

Notat over indkomne høringssvar i 2. offentlighedsfase for Svanemøllen Skybrudstunnel.

6. oktober 2025

I skemaet herunder oplistes indkomne høringssvar. I skemaets højre side oplistes bygherres (Repræsenteret ved HOFOR) og Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljøs kommentarer til høringssvarene.

I tabel 1 kommer bygherre og SGAV med generelle bemærkninger til emnerne:

- Generelt
- Genhusning, compensation, erstatning
- Kommunikation
- Natur
- Støj
- Vibrationer
- Trafik
- Dyssegårdsparkens naboer
- Rygårdstunnelens naboer

som flere af de indkomne høringssvar berører. Det fremgår af første kolonne, hvilke høringssvar der helt eller delvist besvares af de generelle bemærkninger.

I table 2 kommer de specifikke svar på de enkelte høringssvar, hvor der vil være henvist til de relevante generelle svar, hvis svaret findes der.

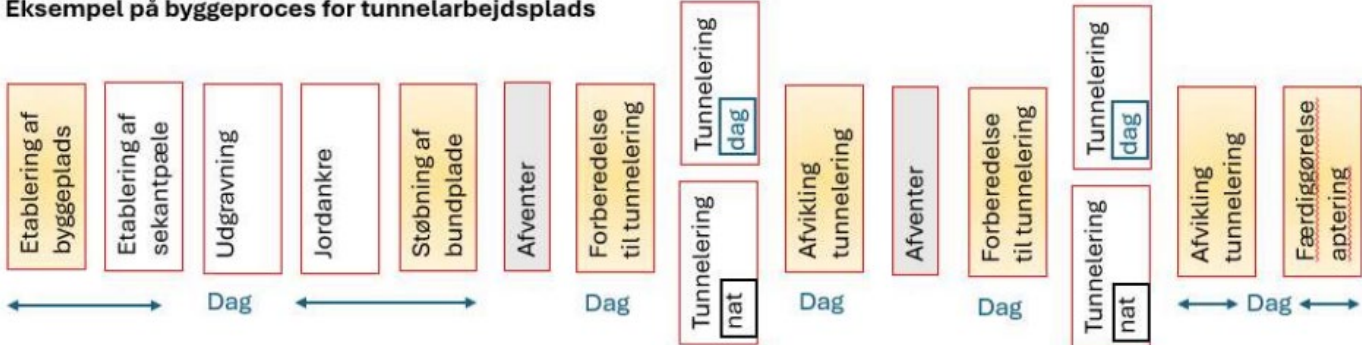
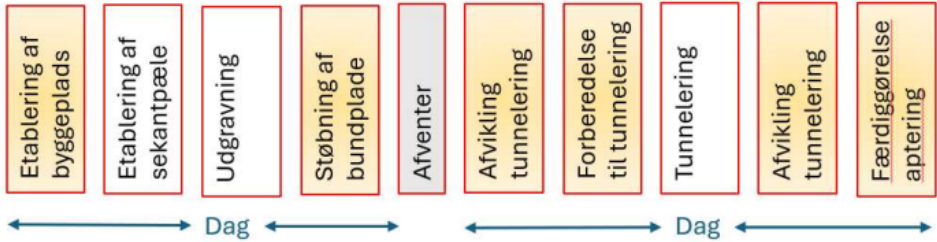
Tabel 1 –Generelle bemærkninger fra henholdsvis bygherre (Repræsenteret ved HOFOR) og Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø.

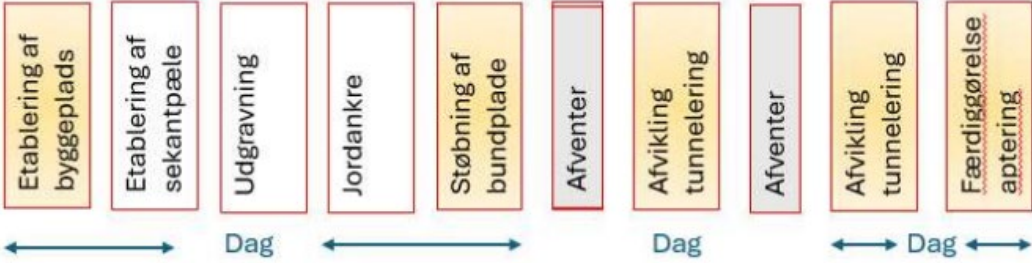
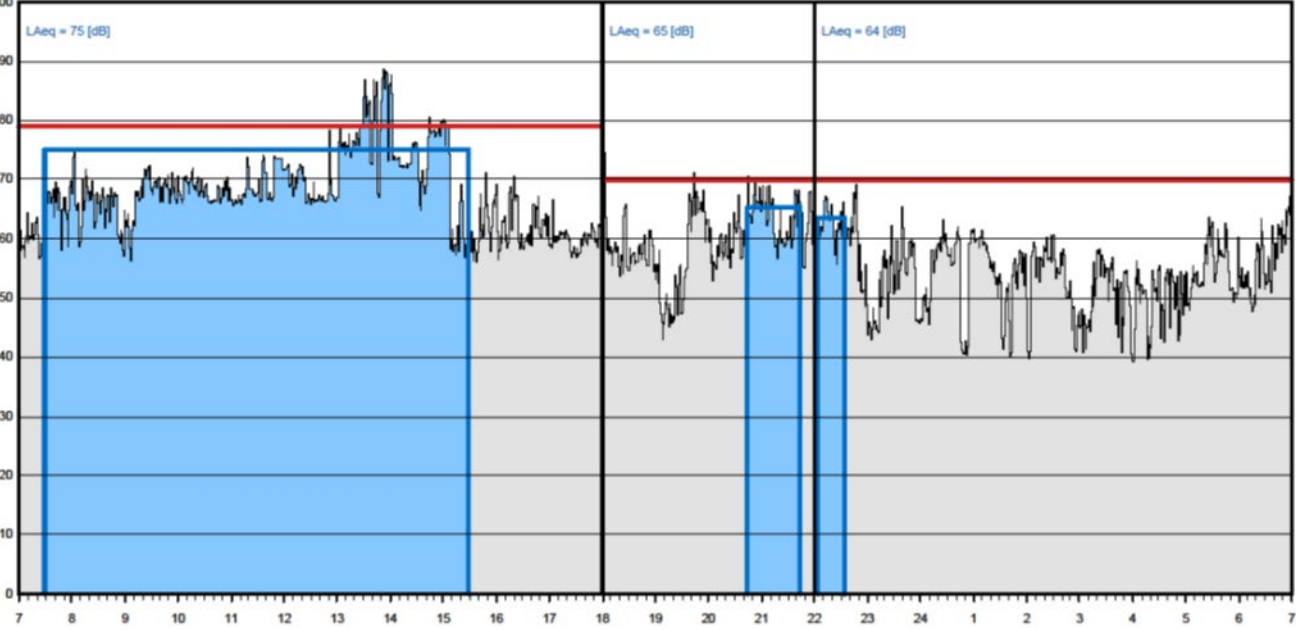
AktNr./afsender	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
Generelle bemærkninger		
	Generelt	
28, 39, 41, 60, 63, 66, 73, 104	<u>Det fremlagte projekt er det bedst mulige til løsning af opgaven</u> Det projekt, som er i offentlig høring, er det projekt, som bygherren har miljøvurderet, og som myndigheden har udarbejdet et udkast til tilladelse for. Det er derfor det forelagte projekt og de udførte vurderinger, som der skal kommenteres på, sammen med myndighedens udkast til tilladelse inklusive de forslag til vilkår, som myndigheden har stillet. Der er i løbet af miljøvurderingsprocessen undersøgt og vurderet og fravalgt en lang række alternative muligheder for placering af såvel skakte som af tunnelstrækninger, som det fremgår af kapitel 5 i miljøkonsekvensrapporten. Bygherre mener, at det er det bedst mulige projekt, som er fremlagt inden for de rammer og krav, der er stillet af bygherres ejerkommuner i de politisk vedtagne spildevandsplaner og i forhold til miljø, teknik og økonomi. Skakte er placeret der, hvor vand og spildevand samles og giver problemer med oversvømmelser, og der hvor skaktene kan kobles op på det eksisterende og fremtidige spildevandssystem. Skaktene er derudover placeret, hvor de samlet set giver færrest mulige gener for mennesker og miljø. Hvis skaktene flyttes fra deres nuværende placering, vil det blot betyde yderligere anlægsarbejder inklusive flere skakte og tunnelstrækninger for at føre spildevand til de nye placeringer. Skakte kan heller ikke fjernes, da skybrudstunnelen dermed ikke ville kunne løse de udfordringer med spildevand i kældre og på terræn samt overløb af spildevand til recipienter, som den skal. <u>Projektet er en nødvendighed for efterfølgende projekter i terræn:</u> For at sikre hovedstadsområdet mod oversvømmelser efter skybrud og kraftig regn, arbejder kommuner og forsyninger på en lang række skybrudsprojekter. Skybrudsprojekterne omfatter alt lige fra etablering af tunneller, bassiner og grønne veje til ombygning af pladser og parker samt udvidelse af åer og vandløb. Projekterne handler grundlæggende om at sikre så meget plads som muligt i kloaksystemet. Vi gør plads til regnvand på overfladen og udvider kloaksystemet, så vi kan tilbageholde vandet, til der igen er plads til at modtage det på renseanlægget. Kun ved ekstremhændelser som fx de meget voldsomme skybrud, er det nødvendigt at lede vandet ud i havn, Øresund, søer eller vandløb for at undgå oversvømmelser i byerne. Svanemøllen Skybrudstunnel er som både hovedtransportvej i det nordlige københavnsområde for regnvandsopblandet spildevand og som bassin en væsentlig forudsætning for en række af de terrænnære skybrudsprojekter i oplandet, som er planlagt for at afvande til skybrudstunnelen. <u>Byggepladser er forskellige</u>	Projektet er blevet revideret undervejs blandt andet på baggrund af bemærkninger indkommet i den 1. idehøring i 2019, hvilket førte til en supplerende høring i 2020. På baggrund af projektet i 2020 er der gennemført en omfattende miljøkonsekvensvurdering. Det er styrelsens vurdering, at projektet uanset valg af kørselsveje og skaktplaceringer uundgåeligt vil medføre negative miljøpåvirkninger på omgivelserne. Projektet har inddraget en række foranstaltninger for at minimere påvirkningerne, og det er styrelsens vurdering, at der kan gives tilladelse §25 -tilladelse til projektet på en række vilkår, således at projektet samlet set vil kunne gennemføres uden uacceptable påvirkninger. Der vil efterfølgende skulle gives en række yderligere tilladelser til projektet. Styrelsen gør i den forbindelse opmærksom på, at hvis det efterfølgende fører til projektændringer, som bygherre vurderer ikke kan udelukkes at have væsentlige skadelige påvirkninger, så vil bygherre skulle indsende en screeningsansøgning efter §16 i bekendtgørelse af lov om miljøvurdering.

AktNr./afsender	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Der er forskel på projektets byggepladser. Både i forhold til funktion, størrelse, aktivitetsniveau og varighed. Der er byggepladser med startskakte (tunnelarbejdspladser) og byggepladser med modtageskakte. Tunnelen bores fra tunnelarbejdspladser med startskakte og frem til byggepladser med modtageskakte. Boremaskinen starter i startskaktene og borer sig frem mod modtageskaktene. Udboret materiale fjernes fra startskaktene, og de tunnelrør og elementer, der danner tunnelerne, kommer ind i tunnelerne via startskaktene. Modtageskaktene afventer, imens boremaskinen arbejder og er først knyttet til tunnelen, når boremaskinen er brudt igennem væggen på modtageskakten. Intensiteten af arbejdet varierer over tid på alle byggepladser. Der vil være en høj intensitet i den periode, hvor skaktene etableres med sekantpæle, slidsevægge eller spuns og udgravning af skaktene. I denne periode vil der være støj og trafik fra byggepladserne. Når skaktene er etableret, vil der kun være begrænset aktivitet på byggepladser med modtageskakte, imens de venter på tunnelboremaskinen. Ved startskakte, vil der være aktiviteter i form af bortkørsel af udboret jord/kalk (tunnel-muck) og tilkørsel af rør til byggepladserne i forbindelse med tunnelering. Når borearbejdet er gennemført, overgår begge typer byggepladser til de faser, hvor projektet skal gøres færdigt herunder de nødvendige tilslutningsarbejder. Arbejdet i disse afsluttende faser vil minde om almindeligt byggepladsarbejde, hvad angår lokale gener ift. f.eks. støj og trafik. <u>Tilslutningsarbejde</u> På flere byggepladser skal der udføres tilslutningsarbejder, hvor nye og eksisterende ledninger og tunneler kobles på skaktene, så overløbsvand kan føres til tunnelen. Tilslutningsarbejderne vil også give anledning til støj og trafikale ændringer, men i mindre grad end ved etablering af skaktene.	
	Genhusning, compensation, erstatning	
51, 54, 58, 63, 66, 70, 72, 81, 104, 105	<u>Genhusning og compensation</u> Bygherre kan som forsyningsselskaber ikke tilbyde genhusning eller compensation. Forsyningsselskaberne er underlagt Betalingsloven, som ikke giver hjemmel hertil. Loven indeholder økonomiske retningslinjer for spildevandsprojekter for at undgå det, som i loven omtales som ”unødvendige udgifter”. På Metro-projektet og Cityringen var der en anlægslov og en række bekendtgørelser, hvor der var særlige (lempeligere) miljøkrav og derfor kompensationsordninger, som ikke gør sig gældende på Svanemøllen Skybrudstunnel. Bygherre kan derfor ikke frit vælge, hvad der anvendes økonomiske midler til. Det er for at undgå, at vandtaksterne i kommunerne skal stige uforholdsmæssigt meget. Hensynet til naboerne til byggepladserne bliver i stedet reguleret i §25-tilladelsen, hvor bygherre er pålagt klare grænser for, hvor meget anlægsarbejdet må støje og vibrere. Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø har vurderet, at generne ikke vil overskride de naboretlige tålegrænser, når grænseværdierne overholdes. Vilkår 3 og 10 i §25 tilladelsen kræver, at der bliver tilbudt genhusning af institutioner, da børnene er sårbare borgere, hvis det ikke er muligt at nedbringe støj-/vibrationsniveauet til under det acceptable niveau. Disse vilkår gør det muligt for bygherre at tilbyde genhusning af institutioner inden for Betalingslovens rammer. <u>Erstatning for bygningsskader:</u> Skader forårsaget af bygherre, f.eks. sætningsskader eller skader forårsaget af bygherres materiel, meldes til bygherre. Bygherre har et erstatningsansvar i forhold til sætningsskader forårsaget af projektaktiviteter. Bygherres/entreprenørens forsikring vil vurdere skaden og fastsætte erstatning. Kontaktoplysninger vil fremgå af projektets hjemmeside og opslag ved byggepladsen. <u>Ekspropriation:</u> Det fremgår af spildevandstillæg til kommunernes spildevandsplaner, hvor tunnelen præcist kommer til at ligge og hvilke matrikler, der bliver berørt. Forslag til erstatning fremsendes af ekspropriationsmyndigheden i de respektive kommuner ifm. afvikling af åstedsforretning. Det er derfor ekspropriationsmyndigheden, der fastsætter erstatningen generelt ifm. ekspropriationerne, herunder også erstatningen for pålæg af sikkerhedsservitut til beskyttelse af tunnelkonstruktion og skakte for de enkelte ejendomme. Erstatningen beregnes forventeligt ud fra den praksis der er dannet ifm. ekspropriationerne for metroen, men det er som nævnt ekspropriationsmyndigheden, der fastsætter erstatningen i den sidste ende. Hjemmel til ekspropriation findes i miljøbeskyttelseslovens § 58, stk. 1, men ekspropriationsgrundlaget udgøres tillige af blandt andet de politisk vedtagne spildevandsplaner i kommunerne.	Med de stillede vilkår finder styrelsen, at projektet kan gennemføres uden krav om genhusning. Der er dog krav om dokumentation for overholdelse af lavere støjgrænser ved institutioner, hvilket eventuelt kan føre til genhusning af disse.

AktNr./afsender	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Bygherre skal som forsyningsselskaber sikre, at projektet er båret af almene saglige samfundsmæssige hensyn og interesser forud for en ekspropriation. Formålet med skybrudstunnellen er at mindske skader og gener i forbindelse med skybrud samt at mindske miljøbelastningen fra spildevand i udvalgte områder og understøtte et fællessystem, der kan forberedes til fremtidens klimaudfordringer. Ekspropriation anses på den baggrund for at være båret af sådanne almene og samfundsmæssige hensyn, at kravet herom i grundlovens §73 er opfyldt. Der betales i overensstemmelse med grundlovens krav herom fuld erstatning for de ekspropriative indgreb på de enkelte ejendomme. Det er kommunen som ekspropriationsmyndighed, der fastsætter erstatningen i første omgang, men både bygherre og grundejere har mulighed for at indbringe erstatningsspørgsmålet for taksationsmyndighederne. Alt omkring det erstatningsmæssige sker i overensstemmelse med vejlovens bestemmelser herom, jf. miljøbeskyttelseslovens §60 og 61	
	Kommunikation	
54, 62, 63, 66, 70, 72, 78, 81, 90, 91, 92, 104	<u>Informationsmøder om høringen og information om projektet</u> I høringsfasen blev naboer til byggepladserne på den kommende skybrudstunnel i alle tre kommuner inviteret til tre forskellige typer af møder; informationsmøder, kaffemøder og vejlmøder. Derudover deltog projektet med stande til to events – Mosetræf og Gladsaxedagen. I alt har der været afholdt 21 møder, hvor omkring 750 borgere har deltaget. <u>Informationsmøder</u> Der blev afholdt tre informationsmøder i henholdsvis Gladsaxe, Gentofte og København samt et online møde. På møderne blev projektet præsenteret, og der var mulighed for at stille spørgsmål i såvel plenum som ved stande om trafik, støj, miljø og servitutter. Informationsmøderne blev nævnt direkte i det e-brev fra Styrelsen fra Grøn Arealomlægning og Vandmiljø, som blev sendt ud til naboerne til den kommende tunnel. Naboer i en radius af 50 meter fra tunnelforløbet og min. 100 meter fra byggepladser modtog brevet. Der blev udsendt omkring 2000 e-breve. Derudover blev der annonceret i Villabyerne, Gladsaxe Bladet, København Liv og på sociale medier. <u>Kaffemøder</u> Alle beboere har desuden været velkomne til i alt otte mindre kaffemøder i de tre kommuner. Der blev inviteret med annoncer i Villabyerne, Gladsaxe Bladet og København Liv, og der blev sat skilte op i lokalområderne. Grundejerforeninger og udvalgte naboer, hvor der ikke blev afholdt vejlmøder, blev inviteret på mail. Derudover har der været en henvisning til kaffemøderne og skybrudstunnelens hjemmeside i e-brevet fra Styrelsen fra Grøn Arealomlægning og Vandmiljø, hvor alle kaffemøder var beskrevet. <u>Vejlmøder</u> For de allernærmeste naboer, som har matrikel klos op ad en byggeplads, blev der afholdt vejlmøder. Disse naboer fik en invitation direkte i e-boks. Naboer, som projektet havde kendskab til ikke modtager breve i e-boks, fik et fysisk brev med en invitation i postkassen. <u>Hvordan vil vi kommunikere med naboerne under anlægsfasen</u> Svanemøllen Skybrudsprojekt planlægger et koncept for nabokommunikation gældende for de kommende 16 byggepladser. Målsætningen for konceptet er, at naboerne skal have rettidig information om de anlægsarbejder, der berører deres dagligdag. Konceptet vil fx indeholde nyhedsbreve. Tilmelding kan ske på hjemmesiden hofor.dk/sst, hvor der også kan læses om projektet og dets fremdrift, ligesom der kan findes svar på de hyppigst stillede spørgsmål. Hjemmesiden vil løbende blive opdateret. Derudover vil der bl.a. blive afholdt åben-byggeplads-arrangementer og møder med borgerne fx ved faseskift i anlægsarbejdet med ændret påvirkning af naboerne. Naboerne vil også altid kunne henvende sig til projektet på sst@hofor.dk. Med henblik på løsning af evt. akutte forhold, er det planen at oprette en telefonlinje, som naboerne kan anvende. Kontaktoplysninger vil fremgå af projektets hjemmeside og opslag ved byggepladsen. Der vil blive målt på en række forhold undervejs i hele anlægsperioden. Det gælder fx støj- og vibrationsmålinger. Derfor sættes der måleudstyr op på bygninger nær byggepladserne. De foretagne målinger anvendes som led i den kontrol, som myndighederne skal foretage af projektet. Målingerne er alene et anliggende mellem entreprenøren, bygherre og myndigheder. Det skyldes, at målingerne skal gennemgå en databehandling, før myndighederne kan anvende dem til fx sammenligning med grænseværdierne i §25-tilladelsen og de kommunale forskrifter. Det kan der læses mere om i afsnittene om fx støj og vibrationer nedenfor. Monitorering af støj og vibrationer samt registrering af bygninger incl. fotoregistrering vil blive udbudt som en særskilt opgave, og vil derfor ikke blive gennemført af anlægsentreprenøren selv. <u>Lovbunden varslng/naboorientering:</u>	Der er i løbet af projektet gennemført offentlige høringer tre gange efter miljøvurderingslovens regler. Grundet projektets størrelse og kompleksitet har perioden fra idehøring til høring af udkast til afgørelse med miljøkonsekvensrapport været meget lang. Styrelsen har noteret sig, at det af hensyn til offentligheden ville have været positivt med aktiv information om status for projektet undervejs. Dette ligger imidlertid ud over de lovmæssige krav og er ikke sket, hverken fra bygherre eller styrelse. Status for projektet har dog i hele perioden været tilgængelig på styrelsens hjemmeside om projektet.

AktNr./afsender	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	De kommunale bygge- og anlægsforskrifter i København, Gladsaxe og Gentofte indeholder lidt forskellige retningslinjer for varsling/naboorientering ifbm. opstart af bygge- og anlægsaktiviteter, herunder især for de særligt støjende aktiviteter. Bygherre vil som minimum fastsætte et ensartet varslingsniveau, der lever op til forskrifternes krav i tre kommuner. I tilfælde af, at der fra de kommunale myndigheders side skal meddeles dispensationer fra forskrifterne eller supplerende påbud efter Miljøbeskyttelseslovens §42, vil der også her være et krav om varsling/naboorientering i forbindelse hermed. <u>Tidsplan:</u> Når der er valgt entreprenør ved udgangen af 2026, vil der blive lagt en tidsplan for projektets gennemførelse. Tidsplanen vil blive formidlet til naboerne.	
	Natur	
63, 66, 104	<u>Projektets forpligtelser i forhold til padder og flagermus og deres levesteder:</u> Hensynet til bilag IV-arter (padder og flagermus) kan ikke tilsidesættes, da beskyttelsen er baseret på et EU-direktiv, som er indført i dansk lovgivning. Det betyder, at projektet altid skal dokumentere, at bilag IV-arterne ikke påvirkes negativt, og at deres levesteder bevares og ikke forringes. Myndighederne er derfor forpligtet til at sikre sig, at der er taget de nødvendige hensyn for at kunne give en tilladelse.	Det er styrelsens vurdering, at der med de stillede vilkår er taget de nødvendige naturmæssige hensyn.
	Støj	
54, 56, 58, 63, 66, 72, 73, 78, 79, 80, 81, 84, 88, 90, 91, 92, 97, 98, 99, 102, 104	Bygherre er meget bevidst om, at støjgener fra bygge- og anlægsaktiviteter er noget, som kommer til at berøre mange beboere omkring byggepladserne i projektet. Derfor er der også gjort meget ud af i miljøkonsekvensrapporten at få beregnet og vurderet støjbelastningen fra de enkelte aktiviteter på byggepladserne. Derudover er der i projektet indarbejdet nogle projektforsudsætninger, som skal være med til at reducere støjpåvirkningerne. Ved alle byggepladser (med undtagelse af Fiskerihavnen (FSK)) opsættes der fx. et tre meter højt støjreducerende byggepladshegn, hvilket er et vilkår fra SGAV i §25-tilladelsen. <u>Vurdering af støjbelastning og grænseværdier</u> Udgangspunktet for bygherre har været at vurdere støjen op imod de gældende forskrifter for bygge- og anlægsarbejder i Gladsaxe, Gentofte og København og gængs praksis i andre større bygge- og anlægsprojekter. Det betyder, at almindelig byggepladsstøj skal holdes under 70 dB(A) i dagtimerne på hverdage (kl. 07-18) og dele af lørdag (kl. 07/08-14), samt at støj fra byggepladserne skal holdes under 40 dB(A) i de øvrige tidsrum, dvs. aften- og natperioden og på søndage. <u>Arbejdstider</u> Bygherre ønsker som udgangspunkt, at anlægsarbejdet på de enkelte byggepladser skal foregå i dagtimerne på hverdage (kl. 07-18). Nogle aktiviteter som fx. tunnelering og særtransport iht. færdselsloven med tilkørsel af større maskiner og tunnelrør er nødsaget til at ske om aftenen/natten. Bygherre har et ønske om at tunnelere i døgndrift på visse strækninger, hvis det er muligt iht. støjreglerne. I §25-tilladelsens vilkår 7 er der derfor meddelt vilkår om, at tunnelering om aften/natten, som ikke kan overholde kravet om 40 dB(A), kun kan ske i særlige tilfælde som fx ved krydsning af kritisk infrastruktur. Det skal her bemærkes, at aktiviteterne i forbindelse med tunnelering om aften/natten reduceres til et minimum. Fx vil der ikke være bortkørsel af jord/kalk (tunnelmuck) fra tunneleringen før den følgende morgen. Særtransporter om natten er noget som reguleres af politiet og færdselsloven, og derfor ikke noget bygherre har indflydelse på. Bygherre har ikke et generelt ønske om at arbejde om lørdagen, men muligheden er der i reglerne for de almindeligt støjende byggepladsaktiviteter. Derfor kan det heller ikke udelukkes, at det kommer til at ske af hensyn til projektets fremdrift, men bygherre vil sammen med entreprenøren forsøge at undgå at arbejde om lørdagen. <u>Fokus på supplerende støjdæmpende foranstaltninger</u> Bygherre har i §25 tilladelsens vilkår 1 fået krav om at fremsende en støjhandleplan for hver byggeplads, inden den opstartes. I handleplanen skal det dokumenteres, at den udførende entreprenør ud fra støjhensyn og BAT-principper (bedst tilgængelig teknologi) har valgt de entreprenørmaskiner, arbejdsmetoder og byggepladsindretning, som er bedst egnede og mest skånsomme ift. støjbelastningen fra byggepladsen. Dette indarbejdes også i udbudsmaterialet, og det er bygherres forventning, at støjbelastningen på den baggrund vil blive lavere end forudsat ud fra de konservative beregninger i miljøkonsekvensrapporten. Det skyldes bl.a. den teknologiske udvikling, der er på elektrificerede entreprenørmaskiner, arbejdsmetoder mv., og som vil pågå i hele anlægsperioden.	Styrelsen anerkender, at projektet vil føre til støjgener for de nærmeste til byggepladserne og i perioder ganske høje støjniveauer. Styrelsen vurderer dog, at det med den planlagte gennemførelse af arbejdet og de stillede vilkår - herunder at der bortset fra helt særlige tilfælde højst må støjes op til 40 dB(A) om natten – er tale om acceptable gener fra anlægsarbejdet.

AktNr./afsender	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Allerede nu fremgår det af udbudsmaterialet, at alle ikke-vejgående entreprenørmaskiner samt værktøj (gravemaskiner, minilæssere, dumpere, motorbør, pladevibratører, jordloppe, kap/motorsave etc.) under 2,5 ton skal være drevet af elmotor. På de byggepladser og ved de aktiviteter, hvor det ud fra de konservative støjberegninger i miljøkonsekvensrapporten har vist sig, at der er risiko for overskridelse af grænseværdierne på 70/40 dB(A) har Styrelsen for Grøn Arealudvikling og Vandmiljø (SGAV) i §25 tilladelsens vilkår 3, 4, 6 og 7 fastsat krav, som skal være med til at reducere støjpåvirkningerne yderligere samt opsat betingelser herfor. <u>Særligt støjende aktiviteter</u> De mest støjende aktiviteter som fx. nedvibrering af spuns og etablering af sekantpæle reguleres som “særligt støjende aktiviteter” i de kommunale forskrifter. Disse aktiviteter vil forventeligt kunne overskride grænseværdien på 70 dB(A), og derfor begrænses arbejdstiden for særligt støjende arbejde i forskrifterne til hverdage mellem kl. 08-16. De kommunale myndigheder har derudover mulighed for at meddele supplerende påbud ift. regulering af disse særligt støjende aktiviteter. SGAV har desuden i §25-tilladelsens vilkår 3 meddelt krav om, at bygherre skal tilbyde genhusning af tre institutioner, der anses som særligt sårbare, og som potentielt kan blive påvirket af over 70 dB(A). Genhusning kan blive aktuelt, hvis ikke det kan dokumenteres, at grænseværdien kan overholdes evt. med supplerende afværgetiltag. Det er her vigtigt at bemærke, at de særligt støjende aktiviteter kun foregår imellem 5 og 18 uger på hverdage - afhængigt af byggeplads - imens sekantpæle og/eller spuns etableres. Derfor udgør disse særligt støjende aktiviteter kun en mindre del af det samlede støjbillede fra byggepladserne i den forventede anlægsperiode. <u>Variabel støjbelastning på byggepladser</u> Støjbelastningen fra en byggeplads afhænger af, hvilken type byggeplads, der er tale om. Byggepladserne med startskakte, hvor tunnelboremaskinerne skal sendes afsted fra, vil have aktiviteter af varierende støjbelastning i hele anlægsperioden, mens byggepladser med modtageskakte vil have perioder uden aktivitet, mens man venter på, at tunnelboremaskine kommer frem til skakten. Dette vises med nedenstående principfigurer, som også fremgår af miljøkonsekvensrapportens afsnit 8.3.1. Eksempel på byggeproces for tunnelarbejdsplads  Eksempel på byggeproces for arbejdsplads der både fungerer som modtageskaktarbejdsplads og som tunnelarbejdsplads 	

AktNr./afsender	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Eksempel på byggeproces for modtageskaktarbejdsplads  <u>Støjmåling i anlægsfasen</u> Ved alle byggepladser vil der blive opsat støjmålere på de nærmeste bygninger. Bygherres entreprenør vil således have mulighed for døgnet rundt at kunne overvåge støjbelastningen og få alarmer ved indikation af for høje støjniveauer, og på den baggrund iværksætte foranstaltning til at nedbringe støjen. De grænseværdier, som støjmålingerne skal sammenlignes med, er baseret på gennemsnitsværdier for de mest støjbelastede 8 timer i dagperioden på hverdage og den mest støjbelastede ½-time i aften- og natperioden (midlede værdier). Dertil kommer, at støjmålingerne skal korrigeres for baggrundsstøj for fx trafikstøj. Derfor vil der skulle ske en del databehandling og analyse af støjklilder på byggepladsen og i omgivelserne for at kunne sammenligne med de gældende grænseværdier. Det betyder også, at data fra støjmålingerne ikke er egnede til at dele realtime med offentligheden fx online på en hjemmeside. Se desuden Miljøstyrelsens miljøprojekt nr. 1409, 2012 (afsnit 2.4 Bestemmelse af støj fra byggepladser).  <i>Figuren viser, hvordan støjen varierer over et døgn ved anlægsarbejder på en stationsbyggeplads på Cityringen. Skalaerne angiver hhv. støjniveauet og timerne på døgnet. Den røde linje markerer grænseværdien. De blå afgrænsninger viser det gennemsnitlige støjniveau (midlet værdi) målt over de mest støjende 8 timer i dagperioden, 1 time i aftenperioden og ½ time i natperioden.</i> Hvis myndighederne fx på baggrund af klager stiller krav til bygherre om dokumentation for overholdelse af grænseværdierne, vil støjmålingerne kunne gennemgå en databehandling, så de kan fremsendes til myndighederne til videre sagsbehandling. <u>Henvendelser vedr. støjgener i anlægsfasen</u> Såfremt de omboende føler sig generet af en given støjbelastning håber bygherre, at der vil blive taget kontakt til byggepladsen i første omgang, da erfaringer viser, at den typer henvendelse ofte kan løses lokalt. Derudover har man som borger både mulighed for at rette henvendelse den kommunale tilsynsmyndighed ift. overholdelse af de kommunale forskrifter og evt. påbud samt til Styrelsen for Grøn Arealudvikling og Vandmiljø ift. overholdelse af vilkår i §25-tilladelsen.	

AktNr./afsender	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Vibrationer	
05, 28, 57, 60, 63, 66, 72, 73, 75, 78, 98, 104	Bygherre er meget bevidst om, at vibrationer fra bygge- og anlægsaktiviteter er noget, som kommer til at berøre beboerne omkring byggepladserne i projektet. Derfor er der også gjort meget ud af i miljøkonsekvensrapporten at få beregnet og vurderet vibrationspåvirkning for henholdsvis bygningsskadelige vibrationer og komfortvibrationer fra aktiviteterne på byggepladserne. Derudover er der i projektet indarbejdet nogle projektforsudsætninger, som skal være med til at reducere vibrationspåvirkninger. Generelt er det (med undtagelse af Fiskerihavnen) fx fravalgt i projektet at benytte metoden ramning af spuns. I stedet benyttes den mere skånsomme metode nedvibrering af spuns, som desuden forbores for at nedbringe vibrationspåvirkninger yderligere. <u>Bygningsskadelige vibrationer og grænseværdier</u> Det er vigtigt at nævne, at risikoen for bygningsskadelige vibrationer er relativt lille og ud fra de konservative beregninger (worst case scenarier), der er foretaget i miljøkonsekvensrapporten, ses det, at der kun vurderes at være risiko for bygningsskadelige vibrationer ved fire bevaringsværdige og vibrationsfølsomme boliger ved STU (Studiebyen) og to bevaringsværdige og vibrationsfølsomme etageejendomme ved ENI (Lygten). Bygherre er ansvarlig for sætningsskader forårsaget af projektaktiviteter og skal sikre udbedring af eventuelle sætningsskader. Bygherre har derfor meget fokus på dette, og de berørte bygninger vil blive gennemgået af en byggesagkyndig, inden det vibrerende anlægsarbejde igangsættes. Desuden vil der inden der etableres en byggeplads generelt blive gennemført en fotoregistrering af alle huse i projektområdet. Fotoregistrering vil udelukke usikkerhed omkring hvorvidt der er tale om ’gamle’ skader. Styrelsen for Grøn Arealudvikling og Vandmiljø har i §25-tilladelsens vilkår 9 fastsat krav om overholdelse af grænseværdierne for bygningsskadelige vibrationer på alle byggepladser, og desuden suppleret med, at bygherre skal udarbejde handleplaner ved hhv. ENI og STU byggepladserne med dokumentationsgrundlag, monitoring og aktioner hvis de bygningsskadelige vibrationer når 80% af grænseværdien (aktionsniveauet). Projektet monitorer for vibrationer på flere niveauer: • Geotekniske monitoring omkring skaktene, langs tunneltrace og udenfor byggepladserne • Strukturel monitoring af eksisterende konstruktioner og bygninger udenfor byggepladserne • Monitoring af støj og vibrationer udenfor byggepladserne I tilfælde af overskridelse af aktionsniveauet (80% af grænseværdien) for målinger af vibrationer, stoppes aktiviteten og Beredskabsplanen igangsættes. <u>Komfortvibrationer og grænseværdier</u> De mest markante påvirkninger med komfortvibrationer vil forekomme, når de særligt støjende aktiviteter som nedvibrering af spuns og etablering af sekantpæle udføres. Derfor vil komfortvibrationer hovedsageligt forekomme på hverdage i tidsrummet mellem kl. 08-16 på hverdage, hvor disse aktiviteter må udføres jf. kommunernes bygge- og anlægsforskrifter. Komfortvibrationer ift. sårbare naboer som fx børneinstitutioner kan have negative konsekvenser, hvis børn fx skal sove middagslur i dagtimerne. Bygherre er allerede i dialog med en potentiel berørt institution (Saxen) og kommunen herom, og hvis det viser sig, at der ikke kan sikres et acceptabelt komfortvibrationsniveau evt. med supplerende afværgetiltag, skal bygherre tilbyde genhusning af institutionen. Dette fremgår af vilkår 10 i §25-tilladelsen. <u>Vibrationer fra lastbiltransport</u> Vibrationsbelastningen fra tung transport på befæstede veje til og fra arbejdspladserne vil under normale omstændigheder ikke afvige mærkbart fra den eksisterende trafikbelastning. Dårlig vejbelægning kan dog forårsage en genevirkning, når de tungt lastede køretøjer passerer. Det er dog relativt let at gøre noget ved, da vejbelægning blot skal udbedres. <u>Vibrationer fra tunnelering</u> Erfaringsmæssigt vil man potentielt kunne høre/mærke, når tunnelboremaskinen passerer under en ejendom, men det vil i så fald kun være en dags tid. Der vil ikke være risiko for bygningsskadelige vibrationer ved selve tunneleringen. <u>Vibrationsmålinger i anlægsfasen</u> Ved alle byggepladser vil der blive opsat vibrationsmålere på de nærmeste bygninger og mest udsatte bygninger i anlægsfasen. Bygherres entreprenør vil således have mulighed for døgnet rundt at kunne overvåge vibrationsbelastningen og få alarmer ved indikation på overskridelse af aktionsniveau (80% af grænseværdien for den pågældende bygning). Arbejdet vil blive stoppet og aktiviteten justeret, så vibrationsbelastningen nedsættes yderligere.	Styrelsen finder, at der med de stillede vilkår og foranstaltninger i projektet er taget hånd om påvirkninger fra vibrationer.

AktNr./afsender	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	De indsamlede data fra vibrationsmålerne vil skulle gennemgå databehandling og analyse af vibrationskilder på byggepladsen og i omgivelserne for at kunne sammenlignede med de gældende grænseværdier. Det betyder også, at data fra vibrationsmålingerne ikke egnede til at dele realtime med offentligheden fx online på en hjemmeside. Hvis myndighederne fx på baggrund af klager stiller krav til bygherre om dokumentation for overholdelse af grænseværdierne, vil vibrationsmålingerne kunne gennemgå en databehandling, så de kan fremsendes til myndighederne til videre sagsbehandling. <u>Henvendelser vedr. vibrationsgener i anlægsfasen</u> Såfremt de omboende føler sig generet af en given vibrationspåvirkning, håber bygherre, at der vil blive taget kontakt til byggepladsen i første omgang, da erfaringer viser, at den typer henvendelse ofte kan løses lokalt. Derudover har man, som borger både mulighed for at rette henvendelse den kommunale tilsynsmyndighed ift. overholdelse af de kommunale forskrifter og Styrelsen for Grøn Arealudvikling og Vandmiljø ift. overholdelse af vilkår i §25-tilladelsen.	
	Trafik	
32, 39, 54, 61, 62, 65, 75, 78, 79, 81, 90, 91 98, 104	De forslag til trafikløsninger, som er vurderet i miljøkonsekvensrapporten er udarbejdet i dialog med vejmyndighederne. Der kan dog være ukendte forhold på nuværende tidspunkt, der gør, at vejmyndighederne ændrer på trafikløsningen ved nogle af byggepladserne, når anlægsarbejderne skal i gang. Desuden kan der være nogle hensyn bl.a. fremkommet i forbindelse med denne høring, som vejmyndighederne vurderer skal indarbejdes i den endelige trafikløsning. <u>Trafik til og fra byggepladser:</u> Trafikken til og fra byggepladser vil variere mellem byggepladser og i de forskellige anlægsfaser. Kørsel med lastbiler vil være mest intens i forbindelse med etablering, herunder udgravning, af skakte, samt fra de byggepladser, der fungerer som startskakte, og fra hvilke der skal bortkøres tunnelmuck fra boring af tunnelen, samt tilkøres tunnelrør eller elementer. Etablering af skakte finder sted på byggepladserne som noget af det første og vil foregå i dagperioden på hverdage. Det forventes at tage 4-6 måneder at etablere en skakt afhængigt af størrelse og placering. Heraf vil selve udgravningen tage 1-3 måneder. Ved udgravning af skakte vil der, afhængigt af lastbilstørrelse, dagligt fragtes 3-6 lastbillæs opgravet jord væk fra byggepladsen i dagperioden. På byggepladser, hvor trafikken er ensrettet svarer dette til mindre end en lastbil i timen, mens byggepladser, der benytter samme til- og frakørselsvej vil have op til en lastbilkørsel hver halve time. For skakte, hvor der indføres spærretid morgen og eftermiddag af hensyn til institutioner, vil lastbiltrafik ske uden for spærretiderne. For <u>modtageskakte</u> vil der efter etablering af skakte være mindre intens lastbiltrafik, som skal fragte materialer og udstyr til og fra byggepladserne til de anlægsarbejder, der skal udføres i den resterende anlægsperiode. For <u>startskakte</u> vil der, når der tunneleres fra skaktene, være perioder med lastbiltrafik til bortkørsel af tunnelmuck fra byggepladserne. Der tunneleres også om natten, men der fragtes kun tunnelmuck væk om dagen på hverdage. Om natten og i weekenden opbevares tunnelmucken på byggepladsen for at reducere støj og forstyrrelser. Tunnelmuck køres væk næste dag og om mandagen efter en weekend. Det betyder, at der på mandage må forventes øget transport til og fra startskakte. Der vil også blive kørt tunnelrør eller elementer til startskakte i de perioder, hvor der bores. Det forventes, at der skal bortkøres omkring 2-3 lastbillæs dagligt fra startskaktene. Dog skal der om mandagen køres omkring 6 lastbillæs bort fra startskaktene. Når tunnelen er boret, vil trafikken til og fra disse byggepladser ligesom fra modtageskakte bestå i mindre intens lastbiltrafik, som skal fragte materialer og udstyr til og fra byggepladserne. Særligt store og tunge transporter finder sted som særtransporter. Her er det politiet, der afgør, hvordan transporten bedst afvikles. Det kan ikke udelukkes, at det skal ske om natten. <u>Trafikregulering:</u> • Ud over særtransporter er trafik i udgangspunktet begrænset til kørsel i perioden kl. 07-18 på hverdage og uden for eventuelle spærretider for institutioner. • Projektet vil ved tilsyn sikre, at der ikke køres lastbilkørsel til byggepladsen før kl. 7.00 og efter kl. 18. • Tomgang: Det fremgår af alle tre kommuners tomgangsregulativer, at motoren i et holdende motordrevent køretøj ikke må være i gang mere end højst nødvendigt, og højst et minut. Overtrædelser behandles af politiet. • Etablering af lysregulering eller andre former for trafikregulering vil blive besluttet af vejmyndigheden. • Parkering sker som udgangspunkt på byggepladsen, så lastbiler vil ikke parkere på de små sideveje.	Det er styrelsens vurdering, at projektet uanset valg af kørselsveje uundgåeligt vil medføre negative miljøpåvirkninger på omgivelserne. Projektet har inddraget en række foranstaltninger for at minimere påvirkningerne og på den baggrund vurderes det, at der kan gives §25-tilladelse til projektet. Herudover vil vejmyndighederne på et senere tidspunkt skulle give tilladelse efter vejloven.

AktNr./afsender	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	- Opstillede krav håndhæves af rette myndighed. Det kan ikke udelukkes, at vejmyndigheden vurderer, at der skal etableres parkeringsforbud i perioder på nogle mindre veje. Et eventuelt parkeringsforbud vil i så fald kun være gældende i arbejdstiden, og når der er behov for lastbiltransport. <u>Bekæmpelse af støvgener:</u> - Støvende aktiviteter foretages så diffust støv minimeres vha. den nødvendige vanding og renholdelse især i tørre og blæsende perioder. - Jævnlig afvaskning af lastbiler og rengøring/vanding af interne transportveje - Påbud om reduktion af hastighed (25 km) ved kørsel med lastbiler og entreprenørmaskiner på grusveje og jordarealer. - Der etableres hjulvask ved udkørsel fra byggepladser, der giver anledning til støvpåvirkning - Eventuel anbringelse af stålplader på jordarealer, hvor lastbiler og entreprenørmaskiner kører. <u>Brug af eldrevnt udstyr og entreprenørmaskiner:</u> Af udbudsmaterialet fremgår det, at alle ikke-vejgående entreprenørmaskiner samt værktøj (gravemaskiner, minilæssere, dumpere, motorbør, pladevibratorer, jord-loppe, kap/motorsave etc.) under 2,5 ton skal være drevet af elmotor. Projektet følger selvfølgelig markedsudviklingen, og vil i samarbejde med den valgte entreprenør sikre, at maskinparken så vidt muligt påvirker omgivelserne mindst muligt. I §25 tilladelsens vilkår 1 er der ligeledes et krav om bedst anvendelig teknologi. <u>Brug af el-lastbiler:</u> Udbudsteknisk er det ikke muligt at stille krav om, at der kun må bruges el-lastbiler. Bygherre har en forventning om, at der ligesom ved personbiler, vil ske en løbende udskiftning til eldrevne lastbiler.	
	Dyssegårdsparkens naboer	
55, 56, 63, 66, 79, 80, 84, 99, 102, 105	Generel besvarelse af hørings svar angående anlægsarbejderne for og omkring skakten DYS i Dyssegårdsparken. Se i øvrigt de generelle svar om bl.a. støj, trafik, vibrationer og kommunikation. <u>Placering:</u> Skakten i Dyssegårdsparken er placeret der, hvor det er mest hensigtsmæssigt at opsamle spildevand fra det eksisterende fællessystem. I dag ledes overløbsvandet fra kloaksystemet til Gentofte Rende lige vest for Dyssegårdsparken og til Søborghusrenden sydvest for Dyssegårdsparken. Af hydrauliske årsager er det derfor nødvendigt, at skakten placeres så tæt ved de eksisterende overløbsbygværker som muligt, under hensyntagen til parkens beplantning. Herved sikres det, at den relativt store vandmængde fra overløbet kan ledes til tunnelen. Der henvises desuden til miljøkonsekvensrapportens afsnit 5.11, hvor alternative placeringer til placeringen i Dyssegårdsparken er vurderet. <u>Skakttype:</u> DYS-skakten er en modtageskakt. Det betyder, at når skakten er etableret, så vil den skulle afvente modtagelsen af tunnelboremaskinen (TBM) fra skakten NOK på Gladsaxevej og derefter TBM'en fra skakten SOL i Søholmlund. I de perioder, hvor TBM'en afventes, vil der ikke være nævneværdig trafik til eller fra selve skakten. <u>Tilslutningsarbejder:</u> Det er nødvendigt at udføre anlægsarbejde for at lede overløbsvand fra Gentofte Rende og Søborghusrenden til skakten. Når der er valgt entreprenør, planlægges tidspunkterne for disse arbejder. Arbejderne vil medføre nogen trafik i form af tilkørsel af materialer (beton, sand, rør), men i betydeligt mindre omfang end den trafik, der genereres ved støbning af sekantpæle og bortkørsel af jord. <u>Trafik:</u> Den største trafikbelastning vil ligge i den periode, hvor byggepladsen og skakten etableres. Der skal tilkøres udstyr, maskiner og materialer og der skal bortkøres jord, når skakten graves ud. Det er først muligt at melde tidspunkter og varighed ud, når entreprenøren har udarbejdet en tidsplan. Af hensyn til daginstitutionen Himmelskibet vil der forventeligt blive indført spærretid for lastbilkørsel morgen og eftermiddag i perioderne 8-9 og 15.30-16.30 (efter ønske fra Himmelskibet). Den intense periode med mange kørsler skal tælles i måneder og vil ikke vare hele byggeperioden. Den allermest intense periode med bortkørsel af jord fra skakten forventes at kræve 5-6 frakørsler pr. dag og 5-6 tomme tilkørsler dagligt (op til 12 kørsler) i op til 2,5 måneder afhængigt af lastbilstørrelsen. Det svarer til 1-2 lastbiler i timen. Den rute, der forventes kørt, er vist på figuren herunder, men skal aftales endeligt med vejmyndigheden i Gentofte Kommune. Projektet er opmærksom på, at der er tale om et mindre lokalt vejnet, og at der derfor skal laves de nødvendige trafikale løsninger for at varetage sikkerheden for både bløde trafikanter og biltrafik.	Styrelsen har ikke yderligere at tilføje.

AktNr./afsender	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	• Parkering sker som udgangspunkt på byggepladsen, så lastbiler vil ikke parkere på de små sideveje. • Hvordan overholdelse af de opstillede krav skal håndhæves, vil blive aftalt med myndigheden. Det kan ikke udelukkes, at vejmyndigheden vurderer, at der skal etableres parkeringsforbud i perioder på nogle mindre veje. Et eventuelt parkeringsforbud vil i så fald kun være gældende i arbejdstiden, og når der er behov for lastbiltransport. Da DYS er en ’modtageskakt’ vil størstedelen af lastbiltransporten, som beskrevet oven for, ske i den periode, hvor skakten etableres og udgraves. <u>Støj:</u> Høj støj vil primært forekomme i forbindelse med to afgrænsede aktiviteter: Etablering af sekantpæle til skakten og nedvibrering af spuns til tilslutningsarbejderne. De særligt støjende aktiviteter vil finde sted på hverdage i arbejdstiden mellem kl. 08-16. Den høje støj vil ikke være kontinuerlig, men vil finde sted imens aktiviteten udføres, hvorefter der vil være en pause, imens udstyret flyttes. Når skakten er lavet, og spunsen er nedvibreret, vil støjen fra byggepladsen minde om almindelig anlægsstøj fra eksempelvis vejarbejde eller byggeri. <u>Arbejdstider:</u> I udgangspunktet arbejdes der på hverdage mellem kl. 07-18. Som udgangspunkt vil der ikke blive arbejdet om lørdagen, men af hensyn til projektets fremdrift kan det blive nødvendigt at udføre almindeligt støjende arbejde om lørdagen. <u>Kommunikation:</u> Se generelt afsnit emne ”Kommunikation”.	
	Rygårdstunnelens naboer	
28, 57, 59, 60, 62, 70, 73, 75, 78, 81, 91, 92, 98, 105	Generel besvarelse af høringssvar angående anlægsarbejderne for og omkring skakte LUN, STU og RYA. Se i øvrigt de generelle svar om bl.a. støj, trafik, vibrationer og kommunikation. <u>Hvornår er generne størst?</u> For alle tre byggepladser gælder, at generne fra anlægsarbejdet er størst i de perioder, hvor skaktene anlægges (boring af sekantpæle og udgravning). For LUN og STU vil der desuden være aktivitet i de perioder, hvor der bores fra byggepladserne. Når disse aktiviteter er afsluttede, vil det især være tilstedeværelsen af byggepladserne i området, der generer. De arbejder, der finder sted på pladserne, vil minde om anlægsarbejder, som foregår på almindelige byggepladser rundt om i hovedstaden. <u>Placering:</u> De tre skakte er placeret for at afhjælpe oversvømmelser ved skybrud i området. De er placeret, hvor de bedst muligt kan opsamle vand, der samler sig i området ved skybrud. Se figuren neden for.  Figuren viser to belastede områder omkring Rygårds Alle. Skaktene er lagt i offentlige park- og vejarealer. Skaktene ved STU og RYA er nødvendige for at skybrudssikre området og kan desværre ikke flyttes til alternative placeringer. Se hvorfor i generelt afsnit emne ”Generelt”. <u>Skakttyper:</u> Skaktene LUN og STU fungerer både som startskakte og som modtageskakte, mens skakten RYA kun fungerer som modtageskakt. Det betyder, at LUN og STU, når de er etableret, står stille og skal vente på, at der bores en tunnel frem til skaktene. Når boremaskinen når frem til LUN, kan den herfra sendes videre til STU, som imens	Styrelsen har ikke yderligere at tilføje.

AktNr./afsender	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	står stille og afventer boremaskinen. Fra STU sendes boremaskinen videre til RYA. RYA er kun en modtageskakt. Det vil sige, at der, når skakten er etableret, skal ventes på boremaskinen fra STU. <u>Trafik:</u> LUN: Trafik til og fra LUN vil primært foregå direkte fra Lyngbyvej gennem byggepladsen for SOL og vil derfor ikke generere trafik på Rygårds Allé og Lundeskovsvej. Lastbiltrafikken til LUN vil primært finde sted, når sekantpælene skal etableres og skakten udgraves. Derudover vil der på et senere tidspunkt være en transport af tunnelrør til skakten, når strækningen til STU skal bores. Der vil være behov for 2-3 tunnelelementer om dagen. Når tunnelen til STU er boret vil anlægsarbejdet ved LUN give anledning til få kørsler med udstyr og materialer til byggepladsen. STU: Trafik til og fra STU i krydset mellem Rygårds Allé og Lundeskovsvej vil køre til STU via Ryparken og ad Rygårds Allé, mens kørsel fra STU vil foregå ad Lundeskovsvej og ud gennem byggepladsen SOL. Trafikken til og fra STU er dermed ensrettet. Afhængigt af størrelsen på de lastbiler, der benyttes, forventes der at køre op til 5-6 lastbiler dagligt til og fra STU i den mest intense periode med lastbiltrafik. Det svarer til knap en lastbil i timen. Projektet har noteret sig, at der allerede i dag er indført spærretid mellem kl. 07.30 - 08.30 for indkørsel ad Rygårds Allé fra Ryparken af hensyn til skoler og institutioner. Lastbiltrafikken til STU vil ligesom for LUN primært finde sted, når sekantpælene skal etableres og skakten udgraves. Udgravningen forventes at tage 2-3 uger på hverdage. Derudover vil der på et senere tidspunkt være en transport af tunnelrør til skakten, når strækningen til RYA skal bores. Der vil her igen være behov for 2-3 tunnelelementer om dagen. Når tunnelen til RYA er boret, vil anlægsarbejdet ved STU herefter give anledning til få kørsler med udstyr og materialer til byggepladsen. RYA: Trafik til og fra RYA sker fra Tuborgvej ad Rygårds Allé. Da lastbilerne ikke kan vende ved RYA, skal de bakke ind på Sankt Lukas Vej og ned til RYA. RYA er projektets mindste skakt, hvorfor den også genererer mindst trafik. Der forventes afhængigt af lastbilstørrelse at køre op til 5-6 lastbiler til og fra RYA dagligt i den periode på 1-2 uger, hvor skakten udgraves. Når tunnelen fra STU er boret, vil anlægsarbejdet ved RYA give anledning til et mindre antal kørsler med udstyr og materialer til og fra byggepladsen. Der vil efter aftale med politiet være et lille antal specialtransporter i forbindelse med frakørsel af boremaskinen, når den når frem til skakten ved RYA, samt ved til og frakørsel af kraner. <u>Trafikregulering:</u> • Projektet vil ved tilsyn sikre, at der ikke kører lastbiler til byggepladserne før kl. 07 og efter kl. 18. • Ved ind- og udkørsel fra byggepladser og ved bakkende lastbiler vil der være flagmænd til stede af hensyn til sikkerheden. Bakkende lastbiler er udstyret med bakalarm, der ikke kan frakobles. <u>Sætnings- og vibrationsskader:</u> Projektet er meget opmærksomt på risikoen for sætningsskader i området omkring Rygårdstunnelen. Inden der etableres en byggeplads på f.eks. STU, vil der blive gennemført en fotoregistrering af alle huse i området. Fotoregistrering vil udelukke usikkerhed omkring, hvorvidt der er tale om 'gamle' skader. I §25 tilladelsen er der et vilkår, vilkår 9, der regulerer vibrationerne. Projektet monitorer for vibrationer på flere niveauer: • Geotekniske monitoring omkring skakterne, langs tunneltrace og udenfor byggepladserne • Strukturel monitoring af eksisterende konstruktioner og bygninger udenfor byggepladserne • Monitoring af støj og vibrationer udenfor byggepladserne I tilfælde af overskridelse af aktionsniveauerne (80% af grænseværdien) for målinger, skal der i samråd med entreprenøren findes en mere skånsom måde at udføre anlægsarbejdet på. I disse tilfælde kan boringen stoppes, og forhindringen kan nedbrydes med passende metoder. Store sten og lignende forhindringer kan smuldres ved f.eks. forboring med et tyndere bor, inden der bores igennem til selve sekantpælen. Alternativt, kan der justeres på borehastigheden og boret, så der tages hensyn til den specifikke situation. Den konkrete geologi i området vil være afgørende for, hvilke afværgeforanstaltninger, der sættes i værk.	

AktNr./afsender	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	<u>Vedrørende ansvar for sætningsskader:</u> Bygherre er ansvarlig for sætningsskader forårsaget af projektaktiviteter, og skal sikre udbedring af eventuelle sætningsskader. <u>Støj:</u> Høj støj vil primært forekomme i forbindelse med to afgrænsede aktiviteter: Etablering af sekantpæle til alle tre skakte og ved nedvibrering af spuns til skakten ved RYA. Disse særligt støjende aktiviteter vil finde sted på hverdage i arbejdstiden mellem kl. 08-16. Den høje støj vil ikke være kontinuerlig, men vil finde sted imens aktiviteten udføres, hvorefter der vil være en pause, imens udstyret flyttes. Når skakten er lavet og spunsen er nedvibreret vil støjen fra byggepladsen minde om almindelig anlægsstøj fra eksempelvis vejarbejde eller byggeri. <u>Arbejdstider:</u> I udgangspunktet arbejdes der på hverdage mellem kl. 07-18. Særligt støjende anlægsarbejde vil kun blive udført i perioden kl. 08-16. Som udgangspunkt vil der ikke blive arbejdet om lørdagen, men af hensyn til projektets fremdrift kan det blive nødvendigt at udføre almindeligt støjende arbejde om lørdagen. <u>Kommunikation:</u> Se generelt afsnit emne ”Kommunikation”.	

Tabel 2 – Høringssvar med tilknyttede bemærkninger fra henholdsvis bygherre (Repræsenteret ved HOFOR) og Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø.

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
Indkomne høringssvar			
28/Niels Clausen	Høringssvar vedrørende Svanemøllen Skybrudstunnel Ifølge det informationsmateriale, som HOFOR har udgivet, er Studiebyen – nærmere betegnet hjørnet af Rygårds Alle og Lundeskovsvej – udset til at være stedet, hvor der skal etableres en 7 meter dyb tunnelskakt. Boringen af den vil resultere i voldsomme vibrationer, som kommer til at vare i ca. 4 uger. På selvsamme hjørne ligger Studiebyens mest ikoniske bygninger ”Blækhusene”, som sammen med resten af Studiebyen har fået prædikatet ”bevaringsværdige.” Jeg har nu boet i Studiebyen i 40 år, og i alle disse år har sætningsskader været et tilbagevendende tema på alle boligforeningens generalforsamlinger. Og rigtig mange penge er blevet brugt på at udbedre dem. At vi er så udsatte skyldes, at husene er bygget på gammel mosegrund, og at husene er over 100 år gamle. Da parkeringskælderer under Waterfront blev anlagt, blev der sendt bygningssagkyndige til Studiebyen for at foretage målinger på husene på grund af risikoen for sætningsskader. Waterfront ligger ca. en kilometer væk, men de ansvarlige for det byggeri kendte øjensynlig godt til Studiebyens sårbarhed, og det gør HOFOR også, men vælger altså at se stort på det. Det fremgår tydeligt af dette citat fra det prospekt, de har udarbejdet: <i>Vibrationer</i> <i>Stor påvirkning som skal overvåges</i> <i>Naboejendomme vil i ca. 4 uger opleve vibrationer, der kan opleves som ubehagelige, når der skal bores sekantpæle.</i> <i>De 4 ens bevaringsværdige huse på Lundeskovsvej vil blive overvåget under boringerne, så arbejdet kan standses, hvis vibrationsniveauet bliver for højt.</i>	I generelt afsnit emne ”Rygårdstunnelens naboer” er der samlet en række svar vedrørende anlægsarbejdet i dette område. <u>Hvorfor skakt ved STU:</u> En skakt ved STU er nødvendig for, at området kan klima- og skybrudssikres. Alternativer er undersøgt, men de giver ikke den nødvendige klimasikring, Nedenstående udklip af figur 4.1 i MKR viser risikoen for vand på terræn ved skybrud omkring Studiebyen. Oversvømmelsesrisikoen er årsagen til, at Rygårdstunnelen skal etableres, og den skal etableres der, hvor der opstår oversvømmelser.  Se desuden generelt afsnit emne ”Generelt” øverst i dokumentet. <u>Overholdelse af vibrationsniveauer:</u> Se generelt afsnit emne ”Vibrationer”. <u>Vedrørende ansvar for sætningsskader:</u> Se generelle afsnit emne ”Rygårdstunnelens naboer” og ”Vibrationer”.	Styrelsen finder, at der er taget de nødvendige forholdsregler ifht vibrationer og har ikke yderligere at tilføje.

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	<i>Påvirkningen fra vibrationer er vurderet til at være stor.</i> Her gør de selv opmærksom på, at husene er bevaringsværdige, og de forpligter sig til at holde øje med blækhuse og standse arbejdet, hvis vibrationsniveauet bliver for højt. Men vil byggeriet i givet fald blive opgivet på adressen og flyttet et andet sted hen? Jeg er alvorligt bange for, at vores huse kan komme til at lide så stor skade, at det bliver vanskeligt og meget dyrt at udbedre. Og hvem betaler så regningen? HOFOR? Det har jeg svært ved at tro. Derfor opfordrer jeg HOFOR til at respektere Studiebyen – et bevaringsværdigt 100 år gammelt stykke dansk arkitekturhistorie – og flytte tunnelboringerne et andet sted hen. Venlig hilsen Niels Teglbjærg Clausen Freelancejournalist Rygårds Alle 93		
32/Ole Bak	Svanemøllen Skybrudstunnel journalnummer 2025-14363. Landstrøm til skakter som skal drive boremaskiner Af hensyn til støjniveauet og CO2 udslip skal der være "landstrøm" på alle skakter hvorfra der drives boremaskiner. Boremaskiner skal køre i mange timer hver dag under arbejdet med skybrudstunnelen. Derfor vil det være rimeligt at, der skal etableres "Landstrøm" en permanent forsyning fra det offentlige net. Hvis skakterne har landstrøm kan ellastbiler i samme omgang lades op. Landstrøm vil nedsætter støjen og det vil nedsætte mængden af CO2. Med venlig hilsen Ole Bak	Det er fuldstændig korrekt, at der skal etableres permanent strømforsyning til byggepladserne til brug i anlægsfasen. Etablering af strømforsyning muliggør desværre ikke opladning af el-lastbiler på byggepladserne. Se derudover generelt afsnit emne ”Trafik” for mere info om el-maskinel.	Styrelsen vurderer ikke, at det ville have været proportionelt at stille krav om ellastbiler.
34/Energinet	Journalnummer 2025-14363 - Svanemøllen Skybrudstunnel, offentlig høring af miljøkonsekvensrapport og udkast til tilladelser (Sags nr. 25/12542) Energinet Eltransmission (herefter Energinet) har den 4. august 2025 modtaget høringsen vedrørende ”Svanemøllen Skybrudstunnel, offentlig høring af miljøkonsekvensrapport og udkast til tilladelser ” Eltransmission har ingen konkrete bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten og udkast til tilladelserne, som fremgår af hjemmesiden Svanemøllen Skybrudstunnel - Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø.	Bygherre er meget opmærksom på Energinets kabler, og der vil være tæt dialog med Energinet igennem hele anlægsfasen, på samme måde som der har været indtil nu. Bygherre er fuldt ud vidende om, at Energinets kabler, så vidt det er muligt, ikke skal omlægges.	Styrelsen har ikke yderligere at bemærke.

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	I miljøkonsekvensrapporten er en række forskellige forhold vedrørende både Energinet eksisterende kabelanlæg og kommende kabelanlæg omtalt og beskrevet, hvilket skyldes, at der har været en længere forudgående dialog mellem Energinet og COWI/HOFOR vedrørende skybrudstunnelprojektet. I tilfælde af, at der træffes endelig beslutning om, at projektet skal gennemføres, skal Energinet kontaktes umiddelbart herefter med henblik på at få endeligt afklaret, om det er nødvendigt med omlægninger af Energinets kabelanlæg, som en grundlæggende forudsætning for, at dele af skybrudstunnellen med tilhørende skakter kan anlægges. En eller eventuelt flere omlægninger af eksisterende kabelanlæg er en teknisk-, myndigheds- og rettighedsmæssigt kompleks, langvarig og omkostningstung proces, hvorfor det er af afgørende betydning, at der i videst muligt omfang tages hensyn til Energinets kabelanlæg, således at omkostningstunge omlægninger og eventuelle følgende potentielle forsinkelser af projektet undgås. En eller eventuelt flere omlægninger af Energinets kabelanlæg vil være et 3.parts-projekt, som vil blive håndteret som et internt projekt hos Energinet. I tilfælde af, at der ikke skal ske omlægninger af Energinets kabelanlæg skal Energinet være løbende involveret i den kommende planlægningsproces og under selve udførslen, når der skal arbejdes/graves/underbores mv. i nærheden af Energinets eksisterende kabelanlæg. Alle henvendelser vedrørende planlægning af og efterfølgende udførsel af arbejde/gravning/underboring mv. i nærheden af Energinets eksisterende kabelanlæg skal rettes til arbejde-naer-el@energinet.dk Eventuelle spørgsmål kan rettes til undertegnede. Venlig hilsen Hans Schmidt Rettighedskonsulent Kundecenter +4520369043 HCD@energinet.dk		
36/Østerbro Lokaludvalg	Høringssvar vedr. Miljøvurdering af Svanemøllen Skybrudstunnel Østerbro Lokaludvalg mener grundlæggende at det er et fornuftigt projekt der er sat i gang, som udvalget bakker stort op om. Desuden opfordrer lokaludvalget til, at den opgravede jord transporteres via pram så vidt muligt, for at minimere indtrængen, forurening og gener fra store køretøjer i byens gader. Udvalget opfordrer også, at borgerne fortsat har adgang til det rekreative område og stien ved spidsen af Nordhavn, fra busholdepladsen til Fiskerihavnen. Venlig hilsen Allan Marouf Forperson for Østerbro Lokaludvalg	<u>Pramtransport:</u> Fra Fiskerihavnen (FSK) er pramtransport 1. prioritet for projektet, og i Miljøkonsekvensrapporten lægges der derfor op til, at der etableres pramtransport af jord/muck fra hele segmenttunnelen samt skakten ved FSK, da FSK ligger ved kysten, og der kan etableres en kaj. Det er Københavns Kommune og Trafikstyrelsen, der afgør, om pramtransport er muligt. Jord/muck fra de øvrige ikke kystnære tunnelstrækninger og skakte kan desværre kun transporteres med lastbiler. <u>Adgang til området:</u>	Styrelsen har vurderet, at det ikke ville være proportionelt at stille krav om brug af pram. Styrelsen har ikke yderligere at bemærke.

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
		Det vil desværre ikke være muligt at holde det rekreative område og stien ved spidsen af Nordhavn åben for offentligheden, da hele området bliver inddraget til byggeplads i anlægsperioden. Pladsen er trang, og hele området bliver derfor gravet op, så det rekreative område forsvinder midlertidigt. I hele anlægsfasen vil der blive opretholdt en adgangsvej til molerne i havnen og bådene. Hele området vil blive genåbnet for offentligheden efter endt anlægsarbejde.	
39/Tage Otkjær	Høringssvar om Svanemøllen Skybrudstunnel I forbindelse med den offentlige høring om SVANEMØLLEN SKYBRUDSTUNNEL – MILJØKONSEKVENSENS RAPPORT (VVM) har jeg nedenstående indsigelse. Kloakkonstruktionen er planlagt udført som borede tunneler i varierende diametre over en 10 km lang strækning. Men tømmeledningen fra Fiskerihavnen, FSK, er planlagt udført som et nedgravet rør i polyethylen (PE). Den udføring er uhensigtsmæssig ifht. havbund, sejlads og trafikforholdene i og omkring veikrydset Strandpromenaden/Strandvænget/Nordhavnsvej, hvor polyethylenrøret skal føres igennem et nyetableret betonrør på tværs af vejbanerne. Den nedgravede rørføring fra udløbsbygværket FSK vil som angivet i VVM-redegørelsen påvirke op til omkring 21.000 m² havbund, heraf ca. 16.000 m² i områder med 60-100 % ålegræsdækning. Den vil medføre lukning af sejlrenden ind til Svane-møllehavnen og Kalkbrænderihavnen i omkring 2 uger. Den vil give støjgener for havpattedyr fx marsvin. Og sidst men ikke mindst vil den resultere ikke mindre end seks faser med et nogenlunde tilsvarende antal byggepladser i varierende udformninger, der i voldsomt omfang vil udfordre trafikken i og omkring det meget trafike-rede veikryds Strandpromenaden/Strandvænget-/Nordhavnsvej. Varigheden er i Pixibogen (Skybrudstunnel på vej – Strandvænget side 12) om byggepladsen ved Svanemøllen Pumpestation fejlagtigt angivet til ca. et år, men af VVM-redegørelsen side 72 fremgår, at ”den samlede anlægstid er vanskelig at vurdere, da det afhænger af den udførende entreprenørs planlægning og af trafikmyndighedens krav. Det vurderes, at den maksimale anlægstid inklusive arbejderne på Strandvængets pumpestation kan være omkring 18 måneder.” Det er en meget lang etableringsperiode med indskrænkning af vejbaner i et veikryds, der i forvejen er overbelastet. Som beboer i Strandvejskvarteret kan jeg oplyse, at beboerne har masser af erfaring med overbelastning af det kryds. Når det er tilfældet, opstår der mange fantasier blandt bilister om, at man kan nå nogle minutter hurtigere frem ved at tage en smutvej. Det kan man ikke, men forsøgene bliver udført. Københavns Kommune har udført det enestående eksperiment med etablering af en ny bydel, Århusgadekvarteret 2150 med én tilkørselsvej, Kalkbrænderihavns-gade/Sundkrogsgade. Materialer til op til 40.000 boliger og et tilsvarende antal arbejdspladser er ankommet via Kalkbrænderihavnsgade-/Sundkrogsgade overvejende nordfra. I anlægsperioden er det muliggjort også at ankomme til kvarteret via Århusgade, men kun sydfra. Fravalgt af de fleste, for det kræver transport gennem byen.	Nedgravet tømmeledning: En boret tunnel vil kræve en skakt ved Strandvængets pumpestation som er omkostningstung og vil kræve arbejdsarealer på mere end 1000m², et areal som ikke kan findes uden at tage fat i eksisterende vejarealer. Det er ikke teknisk muligt at fjerne tunnelboremaskinen ved at føre den tilbage gennem tunnelrøret, da rørets indre diameter er mindre end tunnelboremaskinen. Den foreslåede borede løsning vil både være dyrere, have overkapacitet og tidsmæssigt forlænge projektet. Af arbejdsmiljømæssige hensyn skal tunnelen have en diameter på minimum 1,8 meter og en strækning på 1,6 km er i overkanten af hvad der er arbejdsmiljømæssigt forsvarligt under vand. Se desuden generelt afsnit emne ”Generelt” om muligheden for ændring af projekt. Trafik: Bygherre vil selvfølgelig undersøge trafikforholdene igen inden etableringen af tømmeledningen igangsættes. Især da der går nogle år endnu før det kommer til at ske., og så vil MKRs trafikanalyse helt sikkert være forældet. Det er vejmyndigheden, der beslutter hvordan trafikken skal reguleres, men bygherre vil tage forslag til forhindring af smutvejsbilister med til vejmyndigheden. Se generelt afsnit emne ”Trafik” for mere info.	Styrelsen finder, at der er redegjort tilfredsstillende for mulige alternativer.

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Ved anlæg af Nordhavnsvej var Kommunen meget tilbageholdende med at begrænse smutvejstrafik gennem Svanemøllekvarteret. En længe ønsket trafikmåling et par steder i kvarteret blev hurtigt stoppet, da det viste sig, at trafikken var meget voldsom. De tre stikveje mellem Strandvejen og Strandpromenade, Solvænget, Østerled og Svanevænget er private fællesveje mellem Vesterled og Strandvænget, men kommunale veje mellem Vesterled og Strandpromenaden. Kommunen viste ingen vilje til at overtage de private fællesveje, men lukkede for en periode stikvejene ud mod Strandpromenaden. En stor lettelse. Senest er Svanemøllekvarteret nabo til etableringen af Svanemølle tunnelen under Svanemøllehavnen. Her har Nordhavnsvej vist sin værdi ifht. transport – borttransporten af det overflødiggjorte sand i byggegruben sker bl.a. via landtransport. Men støj og støv er en nærværende gene ved byggeriet. En bedre løsning I stedet for en planlagte nedgravede Tømmeledning fra FSK, bør den udføres som en fortsættelse af de borede tunneler. Allerede her kan jeg høre den forvaltningsmæssige standardreaktion, at nej borede tunneler er jo meget dyre. Men nej. Her skal regnes marginalt. Tunnelboremaskinerne er bragt hertil for at bore 10 km. Forslaget øger afstanden med 1,75 km. Det vil indebære at man fra overløbsstationen FSK fra en skaktdybde på 30 meter kommer ned i en dybde på 33,5 meter ved Svanemøllen Pumpestation, hvor der selvsagt så skal etableres en skaktbrønd. Den skal ikke nødvendigvis have samme voldsomme diameter som de andre planlagte skakte, for boremaskinen kan evt. trækkes tilbage til FSK og tages op der. Denne løsning vil også indebære, at man slipper for de tre ”knæk”, der er på en planlagte nedgravede Tømmeledning. Den borede løsning vil ikke have nogen påvirkning af trafikken i og omkring vejkrydset Strandpromenaden-/Strandvænget/Nordhavnsvej, fordi arbejdet foregår over 30 meter under vejbanen. Jeg tvivler meget på, at forslaget om en boret tunnel fra FSK til Svanemøllen Pumpestation er dyrere end den planlagte nedgravede polyethylen-løsning, der jo heller ikke er en hyldevare. Men hvis forvaltningen kan nå frem til en merudgift, bør den holdes op mod en cost-benefit-analyse for det daglige tidstab ved forsinkelser morgen og aften ved det overbelastede vejkryds Strandpromenaden/Strandvænget/Nordhavnsvej. Vælg en forsigtig timeløn for de mange højtlønnede ansatte i fx Kroman Reumert, A.P. Møller-Mærsk, PFA, AP Pension, Nykredit osv. og se resultatet. En boret tunnel til Tømmeledningen fra FSK til Svanemøllen Pumpestationer en langt bedre samfundsøkonomisk løsning end en langvarig opgravning og afspærring af vejbaner ved vejkrydset. Det vil også nærmest være barokt, hvis et projekt som Svanemøllen Skybrudstunnel, der etableres med borede tunneler ikke mindst af hensyn til nabobelastningen, afsluttes med en nedgravet rørføring i et meget trafikkeret vejkryds ved et boligkvarter, der i årevis har været belastet af store anlægsarbejder og uønsket smutvejstrafik. Venlig hilsen Tage Otkjær		
41/TageOtkjær	Høringssvar om Svanemøllen Skybrudstunnel II	Bygherre kender ikke til den ”officielle” begrundelse, men kan bekræfte at Nordhavnstunnelen ikke er en forhindring for at etablere en boret tunnel.	Styrelsen har ikke yderligere at bemærke.

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	I forlængelse af mit høringssvar vedrørende SVANEMØLLEN SKYBRUDSTUNNEL – MILJØKONSEKVENS RAPPORT (VVM) af 31.8. 2025 har jeg nedenstående tilfø-jelse. Jeg er blevet gjort opmærksom på, at den officielle begrundelse for, at Tømmeled-ningen ikke kan være en boret tunnel er, at Nordhavnstunnelen gennem Svanemøl-lehavnen forhindrer den løsning. Det er ikke korrekt. Nordhavnstunnelen er en udfordring, men ikke en forhindring for en boret tunnel fra FSK til Svanemøllen Pumpestation. Den starter 30 meter un-der havoverfladen og skal så føres då dybt, at den ikke kolliderer med Nordhavns-tunnelen. Evt. karambolage med tunnelens jordankre kan afklares nu, hvor det sta-dig er muligt at ændre på tunnelarbejdet. Kloakledningen er jo ingen motorvej, så det vil være muligt at få en rørføring på tværs af den kommende tunnel. En anden mulighed er at arbejde med den i VVM-redegørelsen skitserede gravede løsning frem til dækmolen ud for Svaneknoppen, etablere en skakt der og derfra bore til Svanemøllen Pumpestation, så man undgår de påtænkte indskrænkninger af vejbanerne i vejkrydset Strandpromenaden/Strandvænget-/Nordhavnsvej i 18 må-neder. Venlig hilsen Tage Otkjær	Se generelt afsnit emne ”Generelt” om muligheden for ændring af projekt.	
05/Marianne Olsson	Jeg har kolonihave, i det berørte område. Kolonihave husene kategoriseres som par-celhuse. I forbindelse med evt. skader fra vibrationer under det planlagte projekt. Mange kolonihave huse er bygget i 70’erne, med forhåndenværende byggemateria-ler. Kan man forvente de kan modstå vibrationerne på samme måde som parcel-huse? De bedste hilsner Marianne Olsson	Der findes kolonihaver i nærheden af byggepladserne på Rovsinggade og i Lersø-parken. For begge arbejdspladser viser beregningerne, at der ingen risiko er for bygningsskadelige vibrationer. For arbejdspladsen ved Lersøparken kan det ikke udelukkes at de to nærmeste kolonihavehuse vil opleve komfortvibrationer i den periode, hvor der bores sekantpæle. Se derudover generelt afsnit emne ”Vibrationer” for yderligere info.	Styrelsen har ikke yderligere at bemærke.
49/Beredskabsstyrel-sen	Svar på høring - Svanemøllen Skybrudstunnel, offentlig høring med frist 12. september 2025 af miljøkonsekvensrapport og udkast til tilladelser - Sagsnr. 2025111750 Projektet med en skybrudstunnel i Svanemøllebugten giver ikke Sikre Farvande un-der Beredskabsstyrelsen (SIFA) anledning til indsigelser. Der er dog en del mulige anlægsaktiviteter til søs, hvorfor der henvises til vedlagte bekendtgørelse og vurderingsskema, som bedes efterlevet. SIFA deltager gerne i afklaringsmøde eller andet for at afklare og aftale nærmere om projektet ift sejladsikkerhed og afmærkning af aktiviteter til søs. Med venlig hilsen Flemming S. Sørensen Nautisk konsulent Dir. tlf.: 72 19 61 78 E-mail: fss@dma.dk BEREDSKABSSTYRELSEN <i>Vedlagte bekendtgørelse og vurderingsskema er ikke medtaget her.</i>	Bygherre er bekendt med bekendtgørelse nr. 1229/2023 ’Bekendtgørelse om sej-ladssikkerhed ved entreprenørarbejder og andre aktiviteter i danske farvande’ og vil sikre, at den bliver overholdt. Bekendtgørelsen har allerede været anvendt i forbindelse med etablering af bo-ringer til søs, så vi er bekendt med både bekendtgørelsen og vurderingsskemaet.	Styrelsen har ikke yderligere at bemærke.
51/Lars Due-Christen-sen	Miljøvurdering & Plan J.nr. 2022 - 45626 Ref. NIEB Til Styrelsen for grøn arealomlægning og vandmiljø	Se svar i generelt afsnit emne ”Genhusning, kompensation, erstatning”.	

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Ved høring i Gladsaxe kommune blev der gjort opmærksom på, at der ikke vil blive givet kompensation for de borgere, der bliver særligt udsat i forbindelse med projektet. I betragtning af projektets omfang og tidshorisont mener jeg, at denne beslutning er både usolidarisk og urimelig. Det er urimeligt, fordi der er borgere, som vil blive voldsomt belastet af projektet. Dette er borgere, som er handicappede, som livsomstændigheder tvinger til at sælge i projektperioden, som er hjemmearbejdende mm. Det er usolidarisk fordi, de som er mest belastede ikke får større, og for nogle vedkommende slet ikke nogen gavn af projektet. De mange som får gavn bør ifølge solidaritetsprincippet kompensere dem, som belastes særligt hårdt af projektet. Personligt er jeg overrasket og skuffet over at ansvarlige politikere som jf deres parti baggrund skulle have været forkæmper for dem, som bliver urimeligt ramt, har været passive. Hvis der ikke er lovgrundlag, er det en politisk opgave at skaffe det. Jeg foreslår, at man lader sig inspirere af Metro projektet. Samtidig mener jeg, at kompensationen burde være større i dette projekt. Dette skyldes, at de hårdest ramte i metropjektet også var dem, der ville få mest potentiel gavn af projektet. Dette er ikke tilfældet med Svanemøllen Skybrudstunnel. Venlig hilsen, Lars Due-Christensen, Engkrogen 36 2860 Søborg		
53/Boligsekskabet Studiebyen	Høringssvar - Svanemøllen Skybrudstunnel - genetablering af Søholm Park Att: Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø På vegne af Studiebyens bestyrelse fremsendes hermed høringssvar vedrørende genetableringen af Søholm Park, som i daglig tale omtales som ”Skoven” – efter arbejdet med Svanemøllen Skybrudstunnel. Sammenfatning Når anlægsarbejdet er afsluttet, og regnvandsbassinet i Søholm Park er fjernet, anbefaler Studiebyens bestyrelse, at området ikke blot reetableres som en græsplæne. Vi ser i stedet gerne, at der skabes et grønt område med karakter af skov eller lignende beplantning, der understøtter natur- og miljøhensyn uden at tiltrække aktiviteter, som kan medføre larm og støjende adfærd. Genetablering af ”Skoven” Vi anerkender behovet for at reetablere Søholm Park efter afslutningen af projektet og finder, at det er vigtigt at gøre dette på en måde, som skaber varige kvaliteter for både natur og beboere. Vi anbefaler derfor, at området tilplantes med træer, buske og anden grønnere vegetation frem for at blive udlagt som åben græsplæne. En sådan løsning vil: • Bidrage til en mere naturlig og rekreativ karakter.	Bygherre er bundet af Betalingsloven som indeholder økonomiske retningslinjer for spildevandsprojekter for at undgå det, som i loven omtales som ”unødvendige udgifter”. Bygherre kan bidrage til kommunernes fremtidige planer for parken med et beløb svarende til udgifterne til reetablering med græs og plantning af det antal træer, der fældes i forbindelse med projektet, samt reetablering af legeplads. Det vil derfor være op til de to ejerkommuner (Københavns og Gentofte Kommune) at beslutte og gennemføre en ændring af parken.	Styrelsen har ikke yderligere at bemærke.

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	• Understøtte biodiversitet og grønne værdier i området. • Forebygge, at området udvikler sig til et samlingspunkt for støjende adfærd, som en åben græsflade ellers kan invitere til. På vegne af Studiebyens bestyrelse Med venlig hilsen Jesper Kamp Nielsen Formand for bestyrelsen Boligselskabet Studiebyen		
54/Bestyrelsen Bomhusvej 16AB	Høringssvar for Svanemøllen Skybrudstunnel Nedenstående høringssvar fremsendes af bestyrelsen i E/F Trikotageparken II beliggende Bomhusvej 16A og 16B, 2100 København Ø. Indledning: Anlæggelse af en skybrudstunnel er prisværdig. Høringssvaret med tilhørende spørgsmål har således udelukkende fokus på forhold omkring udførelsen af projektet. Der er henvisninger til COWI´s miljøkonsekvensrapport (VVM), men vi har som lægpersoner ikke gennemgået denne i detaljer. Vi har deltaget i fysiske og online orienteringsmøder. Vi er specifikt fokuseret på byggepladsen ved Søholmslund (SOL) og tunnelgravning i vores nærområde. Vores udestående spørgsmål listes nedenfor. Støjpåvirkning: VVM anfører side 26 og 27, at referencescenariet/o-alternativet er: Den eksisterende trafik og støj i området, ingen vibrationer i området, eksisterende luftforurening, eksisterende overfladevand og overløb fra kloaksystemet samt kortlagte grundvandsforhold. - Der etableres støjabsorberende hegn. <u>Hvor meget viser de foreløbige målinger, at støjhegnene vil reducere støjniveauet, og på hvilken afstand fra støjreducerende hegn er dette målt?</u> - Støjhegnet ved SOL er projekteret til den valgte standardhøjde omkring byggepladserne på 3 meter. Søholmslund ligger i en lavning, hvorved støjhegnet afhængigt af placering muligvis ikke vil nå op og flugte med de tilstødende veje. VVM side 43 anfører, at byggepladshegn vil være tætte mod terræn. <u>Kan I bekræfte, at Bomhusvej er defineret som terræn ved SOL?</u> <u>Hvordan vil de støjreducerende tiltag blive tilpasset omgivelserne for den enkelte byggeplads?</u> - Skakte og tunneller skal fores med betonelementer, som transporteres til byggepladserne. <u>Hvor højt et støjniveau fra kraner, betonkanoner, kompressorer, hydrauliske presser o.l. viser de foreløbige målinger?</u> <u>Hvilke dæmpningsinitiativer for støj er der planlagt for kraner, betonkanoner, kompressorer o.l.? Og hvor meget estimeres det, at disse initiativer kan dæmpe støjen?</u>	Støjpåvirkning: Ud over nedenstående svar på spørgsmål vedr. støj, så henvises til generelt afsnit emne ”Støj” for yderligere info. - Der er ikke gennemført målinger, da byggepladserne ikke er etableret endnu. §25 tilladelsen og kommunernes forskrifter stiller krav til støjniveauer, og i miljøkonsekvensrapporten (MKR) bliver det eftervist med konservative beregninger, om disse kan overholdes med det planlagte støjhegn. I MKR figur 8-16 til 8-21 er støjniveauerne beregnet i overensstemmelse med Miljøstyrelsens vejledninger og i tabel 8-10 er den forventede støj ved facaden tættest på støjkilden beregnet for de tre viste adresser med opsat støjhegn. - At et støjhegn er tæt mod terræn betyder, at der ikke er luft under hegnet, hvor støjen kan sprede sig fra. - Bomhusvej er ikke defineret som terræn, terræn er byggepladsens terræn. At SOL ligger i en lavning er medtaget i de støjberegninger, der er vist i MKR. - Støjhegnet vil være et tæt pladehegn på alle byggepladser. Placering af byggepladserne er tilpasset i forhold til at bibeholde så mange træer som muligt. På SOL vil alle yderligere støjreducerende tiltag blive etableret indenfor støjhegnet. - Støjberegningerne i MKR er udført for de aktiviteter, der indgår i de forskellige faser og ud fra de kildestyrker, der er anført i MKR tabel 8-4. Kildestyrkerne er fastsat ud fra Cowis erfaringer fra især Metro Cityringen. - Se svar i generelt afsnit emne ”Støj” - Skaktene kan ikke blive overdækket i anlægsfasen, da der skal udføres en del kranarbejde. Arbejde, der foregår nede i skakten, vil ikke kunne høres udenfor byggepladsen, det vil hovedsagelig være kranen, der kan høres. - Måling af støj og efterfølgende beregninger er beskrevet i generelt afsnit emne ”Støj” - Grænseværdierne for støj er beskrevet i MKR afsnit 8.1.1. Der er ikke nogen maksimal tilladt støjgrænse for særligt støjende arbejde, men kommunerne vurderer, om der skal gives et påbud til f.eks. yderligere indskrænkning af arbejdstiden, hvis støjniveauer er meget høje. - Der er ikke planlagt adgang til støjmålinger, da data skal behandles, før den reelle støj kendes. Grænseværdierne i tabel 8-2 er midlet støj, altså ikke realtid. - Se svar i generelt afsnit emne ”Kommunikation”	Styrelsen har ikke yderligere at bemærke, men henviser også til generelle afsnit.

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	c. <u>Vil skaktene blive overdækket/have mulighed for at trække et tag hen over skakten?</u> 4. Støj vil blive monitoreret. Dette har kun værdi, hvis målingerne kan tilgås i realtid, og der kan reageres omgående på overtrædelse af lovlige tærskelværdier. Dette har man processer for på andre projekter. a. <u>Hvad er grænseværdierne for maksimalt tilladte støjniveauer?</u> b. <u>Hvor kan vi på HOFOR´s hjemmeside tilgå monitorering af støj i realtid?</u> c. <u>Hvor kan man døgnet rundt kontakte medarbejdere med mandat til at standse aktiviteter, hvis støjniveauerne ikke overholdes?</u> 5. Jf. VVM side 16 om bæredygtig byggeplads. Om miljø: Affaldssortering, elektrificering af maskiner samt optimering af design og indretning. Om transport: Grøn transport og logistikoptimering. Om arbejdsklausul: Opfølgningsprocedurer. Om interaktion og samskabelse: Naboarrangementer, interessentråd, byggepladsfernisering, idekonkurrencer og åben tunnel. Om tryghed og fremkommelighed: Lysdesign, hegnsstrategi og adfærdsplan. Om kommunikation og pladsdesign: Inddragelse af naboer, udformning af hegn og lys samt åben og tydelig kommunikation. Om indkøb: Bæredygtighed i udbudsmaterialet. a. <u>Vi deltager som nabo og ejerforening gerne i et interessentråd.</u> 6. VVM side 226 anfører, at naboer ved støj i dagtimerne kan opholde sig uden for hjemmet. Vi har en handicappet ejer og ejere med hjemmearbejdsplads, hvor dette ikke er muligt. a. <u>Vil I oplyse, hvilke alternativer der stilles til rådighed, når ophold i hjemmet ikke er muligt?</u> 7. VVM side 227 konkluderer, ”at den kumulative påvirkning af adskilte perioder med støj og vibrationer af de påvirkede boliger er stor (ved SOL), selvom den eksisterende støj fra Lyngbyvejen/Helsingørmotorvejen i både dag og natperioden også er stor.” Dette gør, at råderummet for støj er væsentligt mindre. a. <u>Vil I oplyse, hvordan denne konklusion skal tolkes samt, hvilke konsekvenser det får for arbejdets udførelse?</u> Trafikale ændringer: 8. Der etableres tilgangsvej til byggepladsen ved SOL fra Lyngbyvej via Bomhusvej. Ifølge VVM side 157 vil adgangen ikke kunne benyttes af offentlig trafik. Der er en børneinstitution og en del skoler i området ved SOL, og kommunen har foretaget tiltag til sikre skoleveje. VVM side 185 anfører ikke spærretid ved SOL. a. <u>Vil Bomhusvej blive afspærret efter tilgangsarealet, så det fortsat sikres, at vejen er en blind vej?</u> b. <u>Vil det blive tilsikret, at al transport fra byggepladsen – inkl. håndværkerbiler m.v. – sker via Lyngbyvej og ikke via Bomhusvej?</u> 9. Det anføres, at man vil sikre, at transport kun vil ske på byggepladsen, så der ikke bakkes (ensretning). Primært for at undgå forværring af støjniveauet grundet bakalarmer. a. <u>Hvor kan vi tilgå et kort, hvoraf indretningen af byggepladsen på SOL er anført (f.eks. ensretning uden bakke-mulighed)?</u>	5. Afsnittet om bæredygtighed er eksempler på, hvordan man i projektet kan inddrage de 3 bundlinjer. Et af eksemplerne er nedsættelse af et interessen-tråd, men der er endnu ikke taget beslutning om, at dette skal etableres. Interessen er noteret. 6. Se svar i generelt afsnit emne ”Genhusning, compensation, erstatning”. 7. Entreprenøren skal overholde støjgrænserne i kommunernes forskrifter, uanset hvor meget støj der kommer fra andre kilder omkring byggepladsen. Konklusionen i MKR synliggør, at bygherre ikke nedtoner støjproblemet, selvom der allerede er støj fra andre kilder. Trafikale ændringer: 8. Der er ikke behov for spærretid ved SOL, da trafikken ikke kommer ind i ’området’, men alene direkte ud på Lyngbyvej. a. Der planlægges opsat afspærring mod Bomhusvej, så den fortsat er en blind vej. Selve opsætning af trafikafvikling/afspærring aftales med vejmyndigheden. b. Der vil, i den korte periode hvor byggepladsen og adgangsvejen anlægges, være adgang til byggepladsen via Bomhusvej. Når byggepladsen er etableret, vil der kun være adgang til byggepladsen via Lyngbyvej jf. figur 7-6 i MKR. 9. Bakkende lastbiler og entreprenørmaskiner kan ikke undgås helt, men byggepladsen ved SOL indrettes således, at bakkende lastbiler begrænses mest muligt. a. I MKR figur 4-20 kan man se et forslag til byggepladsindretningen. Den endelige byggepladsindretning foreligger først, når entreprenøren har udarbejdet en byggepladsplan. På figur 7-6 er kørselsretningen angivet. 10. Der vil ikke være tale om en håndværkerby. Skurvognene på SOL indeholder kontorfaciliteter, toilet, bad og frokoststue. Der vil derfor ikke opholde sig andre mennesker der end dem, der er på arbejde. Skurvognene fungerer som ekstra støjværn, så den optimale placering af dem, vil nok være mellem naboerne og skakten. a. Nej det kan bygherre ikke bekræfte, da skurvognene som sagt vil blive anvendt som ekstra støjafskærmning. b. Der vil ikke blive etableret nogen former for skurbyer udenfor byggepladshegnet. Emission/forurening/helbredspåvirkning: 11. Arbejdet vil blive tilrettelagt, således, at der ikke vil være risiko for sundhedsfarlig støj eller emission. a. Hvis man som borger har problemer pga. et anlægsarbejde, så skal man henvende sig hos kommunen eller SGAV. b. Se svar i generelt afsnit emne ”Genhusning, compensation, erstatning”. c. Da der ikke er vurderet problemer med luftforurening vil der ikke blive monitoreret for emmisioner/forurening. Antallet af lastbiler ved SOL er rigtignok opgjort til 7.026 i MKR tabel 7-3. Antallet af lastbiler er opgjort for alle transportere i tabellen og ikke kun jordtransport. 12.	

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	10. På byggepladser etableres der en ”håndværkerby” (containere). Optimal placering på byggepladsen er så langt væk fra nærmeste boliger som muligt. VVM side 43 anfører, at skurvogne vil blive opstillet, så de fungerer som supplerende støjafskærmning. At der etableres permanent el-tilslutning, så der ikke forekommer støjgener. At midlertidige generatorer og nødstrøms-generatorer vil blive støjdæmpet. At der er krav om forboring og nedvibre-ring af spunsjern for at nedbringe støj- og vibrationsgener for naboerne mest muligt. a. <u>Vil I bekræfte, at håndværkerbyer på byggepladserne etableres så langt væk fra naboer som muligt?</u> b. <u>Vil I bekræfte, at al aktivitet i forbindelse med håndværkerbyer etableres inden for de støjdæmpende hegn?</u> Emission/forurening/helbredspåvirkning 11. Forsyningsselskaberne har ikke hjemmel til genhusning eller kompensation for ulempe eller skader ved sundhedsfarlig støj eller emission. a. <u>Hvilken offentlig instans er juridisk og økonomisk ansvarlig for denne del af projektet?</u> b. <u>Vil I sende os information om genhusning og kompensation?</u> c. <u>Hvor kan vi på HOFOR´s hjemmeside tilgå monitorering af emis-sion/forurening i realtid?</u> VVM side 45 anfører, at byggepladserne indrettes, så tunnelrør og jord kan opbeva-res i 2 døgn. Lastbiltransport vil ikke ske efter kl. 18 i hverdage eller i perioden lør-dag fra kl. 14 til mandag kl. 07. VVM side 148 anfører 8-10 (op til 15) lastbiler per dag i periode på 3-4 år lig med 750-1.000 arbejdsdage; lig med 7.026 lastbilsture. Dette vedrører kun jordtransport og inkluderer ikke transport af tunnelrør og materiel. 12. Projektets transportopgaver skal i offentligt udbud. På online informations-møde havde forsyningsselskabet ikke viden om, hvilken andel af el-køretø-jer der ville blive krævet fra leverandørerne. Dette er essentielt i forhold til støj og emission. Forsyningsselskabet havde den holdning, at udbudsmate-rialet skulle forholde sig til, hvad markedet kan tilbyde. Hvis de foreløbige intentioner om støj- og emissionsreducerende handlinger står til troende, så bør udbuddet anføre minimumskrav og lade det være op til udbudstager at vurdere de nødvendige investeringer. a. <u>Hvilken andel af el-køretøjer vil det offentlige udbud af transport-opgaver indeholde?</u> 13. Udover støj og emission/forurening så sviner byggepladser på anden måde. a. <u>Vil der blive stillet krav til underleverandører om, at alt materiale på køretøjer skal være overdækket for at undgå støv og andet affald i området?</u> Skadesomkostninger 14. Det juridiske ansvar er ikke tydeligt for os. I VVM side 20 er forsyningssel-skaberne anført som bygherre. De ansvarlige myndigheder er Miljøstyrel-sen, Kystdirektoratet og Trafikstyrelsen. a. <u>Vil I oplyse til hvilken instans og hvordan skadesomkostninger ind-meldes og afregnes?</u>	a. Se svar i generelt afsnit emne ”Trafik” 13. a. Kommunernes bygge- og anlægsforskrifter sammen med regulering efter Miljøbeskyttelseslovens §42, regulerer dette forhold, hvilket også indebæ-rer overdækning af støvende og forurenende transporter. Skadesomkostninger: 14. Se svar i generelt afsnit emne ”Genhusning, kompensation, erstatning”. 15. Bygherre har ingen kommentarer 16. I MKR figur 9-5 er de konservativt beregnede vibrationer vist, og der vil ikke være risiko for bygningsskadelige vibrationer ved bebyggelsen på Bom-husvej. a. Der vil blive opsat vibrationsmålere på bygningen tættest på byggeplad-sen, dvs. Bomhusvej 5, 7A og 7B, men som det fremgår af MKR figur 9-5 forventes der ikke påvirkning med vibrationer på Bomhusvej. Bekymringer mht. følsomme bygninger må meget gerne blive indmeldt til projektet, f.eks. i forbindelse med den fotoregistrering af bygningerne, der vil blive gennemført. b. Hvis det vurderes, at der er behov for at monitorere vibrationer på en byg-ning, så vil det ske uden udgifter for bygningsejeren, og uden at det med-fører skader på bygningen. 17. Grundvandstrykket i sandlaget ligger omkring kote +6,0 m, mens det i kal-ken er i +7 m. Så det passer meget godt med, at kælderen ligger nær grund-vandsspejlet. a. Huset ligger lidt udenfor påvirkningsområdet af reinfiltration, så påvirk-ningen af grundvandsniveauet i anlægsfasen forventes at være lille. Tunnelen mellem SOL og KAS ligger i sandlaget og har retning vest-øst. Grundvandsstrømningen i området er også fra vest mod øst. Vandet løber derfor parallelt med tunnelen, og tunnelen udgør derfor ikke en barriere. I driftsfasen forventes der derfor ingen påvirkning af grundvandsniveauet. Varsling: 18. a. Se svar i generelt afsnit emne ”Kommunikation” b. Se svar i generelt afsnit emne ”Kommunikation”	

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	15. Skadesomkostninger kan være: Egen-afholdte omkostninger til genhusning, hvis boligen ikke kan anvendes til søvn, ophold eller hjemmearbejde som følge af støjpåvirkning fra projektet. Hindringer i færdsel, som giver uforudsete forsinkelser og afledte dokumenterbare omkostninger. Dokumenterbart værditab af ejendom. Skader på løsøre forvoldt af bygherre eller under-entreprenører. Listen er ikke udtømmende. a. <u>Vil I oplyse, hvem der er juridisk ansvarlig for skadelidte, når forsyningsselskaberne ikke har hjemmel til at være det?</u> 16. En byggesagkyndig har besigtiget vores ejendom og har anbefalet, at der opsættes vibrationsmålere på vores bygning forud for og under hele projektets udførelse; henholdsvis på soklen og 2-3 meter oppe på muren. a. <u>Vil I bekræfte, at projektet sørger for, at der permanent i projektets løbetid opsættes og foretages vibrationsmålinger på bygninger i nærområdet (inkl. vores bygning på Bomhusvej 16A og 16B)?</u> b. <u>Vil I bekræfte, at dette vil ske uden udgift for bygningens ejere og uden skade på bygningen?</u> 17. De to ejerforeninger i Trikotageparken har problemer med vand i kælderen, som til dels skyldes et højt niveau af grundvand. Informationsmaterialet anfører, at områderne omkring skybrudstunnellen efter etablering vil kunne blive påvirket, så grundvandsstanden bliver højere, hvilket potentielt kan forværre vores nuværende situation med vand i kælderen. Dette vil medføre et værditab på ejendom og brugsrettigheder. a. <u>Vil I bekræfte, at anlæggelsen af skybrudstunnellen ikke medfører et højere niveau af grundvand i området, specifikt for området omkring Trikotageparken?</u> Varslinger 18. Det er ikke tydeligt i informationsmaterialet, hvornår og hvordan beboere i det tilstødende område vil blive varslet om støj. a. <u>Vil I bekræfte, hvornår og hvordan naboer i nærområdet vil blive varslet om støjende aktiviteter?</u> b. <u>Hvornår vil de projektansvarlige kunne give præcis information om projektets tidsramme?</u> Fremsendt af: E/F Trikotageparken II, Bomhusvej 16A og 16B, 2100 København Ø Bestyrelse: Peter Glerup, formand Eva Rasmussen, kasserer Philippe Clees Waqas Farooqui Ole Christensen, suppleant		
56/ Per Nygaard, Lene Eriksen og Kim Hjer-ting Nielsen	Høringssvar journal nummer 2025-14363 Skybrudstunnel Dyssegårdsparken 7 forslag, som bedes noteret ifm. hørings-svar: journal nummer 2025-14363 - Skybrudstunnel Dyssegårdsparken	- Se svar i generelt afsnit emne ”Støj” - Se svar i generelt afsnit emne ”Dyssegårdsparkens naboer” - Anlægsarbejdet vil blive udført uden påvirkning af det eksisterende spildevandssystem. Kapaciteten i det eksisterende spildevandssystem vil derfor være uændret i anlægsfasen. - Se svar i generelt afsnit emne ”Dyssegårdsparkens naboer”	Styrelsen har ikke yderligere at bemærke.

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	1. I de områder hvor støj og trafik belastningen er størst (markeret med rødt i Hofors materialer) opfordrer vi til at der som compensation ikke arbejdes om lørdagen, men kun fra mandag til fredag for at frede de beboere, som udsættes for den største støj- og trafikbelastning. Det er rigeligt at der skal udføres støjende arbejde fra kl. 07-18 på hverdage og til dels om natten, men hver lørdag 7-14 på lørdage er for meget. 2. Det skal defineres og formidles præcist hvor lastbilerne kommer til at køre. Der skal reelt analyseres fordele og ulemper ved forskellige scenarier - her i blandt tilkørsel fra Knud Rasmussen Vej til stierne gennem Dyssegårdsparken, kørsel ovenpå Renden ved hjælp af stålplader, og/eller tilkørsel langs stien ved KFUMs boldbaner fra Emdrupvej. Her bør der tages hensyn til hvilket scenarier som påvirker hhv. flest og færrest menneskers hverdag samt allervigtigst trafiksikkerheden. 3. Hvordan påvirker byggeprojektet lokalområdet - tæt på byggepladsen med hensyn til kloakeringssystemet og dets kapacitet i forbindelse med ekstreme vejr hændelser så som skybrud, der eventuelt opstår i byggeperioden? Kan kloakerne rumme det normale kvantum regnvand eller formindskes det i byggeperioden? 4. Etablering af lysregulering ved Dyssegårdsvej ved tilkørslen til Sønderengen, hvis man fastholder at lastbilerne skal køre ad denne rute. Her er der i forvejen stort trængsel på Dyssegårdsvej hver morgen kl.8 og en masse lastbiler som skal dreje af præcis dette sted på dette tidspunkt er uholdbart for alle uden lysregulering. Ellers bør de først kunne tilkøre fra kl.8.30, når myldretidstrafikken er overstået. Allervigtigst er at der indføres hastighedsbegrænsning på minimum 40 eller endnu bedre 30 km i timen og evt. desuden etableres vejbump/chikaner på Sønderengen og Slettevej således, at (last)bilerne nedsætter hastigheden på de små veje, hvor hastighedsbegrænsningen pt. er 50 km i timen og hvor for der for nylig har været ulykker med bilers påkørsel af cyklister. Disse foranstaltninger er i øvrigt for nylig blevet implementeret af kommunen på den nordlige del af Sønderengen og Ellemo-sevej og der må som minimum forventes det samme sker syd for Dyssegårdsvej ifm. den store trafikale påvirkning, som de mange lastbiler og andre biler med personale til og fra byggepladsen vil medføre på veje, som slet ikke er dimensioneret til dem. 5. Hvis man giver lastbilerne lov til at køre og parkere på de andre smalle, tilstødende veje i lokalområdet ved Sønderengen og Slettevej end de endeligt anviste ruter, så skal der som minimum etableres vejbump på disse. 6. Obligatorisk GPS tracking af lastbilerne, så man kan registrere hvorvidt de holder sig til de aftalte ruter eller ej? Hofor eller entreprenøren skal betale bod såfremt de aftalte ruter ikke overholdes og man kan konstatere at der parkeres og køres på de mange forskellige små sideveje til de aftalte ruter. 7. Det skal afklares og formidles om beboerne i lokalområdet kan opleve at der udstedes parkeringsforbud på visse veje for at skabe plads til lastbilerne!? F.eks. på Slettevej, som der holder mange parkerede biler i begge sider af og det samme gælder Søndergårdsgade og især Bækkebo op mod Vangedevej, hvis lastbilerne ender med at skulle køre ud derfra i forlængelse af frakørsel via Ved Renden, som det blev oplyst at det var planlagt på informationsmødet den 28. august.	Den spærretid der indføres af hensyn til institutionen Himmelskibet betyder, at der formentlig ikke vil køre lastbiler til og fra byggeplads DYS, når der er spidsbelastning af vejene. 5. Parkeringsforbud sker som udgangspunkt på byggepladsen, så lastbiler vil ikke parkere på de små sideveje. 6. Hvordan overholdelse af de opstillede krav skal håndhæves, vil blive aftalt med myndigheden. 7. Det kan ikke udelukkes, at Vejmyndigheden vurderer, at der skal etableres parkeringsforbud i perioder på nogle mindre veje. Et eventuelt parkeringsforbud vil i så fald kun være gældende i arbejdstiden, og når der er behov for lastbiltransport. Da DYS er en 'modtageskakt' vil størstedelen af lastbiltransporten ske i de seks uger, hvor skakten etableres og udgraves.	

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Mvh. Per Nygaard, Lene Eriksen og Kim Hjerting Nielsen, hhv. Søndergårdsvej 39 & 39A, 2870 Dyssegård		
55/Himmelskibet	Høringssvar journal nr.2025-14363 05.09.2025 Vedr. Byggepladsen i Dyssegårdsparken Undertegnede er institutionsleder i Himmelskibet. Følgende opmærksomheder i forbindelse med etablering af byggeplads samt tunnelering under Himmelskibet præsenteres på vegne af børn og personale i Himmelskibet. Støjgener: Der er angivet i materialet, at der etableres støjhegn omkring byggepladsen samt yderligere støjafskærmning omkring Himmelskibets udeområder. Jeg er ved Pop-up mødet blevet oplyst, at støjhegnet etableres parallelt med Himmelskibets hegn, langs træerne i Dyssegårdsparken, men der er ikke angivet støjhegn langs spejderhytten, hvor lastbilerne kører ind til byggepladsen. En stor del af støjen fra byggepladsen vil komme fra siden af Himmelskibet. Jeg vurderer derfor, at det er nødvendigt med et støjhegn langs spejderhytten /indkørslen til byggepladsen, for at mindske støjen i Himmelskibet i tilstrækkelig grad. ← Støjhegn etableres her ↑ ønske om støjhegn her	Generelt vil projektet fortsætte den gode dialog med alle de berørte institutioner, for at finde de bedste løsninger for børn og voksne. Støjgener: Der etableres støjhegn hele vejen rundt om byggepladsen markeret med blå prikker på kortet, så der kommer også støjhegn på langs af spejderhytten. En ekstra støjafskærmning omkring Himmelskibets udeområder kan nedbringe støjniveauet som vist i MKR figur 8-11 og 8-12 yderligere. Placeringen af den ekstra støjafskærmning vil blive aftalt med institutionsledelsen. Det er korrekt, at figur 8-11 viser et støjniveau på 70-75 dB (lilla) udenfor støjhegnet i forbindelse med etablering af sekantpæle, der er en stærkt støjende aktivitet. De viste beregninger er meget konservative, men viser, at der er et opmærksomhedspunkt i forhold til Himmelskibets udearealer. Forventningen er, at den ekstra støjafskærmning vil nedbringe støjen til under 70 dB. Vi beklager meget, hvis der er blevet oplyst andet på informationsmødet. Når der er valgt entreprenør, ved vi hvilket materiel, der vil blive anvendt, og der kan derfor gennemføres mere retvisende beregninger af det forventede støjniveau. Herefter kan der sammen med Himmelskibets ledelse træffes beslutning om ekstra støjafskærmning, behov for stilleperiode på byggepladsen mm. Af MKR afsnit 7.3.2 Skakten ved Dyssegårdsparken (DYS) fremgår: ’Der vil blive indført spærretid for kørsel med lastbiler og transportere til og fra byggepladserne af hensyn til børneinstitutionen. Spærretiden vil typisk være i perioderne 7:00-8:30 om morgenen og tilsvarende 16:00-17:00 om eftermiddagen på hverdage, da der i disse perioder er betydelig trafik af forældre, der afleverer og henter børn. De endelige spærretider vil blive fastlagt efter gensidig aftale med den berørte institution.’ Så vi beklager meget, at det ikke også er det, der fremgår af Pixibogen for DYS. Hvilken spærretid, der skal gælde for Himmelskibet vil som ovenfor beskrevet blive aftalt med Himmelskibets ledelse, og det kan sagtens blive kl. 8.00-9.00 og 15.30-16.30. Miljøpåvirkning: Projektet forventer ikke, at der bliver behov for udflytning af institutionen i de fire uger, hvor der vil være stærkt støjende aktivitet på byggepladsen i forbindelse med etablering af skakten. Men projektet vil selvfølgelig kontakte ledelsen lige så snart projektet i samarbejde med den valgte entreprenør har en mere konkret viden om støjgenernes omfang, så der kan findes en acceptabel løsning. Vedrørende luftforurening, så er der ingen forventning om problemer med det, da der ikke er jordforurening ved DYS og støv mm. fra byggepladsen håndteres med bl.a vanding. Se derudover det generelle afsnit emne ”Dyssegårdsparkens naboer” for yderligere info.	Styrelsen skal pointere, at det er forventningen, at der ikke vil være behov for udflytning. Der er redegjort herfor og vilkår om udflytning skal ses som en forsikring, hvis der mod forventning skulle være et uacceptabelt støjniveau. Herudover har Styrelsen ikke yderligere at bemærke.

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Jeg er ligeledes blevet mundtligt oplyst, at et støjniveau på over 70 db udelukkende vil være på selve byggepladsen, og ikke på den anden side af støjhegnet. Dette kan jeg dog ikke læse i det skriftlige materiale. Kan det garanteres, at der ikke vil opleves støj over 70 db på Himmelskibets matrikel? Dette er afgørende for vores drift af institutionen i perioden. I Himmelskibet sover 50 børn til middag ml. 11.30-13.30. Hofors deltagere ved Pop-Up mødet og borgermødet vurderer, at det ikke vil være muligt at sove i støjniveau på 70 db. Jeg anmoder derfor om spærretid for arbejde med et støjniveau over 40 db i tidsrummet 11.30-13.30. Dette vil være aktuelt i den 8 ugers periode med ekstra støjende arbejde. Spærretider for ind- og udkørsel til byggeplads: I materialet er der angivet spærretid for ind- og udkørsel til byggepladsen i tidsrummet kl. 7.00-8.00 samt 16.00-17.00. Det er muligt at trække præcise data for, i hvilket tidsrum Himmelskibets børn afleveres og hentes. Data fra det seneste år viser flg.: Gnsn. 85 % af børnene afleveres i tidsrummet 8.00-9.00 Gnsn. 85 % af børnene hentes i tidsrummet 15.30-16.30 85 % er svarende til 100 børn, af disse er ca. 20 søskende. Det betyder at gnsn. 80 børn afleveres i bil eller på cykel i de angivne tidsrum og ca. 95 % af dem afleveres via Ved Renden. Jeg vil derfor anmode om at spærretiden for ind- og udkørsel til byggepladsen ændres til tidsrummet 8.00-9.00 og 15.30-16.30. Miljøpåvirkning: Der står i miljøkonsekvensrapporten(Tabel 20-1), at miljøpåvirkningen af støj og trafik vil være <i>Stor</i> i anlægsfasen og i stk. 19.2. står der at <i>”Bygherre vil samarbejde med kommunerne om en strategi til håndtering af støj, som bl.a. skal indeholde muligheder for støjdæmpning af materiel, muligheder for lokal støjafskærmning, mulighed for midlertidig flytning af daginstitutioner samt information til naboer om arbejdets tilrettelæggelse og varighed”.</i> Himmelskibet er en stor daginstitution med mellem 130-140 børn. Størrelsen betyder, at hverken hele eller dele af børnegruppen kan flyttes med kort varsel, da der ikke umiddelbart er velegnede bygninger, der kan rumme hele børnegruppen hverken i kortere eller længere perioder. Der er derfor et stort behov for tidlig planlægning af den daglige drift samt pædagogiske organisering af Himmelskibet, hvis det ikke er muligt at drive daginstitution i bygningerne. Jeg er opmærksom på, at det ikke vurderes, at støjniveau eller forurening vil overstige de tilladte grænseværdier. Jeg vil dog gøre opmærksom på, at perioden med særligt højt støjniveau er sammenfaldende med perioden med høj påvirkning af luftforurening. Jeg frygter at det kan have den konsekvens, at det ikke er muligt at skabe et godt arbejdsmiljø for Himmelskibets 33 2 Himmelskibet Ved Renden 55-57 2870 Dyssegård 3998 4978  medarbejdere, ligesom påvirkningerne kan have stor påvirkning på børnenes trivsel i deres daginstitutionstid og forældregruppens velvillige indstilling til os og til anlægsarbejdet. Med ønsket om tidlig og rettidig dialog om ovenstående. På Himmelskibets Vegne Christina Bjørn Thomsen Institutionsleder		
57/Studiebyens bestyrelse	Høringssvar - Svanemøllen Skybrudstunnel (vibrationer) På vegne af Studiebyens bestyrelse fremsendes hermed høringssvar vedrørende risikoen for vibrationer i forbindelse med anlæggelsen af Svanemøllen Skybrudstunnel – nærmere bestemt Rygårdstunnelen. Sammenfatning	Der er fra projektets side lagt op til et omfattende måleprogram langs tunnelstrækningen på Rygård's Allé og Lundeskovsvej. Se generelt afsnit emne ”Vibrationer”.	Styrelsen har ikke yderligere at bemærke.

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Studiebyens bestyrelse er dybt bekymret over de potentielle vibrationsgener, særligt i forbindelse med boring af sekantpæle. Vi anbefaler, at der gennemføres systematiske vibrationsmålinger på både de bevaringsværdige huse på Lundeskovsvej og på rækkehusene på Rygårds Allé 56 og 79, samt flere steder i Studiebyen som reference. Det bør desuden være et minimumskrav, at samtlige huse i Studiebyen gennemfotograferes inden anlægsarbejdet påbegyndes, således at eventuelle sætningsskader kan dokumenteres og efterfølgende udbedres af HOFOR. Vibrationer og målinger Det er vores vurdering, at de største risici for vibrationsskader vil opstå i forbindelse med boring af sekantpæle. Der bør derfor udvises særlig opmærksomhed over for følgende forhold: • Bevaringsværdige huse i krydset Lundeskovsvej og Rygårds Alle: Disse fire identiske huse er særligt sårbare og kræver tæt overvågning. • Rækkehusene på Rygårds Allé 56 og 79: Også disse ejendomme bør omfattes af målinger, da de ligger lige så tæt på en skakt som de fire sydlige huse. • Referencemålinger i hele Studiebyen: Studiebyen består af 104 boliger og flertallet af disse er bevaringsværdige og mange har allerede haft problemer med sætningsskader. Vi anbefaler derfor at vibrationsmålinger bør udføres flere steder i hele området for at skabe et solidt grundlag for vurderinger. Fotodokumentation og erstatningsansvar Det må være et minimumskrav, at samtlige huse i Studiebyen gennemfotograferes inden arbejdet påbegyndes. Dette vil sikre en entydig dokumentation af ejendommenes tilstand og dermed muliggøre, at eventuelle sætningsskader, som måtte opstå som følge af projektet, kan dokumenteres. Vi forventer, at HOFOR påtager sig det fulde ansvar for at udbedre sådanne skader. Med venlig hilsen Jesper Kamp Nielsen Formand for bestyrelsen Boligselskabet Studiebyen	Projektet er meget opmærksomme på de bevaringsværdige og sårbare huse, og de vil blive overvåget tæt. Se svar vedr. fotoregistrering og udbedring af sætningsskader i afsnit emne ”Rygårdstunnelens naboer”	
58/Studiebyens bestyrelse	Høringssvar - Svanemøllen Skybrudstunnel (støjgener og kompensation) På vegne af Studiebyens bestyrelse fremsendes hermed høringssvar vedrørende støjgener og kompensation i forbindelse med anlæggelsen af Svanemøllen Skybrudstunnel - nærmere bestemt Rygårdstunnelen. Sammenfatning Studiebyens bestyrelse udtrykker bekymring for de væsentlige støjgener, som projektet vil påføre beboerne – både i forbindelse med de daglige anlægsaktiviteter og	I udkast til §25 tilladelsen vilkår 1, stilles krav om, at entreprenøren skal begrænse støjen mest muligt. Se generelt svar i afsnit emne ”Støj” Vedrørende kompensation henvises til svar i generelt afsnit emne ”Genhusning, kompensation, erstatning”	Styrelsen har ikke yderligere at bemærke.

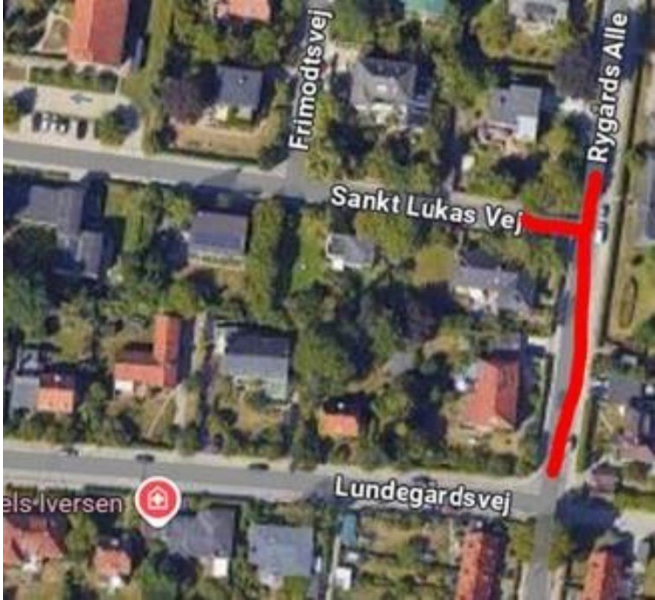
AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	særligt under intensive arbejder såsom etablering af spuns og sekantpæle. Vi anmoder derfor om, at der fastlægges klare rammer for støjbegrænsende tiltag samt etableres mulighed for kompensation til beboerne, efter forbillede fra andre større infrastrukturprojekter. Støjgener Boligernes placering: Flere af husene i Studiebyen ligger blot 6–8 meter fra vejbanen og er ikke opført med moderne støjisolering. Selv mindre forøgelse i støjniiveau vil derfor opleves som meget belastende. Arbejdsprocesser: Etablering af sekantpæle, spunsning, betonarbejde og transport af materialer vil medføre betydelig støj – både i dagtimerne og potentielt i udvidede arbejdstider. Varighed: Da anlægsarbejdet forventes at strække sig over en længere periode, er der tale om ikke blot kortvarige, men langvarige gener for beboerne. Kompensationsmuligheder Det er vores opfattelse, at HOFOR bør tilrettelægge projektet, så der både indføres støjreducerende tiltag og etableres kompensationsordninger for de mest berørte beboere. Vi henviser her til erfaringer fra tidligere anlægsprojekter, herunder: • Metrobyggeriet i København, hvor beboere i særligt støjramte områder blev tilbudt genhusning og/eller økonomisk kompensation. • Nordhavnsvej-projektet, hvor der blev arbejdet med både støjafskærmning, begrænsede arbejdstider og kompensation til de hårdest ramte naboer. Vi anbefaler, at lignende ordninger bringes i anvendelse for beboerne i Studiebyen, så belastningen ved de uundgåelige støjgener opleves som rimelig og håndterbar. På vegne af Studiebyens bestyrelse Med venlig hilsen Jesper Kamp Nielsen Formand for bestyrelsen Boligselskabet Studiebyen Tlf: 30 29 17 34 www.studiebyen.dk		
59/Studiebyens Bestyrelse	Høringssvar vedrørende Svanemøllen Skybrudstunnel - lastbiltransport og trafikafvikling På vegne af Studiebyens bestyrelse fremsendes hermed høringssvar vedrørende lastbiltransport og trafikafvikling i forbindelse med anlæggelsen af Svanemøllen Skybrudstunnel - nærmere bestemt Rygårdstunnelen. Sammenfatning Studiebyens bestyrelse støtter etableringen af Svanemøllen Skybrudstunnel, men finder det unødvendigt og urimeligt, at lastbiltrafik til byggepladsen ledes via Lundeskovsvej og Søholm Park, samt et forslag om at en eventuel afspærring i krydset	Størstedelen af Søholmlund bliver omdannet til byggeplads, og der bliver etableret en rigtig vej til håndtering af lastbiltrafikken. Det vil ikke være muligt for lastbiler at vende ved STU, så derfor bliver ruten nødt til at gå via Lundeskovsvej til udkørslen til Lyngbyvej, se MKR figur 7-22. Det er ikke muligt at ændre på spærringen af Rygårds Allé ved byggeplads STU, da lastbiler ikke skal ledes forbi byggeplads RYA og de bevaringsværdige huse med høj bevaringsværdi.	Styrelsen har ikke yderligere at bemærke.

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Lundeskovsvej/Rygårds Allé placeres mod syd og ikke mod nord. Disse tilpasninger vil reducere støj, vibrationer og trafikale problemer og samtidig styrke områdets sammenhæng med Gentofte. Indledende bemærkninger Studiebyens bestyrelse anerkender behovet for og bakker grundlæggende op om etableringen af Svanemøllen Skybrudstunnel. Vi er bevidste om, at et projekt af denne karakter nødvendigvis vil medføre gener for de omkringliggende områder, og vi er indstillet på at acceptere visse ulemper for at sikre realiseringen af projektet. Det er dog vores klare opfattelse, at projektets negative konsekvenser for beboerne i Studiebyen kan reduceres væsentligt, hvis nedenstående forhold imødekommes. Bestyrelsen anbefaler derfor, at disse forhold indarbejdes som forudsætning for gennemførelsen af projektet. Lastbiltransport til og fra byggeplads ved Studiebyen (SST) Det er beklageligt, hvis en byggeplads placeres i krydset mellem Rygårds Allé og Lundeskovsvej. Såfremt det ikke er muligt at flytte byggepladsen længere mod syd (jf. særskilt høringssvar herom), er det afgørende, at lastbiltrafik til og fra pladsen ikke ledes via Lundeskovsvej, men i stedet ad Rygårds Allé mod syd og derfra til Bomhusvej. Baggrunden for dette er følgende: • Vejkapacitet og sikkerhed: Lundeskovsvej er klassificeret som en kategori 4-vej. Den er smal, præget af sving og mange indkørsler og er i forvejen belastet af parkeringsproblemer. • Søholm Park: Hvis trafikken køres af Lundeskovsvej skal den uvægerligt også køres gennem Søholm Park, hvor der ikke er en rigtig vej, men kun en asfalteret sti – det giver selvsagt ingen mening. • Kulturarv og bygningshensyn: Hovedparten af boligerne på Lundeskovsvej er udpeget som bevaringsværdige. Tung trafik vil kunne medføre betydelige vibrationer, der kan skade bygningerne. • Støjforhold: Boligerne er placeret meget tæt på vejen (6–8 meter), og husene er ikke opført med støjisolering. Lastbiltrafik vil derfor medføre væsentlige støjgener for beboerne. Afspærring af Rygårds Allé Vi anbefaler ligeledes, at en eventuel afspærring af Rygårds Allé/Lundeskovsvej krydset placeres i sydgående retning og ikke mod nord (op md rækkehusene). En sydlig afspærring vil styrke den interne sammenhæng i området og samtidig sikre en bedre forbindelse til Gentofte. Åbning af Lundeskovsvej mod vest? Det bør undersøges om man midlertidigt kan åbne Lundeskovsvej mod vest mod Bernstorffsvej – der er ganske vist en cyklistbro, men måske kunne man åbne for biler under t meters højde med passende svingbane for tilkørsel til Lundeskovsvej og fra Lundeskovsvej på Bernstorffsvej!!	Det giver ikke væsentlig mindre trafik på Lundeskovsvej, at åbne den mod vest for at undgå trafik igennem Søholm Park, da den omdannes til byggeplads alligevel, og dermed undgås dobbeltrettet trafik fra LUN på Lundeskovsvej. Se desuden generelt afsnit emne ”Rygårdstunnelens naboer” for yderligere info.	

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Det vil kunne lette trafikpresset på resten af vejen og ikke mindst i forhold dem der skal til og fra Vuggestuen Mariehønen på Lundeskovsvej 9. Med venlig hilsen Jesper Kamp Nielsen Formand for bestyrelsen Boligselskabet Studiebyen		
60/Studiebyens Bestyrelse	Høringssvar vedrørende placering af bore- og arbejdsområder i forbindelse med Svanemøllen Skybrudstunnel - nærmere bestemt Rygårdstunnelen På vegne af Studiebyens bestyrelse fremsendes hermed høringssvar vedrørende placering af bore- og arbejdsområder i forbindelse med anlæggelsen af Svanemøllen Skybrudstunnel - nærmere bestemt Rygårdstunnelen. Vi anerkender behovet for handling Boligselskabet Studiebyen, som består af ca. 100 bevaringsværdige boliger, ønsker hermed at afgive høringssvar i relation til de foreliggende planer for Svanemøllen Skybrudstunnel. Det er positivt, at HOFOR og Novafos igangsætter dette nødvendige og vigtige projekt, der skal imødegå fremtidige oversvømmelser. Vi anerkender fuldt ud behovet for etablering af en regnvandstunnel, og vi er indstillet på at bidrage til projektets gennemførelse, herunder acceptere visse gener i anlægsperioden. Imidlertid finder vi det nødvendigt at pege på, at den planlagte belastning af vores lokalområde er uforholdsmæssig stor og urimelig. Baggrund og bekymringer Studiebyen har tidligere været hårdt ramt af oversvømmelser ved skybrud, hvilket især skyldes en kombination af nedsat afledningsevne og tilstrømning af regnvand fra større dele af det nordlige hovedstadsområde. Problemet er således regionalt og ikke alene lokalt. De foreliggende planer indebærer etablering af tre bore- og arbejdsområder i umiddelbar nærhed af Studiebyen, herunder i to centrale vejkryds. Derudover planlægges en betydelig mængde tung trafik via Lundeskovsvej – en smal kategori 4-vej med begrænset manøvreringsplads, skarpt sving og passage gennem Søholm Park. Flere bygninger i området har tidligere været ramt af sætningsskader, hvilket gør os yderligere bekymrede. Vi anerkender, at anlægsarbejdet uundgåeligt vil medføre støj og trafik i en periode, men den samlede påvirkning, som planerne lægger op til, vurderes at være ude af proportioner og vil være stærkt belastende for beboerne i en længere årrække. Forslag til ændret løsning De nuværende planer indebærer etablering af tre tunnelforløb: 1. Fra hovedtunnelen til Lundeskovsvejs vestlige ende 2. Under Lundeskovsvej til Rygårds Allé 3. Under Rygårds Allé til Lundegårdsvej	Se svar til Akt nr. 28	Styrelsen har ikke yderligere at bemærke.

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Vi foreslår, at de to førstnævnte tunnelforløb udgår, og at projektet i stedet koncentrerer om et enkelt tunnelstræk under Rygårds Allé. En sådan løsning vil reducere behovet for arbejdsområder og adgangsveje i den vestlige ende af Lundeskovsvej, hvilket eliminerer tung trafik gennem Søholm Park. Eventuelle meromkostninger som følge af større dimensionering må anses som acceptable i forhold til de betydelige gener, der ellers vil ramme ca. 200 borgere gennem en toårig anlægsperiode. Anbefaling På denne baggrund skal vi kraftigt opfordre HOFOR og Novafos – i samarbejde med relevante myndigheder, herunder Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø – til at udarbejde en justeret projektløsning, hvor: - den sydlige boreskakt flyttes til hovedtunnelen ved Bomhusvej, - den nordlige skakt placeres tættere på Sankt Lukas Vej, og - skakten ved Lundeskovsvej ved Søholm Park helt udgår. <u>Dette vil reducere både støj- og trafikbelastningen markant og sikre, at anlægsarbejdet kan gennemføres uden unødige gener for områdets beboere.</u> På vegne af bestyrelsen i Boligselskabet Studiebyen Med venlig hilsen Jesper Kamp Nielsen Formand for bestyrelsen Boligselskabet Studiebyen		
61/Lise Hjortborg	Høringssvar til ”Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø“ Vedrørende skybrudstunnellen ved området omkring Søholmslund, Lundeskovsvej og Rygårds Alle. Fra Lise Hjortborg, Rygårds Alle 68, 2900 Hellerup. Tunnelarbejdet forårsager store forandringer på mange måder i lokalsamfundet så længe tunnelarbejdet foregår. Mit høringssvar handler især om trafikale udfordringer i forbindelse med arbejdet. 1. Parkering Udfordring: Biler, hvis ejere, der har arbejde i Københavns Kommune, på plejehjem og på skolerne samt forældre, der bringer og henter deres børn, benytter i stigende grad vores område til parkering i kortere eller længere tid. Der forekommer biler, der parkerer her i ugevis, evt fordi de er rejsende, da der ikke her er nogen P-restriktioner. Disse (for os beboere) fremmede biler optager så meget plads, at det bliver svært til umuligt at parkere vores egne biler, hvis de fremmede biler ikke bliver udelukket. Løsningsforslag: Jeg foreslår at der ved alle indkørsler til Rygårds Alle skiltes med “kun indkørsel med beboerlicens.	1. Parkering Parkeringsudfordringer, der ikke er relateret til projektet, er desværre ikke noget bygherre kan løse. 2. Trafiksikkerhed Forslag til trafikale ændringer, der ikke direkte har noget med projektet at gøre, skal rettes til vejmyndigheden 3. Bevægelighed Forslag til trafikale ændringer, der ikke direkte har noget med projektet at gøre, skal rettes til vejmyndigheden Trafikregulering der vedrører projektet: Se generelt afsnit emne ”Trafik”.	Styrelsen har ikke yderligere at bemærke.

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Det bør gælde fra: Bernstorffsvej/ Sømarksvej, Bernstorffsvej/ Lundegårdsvej, Rygårds Alle/ Tuborgvej og Rygårds Alle/ Ryparken. Derfor er en parkeringslicens for beboere en god måde at løse udfordringerne. Udfordring: Arbejdet ved Bomhusvej fordrer, at området bliver ryddet for parkering af busser og lastbiler, der pt parkerer lovligt i Københavns Kommune. Det betyder, at busser og lastvogne blot vil rykke endnu mere nordpå ad Bernstorffsvej. I øjeblikket parkeres der næsten helt hen til Sankt Lucasstiftelsen ved Tuborgvejkrydset. Det kan medføre endnu mere trængsel og evt farlige situationer på Bernstorffsvej. Løsningsforslag: Det kunne være relevant at forbyde parkering på Bernstorffsvej nordpå mod Tuborgvej. 2. Trafiksikkerhed Udfordring: Arbejdet vil øge risikoen for uheld og mindske trafiksikkerheden. Både i forhold til børn der cykler til og fra skole, samt i forhold til den øvrige trafikale færdsel, der nu skal foregå under den belastning byggearbejdet repræsenterer. Løsningsforslag: Jeg foreslår at indkørsel til området skal skiltes med runde påbudstavler med Max 30 km. Som det er nu er 30 km kun anbefalet, og altså ikke påbudt. Skiltning til lastbiler, der ikke har tilknytning til tunnelbyggeriet, undtaget renovation eller redningskøretøjer naturligvis, foreslås Indkørsel forbudt. 3. Bevægelighed Udfordring: Indkørsel til Lundeskovsvej og de tilstødende sideveje skal ske ad Rygårds Alle sydfra, altså fra Ryparken. De beboere, der bor der, skal ikke risikere bøder ved at køre ind på det sted, da det bliver den eneste mulighed for dem at komme til og fra deres adresse. Løsningsforslag: Jeg mener, at det er nødvendigt at Københavns Kommune ophæver det eksisterende tidsbestemte indkørselsforbud ved Ryparken/ Rygårds Alle. Øvrige kommentarer: Der er projekteret to store byggerier på Sankt Lucasvej i den periode, hvor lastbiler til og fra tunnelbygningen pågår på Sankt Lucasvej. Det er Sankt Lucas nye Hospice, der endnu ikke offentligt har fastsat byggeriets påbegyndelse, samt en ny længe til plejehjemmet på Sankt Lucasvej med tidsramme 2027-2029. Begge byggerier medfører også en hel del lastvognstrafik. Vi beboere ønsker at blive informeret om de tiltag, der bliver imødekommet ud fra vores høringssvar. Det er i den sammenhæng særligt vigtigt at informationen deles inden arbejdet påbegyndes, således at vi kan forholde os til det og eventuelt kommentere. Ligeledes ønsker vi at informeres om eventuelle ankemuligheder. Vi ønsker også at blive informeret, hvis der kommer ændringer i forhold til Ministeriet for Grøn Trepert, Miljøministeriet, Trafikstyrelsen, Novafos samt Hofors oplæg. Med venlig hilsen Lise Hjortborg		

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
62/Gorm Nielsen	Rygårds Alle 68 2900 Hellerup Svanemøllen Skybrudstunnel journal nummer 2025-14363 Hej Niels Bjørkbom Tak for en grundig gennemgang af projektet fra dig og dine kollegaer, på borgermødet på Gentofte Rådhus d 28.august. Overordnet synes vi projektet tegner godt og vi ser frem til, at vores kældre bliver aflastet som overløbsreservoir, omend det er en overordentlig kostbar måde at sikre badevandskvaliteten i København på. Der er imidlertid en stor bekymring fra beboergruppen omkring lastbil kørsel i vores område. Vi sætter stor pris at der er stille om natten frem til kl. 7 hver morgen. Vi vil bede jer allerede i projektudformningen at indskærpe, at lastbil kørsel først sker efter kl. 7 alle morgener. Det bør også gælde alle de ivrige lastbilchauffører der gerne vil være klar på arbejdspladsen i god tid før kl. 7! På Borgermødet blev det forklaret at der er planlagt kørsel med lastbiler ned ad Rygårds Alle og ind ad Sankt Lukas Vej, for derefter at bakke frem til skakten i Rygårds Alle og Lundegårdsvej krydset. Alle lastbiler der bakker bruger et bippende horn, som om det er et vækkeur. Her er det meget vigtigt at lastbilerne ikke kører før efter kl. 7 om morgenen. Vi håber også at I i projektet regner dette for særligt støjende arbejde, så det det arbejde holdes mellem 8 - 15. Vi har brug for at blive vejledt i hvordan vi klager over lastbilkørslen i forbindelse med projektet, og hvordan det så stoppes hurtigt, så det hele ikke bare forsvinder i tunge administrative klage veje. Vi har brug for en kontaktperson der kan tage af-fære med det samme.  Vi er i forvejen begunstiget af en stribe tunge byggeprojekter i vores område. Skal i flæng nævne: -udbygningen af Svanemøllen Kasserne	Medarbejderne på byggepladsen vil ankomme før kl. 7, men de kører i almindelige biler og vil opholde sig i skurvognen indtil kl. 7. Lastbilerne må helt korrekt ikke komme til pladsen før kl. 7, da de ikke kan komme ind på pladsen før kl. 7. Det vil selvfølgelig blive indskærpet overfor entreprenøren, og om nødvendigt vil der være vagt i området til sikring af overholdelse af kravet. Se generelt afsnit emne ”Trafik” for info om særtransporter af tunnelrør og tungt entreprenørgrej. Bakalarmer kan projektet desværre ikke gøre noget ved, da det er et lovkrav, at alle bakkende biler, maskiner skal have bakalarm. Se generelt afsnit emne ”Rygårdstunnelens naboer” for mere info. Se generelt afsnit emne ”Kommunikation” for kontakt til projektet.	Styrelsen har ikke yderligere at bemærke.

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	-snarlig bygning af BIG projektet for Hospice og Børne Hospice på Sankt Lukas området -snarlig bygning af plejehjem for Gentofte Kommune på Sankt Lukas Området. -større ombygninger af diverse villaer i området På beboergruppens vegne Frimodts vej og Sankt Lukas Vej, samt dele af Rygårds alle. Med venlig hilsen Gorm Nielsen Sankt Lukas Vej 1 2900 Hellerup		
63/Peder Fode	Høringssvar vedrørende Svanemøllen Skybrudstunnel – Jnr: 2025-14363 Til rette vedkommende Med reference til informationsmødet den 28. august på Gentofte Rådhus ønsker jeg (på vegne af følgende beboere på Slettevej: 3,5,6,7,8,10,13,14,15,16,18,20,23,29 og 32) at indgive følgende bemærkninger til projektet om Svanemøllen Skybrudstunnel. Det skal nævnes at ovenstående er dem vi har kunnet få fat i. Listen er derfor ikke nødvendigvis fyldestgørende. Overordnede bemærkninger Jeg anerkender behovet for klimasikring og for at reducere risikoen for oversvømmelser i hovedstadsområdet. Projektet er vigtigt for at beskytte både borgere og infrastruktur. Dog er jeg stærkt bekymret for de planlagte trafikafviklingsløsninger, særligt hvis Slettevej anvendes som adgangsvej for tung trafik. Vejen er simpelthen ikke egnet til tung trafik i den mængde som der er beskrevet i materialet der er udsendt. Uhensigtsmæssigheder ved brug af Slettevej og Dyssegårdsvej Arbejdstider Det er uacceptabelt, at der planlægges arbejde i weekender og nattetimer. Arbejdet bør begrænses til hverdage mellem kl. 08:30-15:00 for at minimere risikoen for ulykker med skolebørn, samt værne og beboernes generelle helbred. Trafiksikkerhed Slettevej og Dyssegårdsvej er skoleveje (Dyssegårdsskolen, Vognfjederen), som benyttes flittigt af børn. Tung trafik her øger risikoen for alvorlige ulykker og strider imod Gentofte Kommunes egen strategi for trafiksikkerhed for de mindste. Støj og luftforurening En femårig periode med tung trafik vil medføre betydelige gener i form af støj, støv, vibrationer og luftforurening. Har kommunen foretaget en sundhedsvurdering af	Se generelt afsnit emne ”Dyssegårdsparkens naboer”, hvor en stor del af svarene er besvaret. Tung trafik vil især ske i forbindelse med etablering af sekantpæle og skakten udgraves, altså en begrænset periode. Arbejdstider: Projektet følger de forskrifter for anlægsarbejde i byzone, som kommunerne har udarbejdet. Trafiksikkerhed: Kommunens vejmyndighed vil sikre en sikker afvikling af projektets trafik sammen med projektet. Støj og luftforurening: Se generelt afsnit emne ”Støj” Kommunen vil udstede alle nødvendige tilladelser med vilkår til projektet, og der vil blive opsat støj og vibrationsmålere. Støv skal holdes inde på byggepladsen, og adgangsvejene vil blive fejjet og vandet. Parkering: Vejmyndigheden er ansvarlig for parkering. Se generelt afsnit emne ”Genhusning, kompensation, erstatning” vedr. kompensation for skader på parkerede biler. Vibrationer fra lastbiler: Se generelt afsnit emne ”Vibrationer” Forslag til alternative løsninger: Se generelt afsnit emne ”Generelt” Kompensation: Se generelt afsnit emne ”Genhusning, kompensation, erstatning” Tidsplan og varsling: Se generelt afsnit emne ”Kommunikation” Fredning:	Styrelsen har ikke yderligere at bemærke.

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	disse påvirkninger, især for børn? Hvordan sikres det, at grænseværdier for ovenstående ikke overskrides? Parkering Beboere på Slettevej har ingen alternative parkeringsmuligheder. Hvordan vil kommunen håndtere dette? Hvis parkering tillades, hvordan kompenseres for skader som for eksempel stenslag forårsaget af tung trafik? Risiko for bygningsskader Vibrationer fra lastbiler kan skade fundamenter. Hvordan sikres dokumentation og kompensation for eventuelle skader? Forslag til alternative løsninger Benyt Alleen ved KFUM Emdrup kunstgræsbane Her kan man lukke for al anden trafik og dermed minimere risikoen for ulykker. Stålblader kan placeres, så tung trafik kan passere Renden. Emdrupvej frem for Dyssegårdsvej Emdrupvej er bredere og mere robust til tung trafik og går ikke direkte gennem skoleområder. Hvis Slettevej/Dyssegårdsvej anvendes Tydelig varsling og kompensation Der bør være klare retningslinjer for varsling ved weekend- og natarbejde samt kompensation til berørte beboere, hvis tidsplaner ikke overholdes. Tidsplan og ansvar Der skal være en bindende tidsplan for projektets begyndelse og afslutning. Hvis tidsfrister overskrides, bør der være en kompensationsordning. Løbende kontrol Af støjniveauer, luftforurening og vibrationer. Overskridelser skal medføre bøder. Brugen af elektriske lastbiler skal undersøges. Sikker trafik Plan for sikker skolevej og håndtering af trafikkaos på Dyssegårdsvej i myldretiden. Generelle kommentarer til projektet Dyssegårdsparken er fredet (jf. Fredningsnævnets sag 05591.03). Har der været indhentet godkendelse til anlægsarbejdet? Hvordan sikres beskyttelse af flagermus og deres levesteder i parken, som jeg har fået orienteret holder til her? Venlig hilsen	Dispensation fra fredningen er ikke ansøgt endnu, da det først kan ske, når §25 tilladelsen foreligger. Flagermus: Der er et flagermusegnet træ ved DYS, der skal fældes, og det er der stillet vilkår til i udkast til §25 tilladelse vilkår 11 og 14. Se desuden generelt afsnit emne ”Natur”	

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Peder Fode (på vegne af alle medunderskrivere som nævnt ovenfor)		
64/DN Kbh	Høring: Miljøvurdering af Svanemøllen Skybrudstunnel, journalnummer 2025-14363 Danmarks Naturfredningsforening, København har følgende bemærkninger til det fremlagte forslag til miljøvurdering for Svanemøllen Skybrudstunnel: Generelt Generelt set er der tale om en meget grundig og omfattende rapport. Det skal dog bemærkes, at Pixi-udgaven ikke giver et tilstrækkeligt overblik, idet der mangler gode oversigtskort, hvor samtlige skakte, andre tekniske anlæg og arbejdspladser mv er vist både for hovedledning og de øvrige ledningers vedkommende. 13 Natur, flora og fauna For Københavns Kommunes vedkommende vil den største påvirkning i forhold til natur ske ved arbejdspladser og skakter ved Nordkanalen, Lersø Park Allé og Fiske-rihavnen. Det handler om fældning af træer, rydning af vegetation og opfyld på sø-territoriet og det handler om beskyttede arter ikke mindst Bilag IV arter som flagermus, padder og marsvin. I forhold til vurdering af den nuværende tilstand og den mulige påvirkning har vi følgende konkrete bemærkninger: 13.1 Metode På side 432 nævnes, at byggepladsområderne KAS, RYA og STU ikke vurderes at indeholde væsentlige naturværdier. Byggepladsområderne er eftersøgt for bilag IV-arter i en række offentligt tilgængelige databaser hvor der er ikke registreret fund. Det ene område, KAS, er imidlertid er et for offentligheden lukket militært område, hvor man ikke kan forvente at offentligheden har registreret fund i de nævnte databaser. Dernæst er området beliggende som nærmeste nabo til Ryparken naturpark. Man kan derfor ikke udelukke at der er naturinteresser på KAS. Derfor bør der foretages en besigtigelse og registrering på KAS. Det bør videre vurderes i hvilket omfang arbejdet på KAS kan påvirke tilstødende naturområder negativt, f.eks. gennem lysforurening. Projektets træpolitik, som fremgår af side 433, virker pragmatisk og rimeligt, dog med det forbehold, at når der fældes eller beskæres træer, som nævnt, kun sker i perioden september oktober, og at dette bør kun ske efter en forudgående undersøgelse af alle træer med en stammediameter over 20 cm. Træer som kun er undersøgt visuelt for hulheder og sprækker kan sagtens have hulheder som ikke er synlige fra jorden. 13.2.6 Lersø Parkallé (LSA) På side 446 nævnes at der i den nordlige del af byggepladsen findes tre større aske-træer. Det sydøstligste af dem har fordybninger, som ikke kan udelukkes at fungere som rastested for flagermus. Der blev dog ved besigtigelser juni og august 2019 ikke fundet spor i form af ekskrementer. De øvrige asketræer er store træer, som kan være rastesteder for flagermus. Der er gennemført yderligere en undersøgelse af de flagermusegnede træer ved LSA i marts 2022.	Generelt: Pixibøgerne er ikke-tekniske resumeer af miljøkonsekvensrapporten (MKR). Oversigtstegninger fremgår af MKR. 13 Natur, flora og fauna: 13.1 Metode Det fremgår desværre nok ikke helt tydeligt af kap. 13, hvorfor KAS ikke er undersøgt nærmere for bilag IV arter. Det er selvfølgelig ikke kun manglende fund i databaserne, der har gjort udslaget, men også områdets beskaffenhed generelt. Det fremtidige byggepladsområde ved KAS er pt. en træningsbane for militæret, hvor græsset er kortklippet uden anden vegetation. Derudover ligger området mellem banearealer, og området er dermed afskåret fra Ryparken Naturpark. Forsvaret bygger helt op til projektets areal på sydsiden af byggepladsen. Al belysning på byggepladserne vil være rettet mod byggepladsen, og bliver afskærmet ud mod området udenfor byggepladsen. Projektets træpolitik er bestemt af Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø (SGAV). 13.2.6 Lersø Parkallé (LSA) Projektet er opmærksom på, at der skal udføres en grundig undersøgelse af træerne på byggepladserne inden fældning/beskæring igangsættes, da anlægsarbejdet først igangsættes i 2027. Projektet og Københavns Kommune har været opmærksomme på de tre aske-træer, hvilket er årsagen til, at byggepladsen LSA har fået en speciel form. Træerne bevares, men har behov for beskæring. 13.8 Afværgetiltag mm. De fleste steder vil det være byggepladshegnet, der kommer til at fungere som paddehegn, så det giver lidt mere robuste hegn. Kravet om, at hegnet skal være tæt mod jorden, vil ud over paddehegnsfunktionen også nedbringe støjen, så det er et stort opmærksomhedspunkt hos bygherre. I udbudsmaterialet til entreprenøren er der beskrevet kontrol/tilsyn med paddehegn. I samarbejde med entreprenøren vil der blive lavet en kontrolplan for tilsyn med paddehegn, og den vil bl.a. indeholde de opmærksomhedspunkter, der er nævnt i høringssvaret. Veteranisering af træer vil ske så tæt på de fældede træer som muligt, men SGAVs retningslinjer siger indenfor to km. Veteranisering kan i princippet udføres, når aftalerne med de berørte lodsejere falder på plads, forventeligt i 2026. Dermed vil det sandsynligvis være mere end de 6 måneder før fældning af træerne sker, som SGAV anfører i retningslinjerne.	Styrelsen har ikke yderligere at tilføje.

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Da den nyeste undersøgelse er 3 år gammel og da der i 2024 er fældet to store aske-træer med registrerede flagermus raste og ynglehuller i forbindelse med skybruds-projektet i Lersøparken, kan der være sket flytning af en del af flagermusbestandene til de nævnte træer indenfor byggepladsen. Disse bør derfor undersøges igen inden arbejdet påbegyndes og de nødvendige afværge foranstaltninger bør tages. Det samme kan sige om de tre asketræer nærmest Lersø Parkalle og birketræet med løs bark og huller. Selvom træerne står tæt på vejen, kan det ikke afvises, at de i visse perioder kan fungere som rastested for flagermus, specielt set i lyset af at mængden af egnede flagermustræer i Lersøparken og omkringliggende områder er for nedadgående. 13.8 Afværgetiltag og andre afhjælpende foranstaltninger Overordnet set virker de foreslåede afværgetiltag rimelige, men dog med følgende bemærkninger: Brug af paddehegn: Bl.a. ved Nordkanalen og i Fiskerihavnen foreslås anvendt pad-dehegn ud over at periodisere arbejdet efter paddernes aktiv- og dvaleperioder. Pad-dehegn fungerer kun efter hensigten, hvis der løbende føres kontrol med, at de er opstillet korrekt og de forbliver korrekt opstillet, bl.a. ved ind- og udkørsler fra ar-bejdspladser. Derfor er det vigtigt, at der i udbuddet for arbejdet stilles betingelser om daglig kontrol af paddehegn i paddernes aktive perioder og at der føres logbog over kontrolbesøgene. Enkelte steder foreslås veteranisering af træer for at afbøde tabet af flagermustræer og potentielle flagermustræer i Dyssegårdsparken som både skal erstatte fældning og kraftig beskæring af flagmustræer i selve parken og andre steder inden for en ra-dius af 2 km. Veteraniseringen foreslås foretaget minimum 6 måneder før arbejdets igangsætning. For det første vil det være hensigtsmæssigt at foretage veteranisering tættere på om-rådet ved Lersøpark Alle end i Dyssegårdsparken d.v.s. i Kolonihaveparken/Lersø-parken. For det andet bør antallet af veteraniserede træer genovervejes i og med at antallet af registrerede flagermustræer kan være i underkanten af det faktiske tal og fordi der i forvejen har været pres på flagermustræerne i Lersøparkområdet i forbin-delse med andre projekter. For det tredje er veteranisering kun 6 måneder før an-lægsarbejdet igangsættes formentligt i underkanten af det nødvendige. I Vigerlev-parken opererer man med en periode på 1,5 – 2 hvilket vurderes mere sandsynligt. 13.9 Overvågning I forhold til vurdering af den faktiske negative påvirkning af anlægsarbejdet og ef-terfølgende vurdering af afværgetiltagenes virkning påtænkes ingen efterfølgende overvågning, hvilket set fra DN's synsvinkel ikke er tilfredsstillende. I det mindste bør ske en monitorering og vurdering af virkningen af de enkelte afværgetiltag af hensyn til at kunne kvalificere efterfølgende skybrudsprojekter i forhold til at mini-mere den negative virkning i forhold naturbeskyttelse. 14 Overfladevand Danmarks Naturfredningsforening anbefaler, at der gennemføres en monitorering af oppumpet grundvand før og under projektet samt i driftsfasen. Monitoringen af grundvandet skal sikre, at der ikke udledes forurenet grundvand med f.eks. perflou-rerede stoffer, som ikke nedbrydes, samt andre uønskede kemikalier til havmiljøet.	Bygherre følger de krav om veteranisering, der er anført i vilkår 11-14 i §25 tilla-delsen mht. antallet af træer, der skal veteraniseres, samt retningslinjer i Hånd-bog om dyrearter på habitatdirektivets bilag 4 13.9 Overvågning Bygherre følger vilkårene i §25 tilladelsen som efter bygherres opfattelse følger bedste praksis for tilsvarende projekter med potentiel påvirkning af flagermus og deres levesteder. 14 Overfladevand Der er som en del af forundersøgelserne for SST-projektet udtaget og analyseret grundvandsprøver fra en lang række borer og både ved skakte og tunnelstræk-ninger. Der er analyseret for en række miljøfremmede stoffer. Stofferne er ud-valgt baseret på, hvilke forureninger der er påvist eller mistanke om på de nær-meste V1- og V2-lokaliteter. Der er ikke nogen kendte PFAS lokaliteter nær skak-tene i SST-projektet, og der er derfor ikke analyseret for PFAS. Jævnfør kort i DN's detaljerede høringssvar er der dog påvist PFAS over grænseværdien i borin-ger nær NOK skakten. Udledning af grundvand direkte til overfladevand er kun planlagt ved FSK. Ved alle andre lokaliteter vil grundvandet enten blive reinfiltreret til samme grund-vandsmagasin, som det blev oppumpet fra, eller det vil blive afledt til spildevandskloak og herigennem ledt til rensningsanlæg, inden der udledes til havet. Grundet reinfiltration vurderes risikoen for at trække forurening og herunder PFAS ned i det primære magasin at være meget lille. Ved FSK er det planlagt at udlede det oppumpede grundvand. I forbindelse med etablering af anlæg til grundvandssenkning samt løbende under udledningen analyseres for en lang række parametre fastlagt af myndigheden, både naturlige stoffer og miljøfremmede stoffer. Grundvand udledes ikke til Øresund, hvis grænseværdierne ikke kan overholdes. Ved de øvrige skakte analyseres også både før og under anlægsperioden.	

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	En løsning kan være at det forurenede grundvand med mikroforurenende stoffer ilt-tes og dernæst re-infiltreres i de beskrevne infiltrationsboringer. Der er i dag viden om, at perflourerede stoffer øger væksten af blågrønalger. Dette vil forringe havvandet i væsentlig grad, også selvom der forekommer en fortynding af stofkoncentrationer ved udledning til bugten. Se venligst vedhæftede bilag for en nærmere argumentation. Med venlig hilsen Ole Damsgaard. næstformand for DN København <i>Vedhæftede bilag er ikke indsat men kommenteret af bygherre og SGAV</i>		
65/Nørrebro Lokalud- valg	Høringssvar fra Nørrebro Lokaludvalg vedr. høring af miljøvurdering af Svanemøllen Skybrudstunnel Nørrebro Lokaludvalg ser meget frem til projektet, som for dette opland vil reducere udledninger af opblandet spildevand til Utterslev Mose og Øresund, samt reducere risikoen for kloakopblandet vand på terræn på Nørrebro. Projektet ligger kun i begrænset omfang i bydelen Nørrebro, men der er væsentlige miljø- og klimapåvirkninger i anlægsfasen, der er relevante for Nørrebro. I afgørelsen fra Styrelsen bør det anføres, at der stilles krav om lavemissions-maski-ner og -byggematerialer, hvor dette er muligt, så projektet ikke forværrer de klima-forandringer, som projektet søger at beskytte byen imod. Den største miljøpåvirkning i anlægsfasen er kørsler med lastbiler. I miljøkonse-kvensvurderingen er der kun vurderet miljøpåvirkning på det overordnede vejnet. Nørrebro Lokaludvalg går derfor ud fra, at kørslerne overordnet vil blive afviklet på det overordnede vejnet, uden om bydelen, og ikke ind gennem Nørrebro og de tætte bykvarterer til destinationen Lynetteholm. Ca. halvdelen af transporterne - over 25.000 lastbiler - er fra Nordhavn. HOFOR og Københavns Kommune ønsker, at dette i stedet udføres med pram over til Lynetteholm, som er lige ovre på den anden side af havneløbet. Dette vil spare København for meget trængsel, luftforurening og støv. Derfor mener Nørrebro Lokaludvalg, at Styrelsen kun skal give tilladelse til, at denne andel af jordtransporten sker på pram, som er København og bygherres øn-ske. Arbejdspladserne ENI (Lygten/Enigheden), BIS (Rovsingsgade) og LSA (Lersø Parkallé) ligger på grænsen til Nørrebro. Også her må det forventes, at kørslerne ikke kommer ind på de interne veje i bydelen (inklusive Jagtvej), men holder sig til det overordnede vejnet. Hvis lastbilerne skal ind gennem den tætte by, så er det helt afgørende, at der køres med ellastbiler. Det bør anføres i tilladelsen. Særligt for ENI (Lygten/Enigheden) byggeplads, er der en stor væsentlig påvirkning af færdslen, som ikke kan afværges, ifølge udkast 11. september 2025. Særligt i perioden på 5 måneder, hvor Lygten skal lukkes helt, fra Fyrbødervej (HOFOR har oplyst, at man her mener Nordvestpassagen, som før i tiden hed Fyr-	Se generelt afsnit emne ”Trafik” vedr. eldreven maskinel. Der er indgået en aftale med Københavns Kommunes vejmyndighed om anven-delse af det overordnede vejnet til transport til bl.a. Lynetteholm. De endelige transportruterne fastlægges af Vejmyndigheden.	Styrelsen har ikke yderligere at tilføje.

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	bødervej) til Rentemestervej, er er stor væsentlig påvirkning. Der kan ligne i miljøvurderingens kort over arbejdspladsen ENI, at Nordvestpassagen-cykelstien, som går mellem Nørrebro og Bispebjerg, tilsyneladende lukkes. HOFOR oplyser: ”Der ville hele tiden være adgang til Nordvestpassagen.” Det fremgår ikke i beskrivelsen, hvordan fx Silvan skal klare sig, når der er lukket. HOFOR oplyser: ”I den periode vil alt varelevering blive udført fra bagsiden af Nørrebro Centret (NBC), nøjagtigt, som det er tilfældet i dag. Det er muligt at køre ind fra Lygten og om bag NBC og ud ved Fyrbødervej. Projektet har en dialog med Nørrebrocentrets ledelse om planlægning af trafikken.” Miljøvurderingen og udkast til tilladelse konstaterer, at der er store og væsentlige påvirkninger, som ikke kan afværges, men at der skal aftales en trafikafviklingsplan. Nørrebro Lokaludvalg er meget tilfredse med, at der allerede er taget hensyn til Nørrebrocenteret og Nordvestpassagen. Venlig hilsen Mogens Petersen Forperson for Nørrebro Lokaludvalg		
66/ Linea Holck Lundholm og Johan Fredrik Kristoffer Fremberg Ilvemark	Høringssvar vedrørende Svanemøllen Skybrudstunnel – Jnr: 2025-1436 Til rette vedkommende Med reference til informationsmødet den 28. august på Gentofte Rådhus ønsker jeg at indgive følgende bemærkninger til projektet om Svanemøllen Skybrudstunnel; Overordnede bemærkninger Behovet for klimasikring anerkendes, for at reducere risikoen for oversvømmelser i hovedstadsområdet. Projektet er vigtigt for at beskytte både borgere og infrastruktur. Dog er jeg stærkt bekymret for de planlagte trafikafviklingsløsninger, særligt hvis Slettevej anvendes som udkørselsvej for tung trafik. Uhensigtsmæssigheder ved brug af Slettevej Arbejdstider Det er uacceptabelt, at der planlægges arbejde i weekender og nattetimer. Arbejdet bør begrænses til hverdage mellem kl. 08:30-15:00 for at minimere risikoen for ulykker med skolebørn samt værne om beboernes generelle helbred. Trafiksikkerhed Er der diskuteret fordele og ulemper ved flere scenarier ift veje der benyttes? Slettevej og Dyssegårdsvej er skoleveje (Dyssegårdsskolen, Vognfjederen (fritidsklub)), som benyttes flittigt af børn som cykler. Tung trafik her øger risikoen for alvorlige ulykker og strider imod Gentofte Kommunes egen strategi for trafiksikkerhed for de mindste. Der bør derfor undersøges alternative ruter. Støj og luftforurening <i>"Den tilgængelige epidemiologisk og eksperimentelt baserede viden peger på, at den ultrafine fraktion af trafikrelaterede partikler bidrager væsentligt mere, end deres masse antyder, til helbredseffekter, inkl. forværring</i>	Se svar til Akt nr. 63	Styrelsen har ikke yderligere at tilføje.

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	<i>af luftvejssygdomme og hjertesygdomme, herunder risiko for død. Inflammation og dannelse af reaktive iltforbindelser synes at være væsentlige virkningsmekanismer for ultrafine partiklers helbredseffekter, hvor partikelsammensætningen, indholdet af metaller og overfladearealet er vigtige determinanter. Ligeledes er ændring af blodviskositeten og hjertefrekvensen sandsynligvis væsentlig.”</i> <i>Kilde: https://ugeskriftet.dk/videnskab/helbredseffekter-af-trafikgenererede-ultrafine-partikler. Tilgået 10.september 2025.</i> Fra miljøstyrelsens egen hjemmeside fremgår det at “trafikgenereret luftforurening også i København ser ud til at have sundhedsmæssige effekter hos børn i form af flere astmatilfælde og astmalignende symptomer.” https://www2.mst.dk/Udgiv/publikationer/2008/978-87-7052-735-4/html/helepubl.htm Sundhedsstyrelsen har også udgivet en tekst som understøtter både Miljøstyrelsens skriv samt artiklen fra Ugeskrift for Læger. https://www.sst.dk/-/media/Udgivelser/1997/Milljoe-og-sundhed/Milj%C3%B8-og-sundhed-nr.-d-,6/ms_blad_6---Sundhedsskader-fra-smaa-partikler-i-by-luft.ashx?sc_lang=da&hash=AA3D7923158B4C06815910BE4FCCB099 Man må derfor udgå fra at en øget belastning med tung trafik, og dermed et øget antal trafikrelaterede partikler, vil øge risikoen for negative helbredsmæssige konsekvenser hos vejens beboere. - En femårig periode med tung trafik vil medføre betydelige gener i form af støj, støv, vibrationer og luftforurening. Har kommunen foretaget en sundhedsvurdering af disse påvirkninger, især for børn? Hvordan sikres det, at grænseværdier ikke overskrides? Kompenseres beboerne for den helbredsrisiko og de gener, som de udsættes for, som det var tilfældet af byggeriet under metroringen? Parkering Beboere på Slettevej har ingen alternative parkeringsmuligheder. Hvordan vil kommunen håndtere dette? Hvis parkering tillades, hvordan kompenseres for skader som for eksempel stenslag forårsaget af tung trafik. Forslag til alternative løsninger: - Benyt Alleen ved KFUM Emdrup kunstgræsbane Her kan man lukke for al anden trafik og dermed minimere risikoen for ulykker. Stålblader kan placeres, så tung trafik kan passere Renden. - Emdrupvej frem for Dyssegårdsvej Emdrupvej er bredere og mere robust til tung trafik og går ikke direkte gennem skoleområde. Hvis Slettevej/Dyssegårdsvej anvendes Tydelig varsling og compensation Der bør være klare retningslinjer for varsling ved weekend- og natarbejde samt compensation til berørte beboere, hvis tidsplaner ikke overholdes.		

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	• Tidsplan og ansvar Der skal være en bindende tidsplan for projektets begyndelse og afslutning. Hvis tidsfrister overskrides, bør der være en kompensationsordning. • Løbende kontrol Af støjniveauer, luftforurening og vibrationer. Overskridelser skal medføre bøder. Brugen af elektriske lastbiler skal undersøges. • Sikker trafik Plan for sikker skolevej og håndtering af trafikkaos på Dyssegårdsvej i myl-dretiden. Fx at lastbilerne først starter med at køre efter morgentrafikken er overstået og stopper inden børnene skal cykle hjem/til Vognfjederen. Er der planer om at installeres lyssignal ved Sønderengen/Dyssegårdsvej for at minimere risikoen for ulykker? Slutteligt bør der tages stilling til yderli-gere hastighedsbegrænsning (fx 30 km/t) samt opsættelse af bump på de afficerede veje, for at øge trafiksikkerheden. Mvh Linea Holck Lundholm Johan Fredrik Kristoffer Fremberg Ilvemark Slettevej 8 2870 Dyssegård		
70/Lykke Jensen og Morten Nitschky	Høringssvar vedr. 2025-14363 Indsigelser og bemærkninger vedr. Svanemølle Skybruds Tunnellen Støj og vibration 1. Det er bekymrende, at der stadig efter så mange år er støjproblemer der i den offentliggjorte folder bliver beskrevet som “ikke løst endnu” 2. Det er bekymrende, at der ikke er beskrevne tiltag i forhold til støj og specielt vibration fra boremaskinerne der er voldsommere end forventet for os der bor næsten ovenpå. 3. Det er bekymrende, at der ikke er beskrivelse af hvilke tiltag bliver der gjort for at mindske angst, stress og bekymring hos de demente beboere på plejehjem-met Ryholdtgård - Rymarksvej 13. Den mængde støj og stress der komme vil være kraftigt livskvalitetsnedsættende for et meget stort antal demente ældre medborgere, der jo i sagens natur ikke går på arbejde i dagtimerne, ikke kan flytte, tage i sommerhus eller på ferie i spidsbelastningsperioder. 4. Det er meget kritisabelt at man på et så fremskredent tidspunkt i procesen ikke kan se hvilke overvejelser vedr disse udfordringer har man gjort sig. Hvad er forklaringen på hvorfor spunsene ikke bliver vibreret, gravet eller presset ned. Andre løsninger 5. Hvad er forklaringen på, at der ikke er tænkt i at genetablere de søer og åer der fandtes førhen. Fra 01.01.2027 er det ikke muligt at gennemføre projekter, der tager højde for 100 års hændelser, men kun projekter der tager højde for 10 års hændelser. Dette kunne have været en kæmpe mulighed for at gendanne åer og søer, der førhen har været i området og samtidigt skabe et helt unikt by-miljø, hvor vandet var en del af bymiljøet - og på den måde have skabt frem-tidssikrede bydele - uden at skabe så enorme invaderende udfordringer for pri-vatlivet som skybrudstunnellen kommer til. Det er bekymrende at projektet i forhold til de mange miljø og menneskelige aspekter der er virker til kun at forholde sig til få aspekter af det samlede billede. Lovgivning	Støj og vibrationer 1. Miljøvurderingen belyser hvor der er risiko for overskridelse af støjgræn-serne, og det vil derefter være op til entreprenøren at sikre overholdelse af støjgrænserne. Vilkår 1 i §25 tilladelsen stiller derudover krav om, at der anvendes mindst støjende maskiner. 2. Den kommende entreprenør vil komme med forsalg til tiltag i forhold til støj og vibrationer. I MKR er det på baggrund af den værst tænkelige situa-tion, der er foretaget beregninger vedr. støj og vibrationer. 3. Støjbelastningen af Plejehjemmet (Rymarksvej 23) vil være under 50 dB i de omkring to uger, hvor der etableres sekantpæle. 50 dB svarer til almin-delig trafikstøj. 4. I MKR afsnit 8.1.3 er det anført, at etablering af spuns kun vil ske ved for-boring og nedvibrering, bortset fra ved FSK. Andre Løsninger 5. Genetablering af søer og vandløb ligger uden for forsyningernes område, så det spørgsmål må stilles til kommunerne. Lovgivning 6. Bygherre mener, at projektet er fuldt oplyst og grundigt miljøvurderet i MKR. Eventuelle projektændringer vil blive håndteret iht. Miljøvurderings-loven. 7. Projektet gennemføres med hjemmel i gældende lovgivning. Plangrundla-get for projektet er beskrevet i MKR kap. 6. Kompensation 8. Se svar i generelt afsnit emne ”Genhusning, kompensation, erstatning” 9. Se svar i generelt afsnit emne ”Genhusning, kompensation, erstatning” 10. Spildevandsforsyning har en kollektiv fordeling af udgifterne, så vandprisen vil være den samme for alle i kommunen. Information	Der henvises til generelle svar om støj.

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	6. Servicebekendtgørelsen af 01.01.2021 umuliggør projektet - men har en undtagelse der udløber 01.01.2027. Det er utrygt og bekymrende at projektet, selvom arbejdet med det startede allerede i 2012 ikke har kunnet realiseres og nu hastes igennem for at kunne begynde inden 01.01.2027. Det er beskrevet i det materiale, der er sendt ud som grundlag for høringssvar at den gennemsnitlige behandlingstid for behandlingen af eventuelle klager er 1 år. Det er uacceptabelt, at et så omfattende - og over en lang årrække invaderende i privatlivet, for de mennesker, der bor her - forsøges gennemført med alle de usikkerheder, der stadig er i allersidste øjeblik 7. Det er bekymrende, at det virker til at man ikke forholder sig til at projektet umiddelbart er i strid med meningen i kommende og vedtagne lovgivning. Kompensation 8. Hvilke tanker er der om kompensation af udgifter til kontorer, tabt arbejdsfortjeneste og leje af boliger i perioder med støj der umuliggør ordentlig søvn eller er stressudløsende for mennesker med ekstra følsomhed overfor lyd. 9. Der bør være kompensationsordninger for de mennesker der bliver berørte, hvis der ikke er det er det stærkt kritisabelt. Vi driver et forlag og har musik - og podcastproduktion på vores adresse - det vil vi ikke kunne gøre. Det er meget kritisabelt at der ikke ser ud til at være indtænkt kompensation for et projekt, der er så så invasivt i både privat og arbejdsliv for et stort antal mennesker. 10. Det er bekymrende og utrygt at man ikke kan se hvad hele dette projekt kommer til at betyde økonomisk for beboerne tæt på skybrudstunnellen. Stiger prisen på vand og hvor meget, og bliver man kompenseret for dette som én af dem der har lagt ryg til arbejdet? Information (sbriste) 11. Hvordan sikres en ordentlig kommunikation med os der de næste mange år er direkte berørt af projektet. Indtil nu har informationen til os være tilfældig, sjusket, misvisende, uden overblik og stærkt kritisabel 12. Almindelig ordentlighed og muligvis også lovformelig informationspligt overfor berørte borgere, er ikke overholdt. Vi har som både beboere og firma på Lundegårdsvej intet modtaget fra nogen instanser vedr SST. Vi har kun hørt om det ved en tilfældighed. Vi har ved henvendelse til både kommune og HOFOR fået at vide at det har været offentliggjort på diverse hjemmesider, Facebook, en artikel i en lokalavis samt et opslag ved et lokalt supermarked. Vi handler ikke i det lokale supermarked, læser ikke lokal avisen hver uge - og bruger ikke vores fritid på at gennemtreve Gentofte kommunes eller HOFORs hjemmesider for nyt - vi har en klar forventning om - rettidigt at blive direkte informeret om så indgribende begivenheder. Det er vi ikke blevet. 13. Materialet til høring ufuldstændigt - der er ikke beskrivelse af den skakt der kommer for enden af Lundegårdsvej. 14. Vi har gentagende gange telefonisk og skriftligt henvendt os til både Gentofte kommune og HOFOR - me ingen har umiddelbart kunne sætte os i forbindelse med personer der rent faktisk havde med projektet at gøre. Det er stærkt utilfredsstillende og meget bekymrende for den fremtidige kommunikation, varsling og oplysning og efterlader os meget bekymrede. 15. I materialet der kan laves høringssvar i forhold til - udsendt af Ministeriet for Grøn Trepert - styrelsen for grøn omstilling og vandmiljø - er der en risikovurdering af produkter til tunnelling. Den er beskrevet som “ikke fortrolig”, men	11. Se generelt afsnit emne ”Kommunikation” 12. Se generelt afsnit emne ”Kommunikation” 13. Der vil være en skakt i krydset mellem Lundegårdsvej og Rygårdsvej benævnt RYA. Denne skakt er gennemgået på lige fod med de andre skakte i MKR. 14. Ind til nu har al kommunikation været iht. Miljøvurderingsloven. Når denne miljøvurdering er tilendebragt vil det være projektet der overtager kommunikationen, som beskrevet i generelt afsnit emne ”Kommunikation” . 15. Rapporten om risikovurdering af miljøfremmede stoffer til tunnelering er som udgangspunkt fortrolig og ikke tilgængelig for hverken bygherre eller borgere. Den udgave af rapporten der fremgår af høringsmaterialet er den samme rapport med overstregning af fortrolige informationer. Hermed bliver rapporten ”ikke fortrolig”, og kan læses af alle. 16. Der skal være en skakt RYA for enden af Lundegårdsvej, og den er nævnt i den pixibog der omhandler Rygårdstunnelen. Historiske fund 17. Bygherre er i tæt kontakt med Kroppedal og Københavns Museum, der begge er interessenter vedr. Søholmlund og Lundeskoven. Museerne har vurderet, at der ikke skal udføres forundersøgelser, men de vil deltage under udgravning af skakte. Bevaringsværdige huse 18. Vibrationer vil blive fulgt nøje i forbindelse med etablering af Rygårdstunnelen, og arbejdet vil blive standset, hvis vibrationerne nærmer sig grænseværdierne. Se i øvrigt generelt svar om vibrationer. Andre arbejder 19. De ledningsomlægninger, der ikke er nævnt i MKR, er almindelige ledningsarbejder uden miljømæssige påvirkning. Se desuden generelt afsnit emne ”Rygårdstunnelens naboer” for mere info.	

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	på side 19 er der indtil flere markeringer/overstregninger af ord. Det kan kun betyde at noget af materialet er fortroligt - og materialet er derfor misvisende. 16. I “pixiudgaven” af informationsmaterialet, der er linket til på ministeriets hjemmeside i det link, der hedder “Ikke teknisk resume” er der ingen - eller i bedste fald en rodet sammenblanding af information om arbejdspladser/skakten på Rygårds Alle forenden af Lundegårdsvej. Materialet er ufuldstændigt og misvisende. Med mindre man har gennemtrek det meste af pjecen kunne man tro, at der ikke skulle være en skakt for enden af Lundegårdsvej - skal der det? Historiske fund 17. Ved Søholm er der udgravet en boplads fra slutningen af Ertebølletiden (ca. 4300-ca. 3950 f.Kr.). Pladsen lå på et stort strandvoldsområde, og ved undersøgelsen blev der fundet stolpehuller fra en hyttetomt, gruber, kogegruber samt et værkstedsområde. Det er bekymrende, at der i det tilgængelige materiale ikke er overvejelser vedr eventuelle oldtidsfunds betydning for arbejdet og tidsrammen for det, når der i området i forvejen er kendte udgravninger. Er der en forklaring på dette. Bevaringsværdige huse 18. Der er i materialet ikke nogen beskrivelser af hvordan man vil håndtere eventuelle skader på de bevaringsværdige huse (høj bevaringsværdi kategori 3) der findes hele vejen lang skakter og arbejde på Rygårds alle. Specielt selvfølgelig de fire ens huse ved l Lundeskovsvej, der skal under opsyn. Det er bekymrende at der ikke er officielle overvejelse over de udfordringer det kan give for beboere, det bevaringsværdige og for tidsplanen for arbejdet. Hvad er forklaringen på dette Andre arbejder 19. Det er bekymrende og utrygt, at der ikke i det udsendte materiale er nævnt noget om hvilke overvejelser der er i forhold til de andre arbejder der skal udføres i forbindelse med tunnelboringen. Eksempelvis kloakomlægning, ny rørføring, gasledninger, fiber eller anden IT etc, som kan have stort betydning for privat og arbejdsliv når man bor lige ved siden af. Lykke Jensen Morten Nitschky Lundegårdsvej 24 2900 Hellerup		
71/Tanja Møller Jensen/Bispebjerg Lokaludvalg	Høringssvar miljøvurdering af Svanemøllen skybrudstunnel Færre oversvømmelser og renere vandmiljø HOFOR samarbejder med Novafos og Frederiksberg Forsyning om etableringen af Svanemøllen Skybrudstunnel. Svanemøllen Skybrudstunnel bliver Danmarks største, når den sættes i drift i 2033. Det enorme anlægsprojekt skal håndtere store mængder vand og hjælpe med klimasikring af det nordlige hovedstadsområde. Det betyder færre oversvømmelser i området og forbedret vandmiljø i Øresund og Ueterslev Mose. Tunnelen bliver sammenlagt 10 kilometer lang, og skal graves ned i en dybde på mellem 10 meter og 30 meter under jorden, hvor tunnelrørene bliver i diameter fra 1,8 meter og op til knap 5 meter.	Fredninger Projektet er meget opmærksom på at der er byggepladser, som ligger i fredede områder. Der vil fortsat være adgang for offentligheden til de fredede områder uden for byggepladserne. Fældning og beskæring af træer er søgt nedbragt til et minimum både af hensyn til selve træerne i områderne og af hensyn til eventuelle levesteder for flagermus. Områderne vil blive reetableret i samarbejde med kommunernes parkforvaltninger. Se i øvrigt kapitel 11 i miljøkonsekvensrapporten, hvor der er visualiseringer af områderne, når de er reetableret. Trafik Projektet har foreslået ruter til og fra byggepladser, men det vil være kommunernes vejmyndigheder, der afgør de endelige ruter og regulering. Dette vil inkludere andre projekter i kommunerne.	Styrelsen har ikke yderligere at tilføje.

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Fredninger Flere af byggepladserne ligger i fredede områder. Det gælder Lersøparken og kolonihaveparken, Utterslev mose, samt Lundeskoven (Ryparken). For Lundeskoven gælder også, at der efter byggeprojektet er færdigt vil være en skakt etableret i området, som med mellemrum skal tilses. Med så stort et byggeprojekt, er det nødvendigt at gøre brug af områderne, også selv om de er fredede. Men det er selvfølgelig vigtigt, at man både er opmærksom på at gøre så lidt skade som muligt på større træer, samt er opmærksom på at genetablere områderne så godt som muligt efter at byggepladsen rømmes. Mere viden om trafikbelastning som konsekvens af projektet Lokaludvalget her blevet oplyst, at der vil være megen kørsel i forbindelse med byggepladserne, og at kørslen blandt andet skal ske via Tuborgvej. Det er vigtigt at koordinere med andre projekter. Eksempelvis starter i 2027 et byggeprojekt med ny ”Tuborgvejbro” over jernbanen ved Emdrup station, hvilket betyder indsnævring af vejen. Lokale påvirkninger For at kunne føre vand ned i tunnelen, når den er i drift, og for at kunne udføre selve tunnelkonstruktionen, er det nødvendigt med en antal skakte langs tunnelen. Etableringen af skaktene vil betyde, at der skal være et antal byggepladser i anlægsfasen, hvor skaktene skal etableres, og hvor der f.eks. kan oplagres materiel og modtages udboret materiale efterhånden som tunnelen laves. Det vil sige, at ved alle byggepladser skal man påregne gener i form af støj, kørsel med lastbiler samt at veje og stier bliver spærret af i længere perioder. I Bispebjerg bydel er der flere steder, som bliver berørt, hvor der skal være skakte og byggepladser. - o Krydset mellem Rentemestervej og Lygten - o Lersø Parkalle langs kolonihaverne - o Grønnemose Allé langs mosen - o Dyssegårdsparken - o Den nordlige del af Ryparken - o Den sydlige del af Ryparken ved stationen Lygten er en vigtig trafikal åre, hvor der allerede nu kan være udfordringer i myldretiden. Der etableres byggeplads på selve Lygten, som lukkes for biltrafik i en 3 årig periode. Ind og udkørsel til Rentemestervej vi også blive lukket i forbindelse med byggepladsen. Selve skakten kommer til at ligge på Enighedens parkeringsplads. Lokaludvalgets bemærkning til Lygten Dette vil medføre en massivt øget brug af andre mindre veje i området som smutveje. Det er i forvejen et område med diverse store byggerier på Drejervej/Lygten, og NEXTs store ombygninger i området mellem Frederiksborgvej og Rebslagervej. Det kan skabe store udfordringer. Lersø Parkalle Lersø Parkalle er en vigtig vej på tværs af jernbanen, og det er derfor godt, at denne ikke spærres, men at byggepladsen ligger på det grønne terræn. Lokaludvalgets bemærkning til Lersø Park Allé	Trafik til og fra byggepladserne kommer til at være mere intens i nogle perioder. Dette gælder for alle skakte i den periode, hvor skaktene etableres og hvor jord skal bortkøres. Der vil også være trafik fra startskakte, som der bores fra, i de perioder hvor tunnelen bores og der skal køres udboret jord væk. Når skaktene er etableret og tunnelerne boret vil trafik til og fra byggepladserne minde om trafikken til og fra andre store byggepladser i hovedstaden. Ved nogen byggepladser er det nødvendigt at omlægge ledninger for bl.a. at kunne lede vand til skaktene. Disse ledningsarbejder vil forstyrre trafikken på samme måde som de mange andre ledningsarbejder i hovedstadsområdet. Det skal her bemærkes, at Lygten kun lukkes for gennemgående trafik i 5 måneder (Se MKR afsnit 4.7.4), hvor der hele tiden vil være adgang til Nørrebro Bycenter. Der skal både ligge en byggeplads ved Grønnemose Allé og omlægges flere ledninger i alleen. Arbejdet forventes at blive foretaget i etaper, så den primære belastning vil ske hvor arbejdet udføres, men hele Grønnemose Allé vil naturligvis være påvirket. Grønnemose Allé forventes ikke lukket, men vil formentligt skulle lysreguleres ved byggepladsen i perioder. Det vil være vejmyndigheden, der afgør, hvordan reguleringen bedst foretages. Det er helt rigtigt, at adgangen til byggepladsen i Dyssegårdsparken kun kan ske ad mindre veje. Projektet søger at afhjælpe gener i samarbejde med vejmyndigheden og Himmelskibet. Der indføres bl.a. spærretider. Skader på veje mm. Som følge af projektet udbedres løbende og ved projektets afslutning. Se også generelt afsnit emne ”Dyssegårdsparkens naboer”. Lundeskoven og Ryparken Når projektet er afsluttet, vil byggepladsområderne blive reetableret – se bl.a. kapitel 11 i miljøkonsekvensrapporten. Arbejdet vil ske i samarbejde med kommunernes parkforvaltninger. En egentlig udvikling af Lundeskoven og arealet ved Ryparken ligger uden for projektets rammer og muligheder. Kommunikation Naboer til projektet vil løbende kunne holde sig orienteret om projektet ved bl.a. at tilmelde sig projektets nyhedsmail. Se nærmere i generelt afsnit emne ”Kommunikation”.	

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Placeringen vil have indflydelse på den ene af gangstierne, hvilket vi vurderer er en overkommelig gene. Kolonihaveforeningerne skal løbende holdes orienteret. Grønnemose Alle Grønnemose Alle er en vigtig vej på tværs af mosen, og den vil blive spærret for biltrafik i en formentlig treårig periode. Der skal indrettes et mindre anlæg på Horsebakken ved kommunegrænsen, og gæstien rundt om mosen mellem Horsebakken og Grønnemose Allé vil også blive lukket i perioden. Lokaludvalgets bemærkning til Grønnemose Allé Ved gå- eller løbeturn rundt om mosen er det nødvendigt med omvejen rundt om Mosevangen. Kogræsserlauget holder til i Højmosen (Grønnemose alle 44), og hvert forår og efterår, kommer en stor lastbil og læsser kører af og på. Det skal sikres, at dette stadig bliver muligt. Der er også en del trafik af fodboldspillere, som klæder om samme sted. Men af de foreliggende skitser synes at fremgå, at dette ikke bliver et problem. Dyssegårdsparken Der skal etableres et større anlæg i Dyssegårdsparken, hvor en stor boremaskine skal løftes op. Desuden vil blive anlagt en mindre byggeplads for enden af Rødkløvervej. Stien langs Søborghus Rende vil være lukket i en periode på grund af gravearbejde. Denne del af projektet angives at tage 4 år. Lokaludvalgets bemærkning til Dyssegårdsparken Projektet vil i perioder skabe mere trafik på vejene, og i travle perioder vil der dagligt køre op til 30 lastbiler på de små bitte private fællesveje i forbindelse med byggeaktiviteter ved etablering af skakten. Indkørslen til byggepladsen ligger ved siden af spejder-hytten og tæt på daginstitutionen. Ruten er placeret vest for institutionen, så lastbilerne ikke vil køre forbi der. Et højt oplysningsniveau i byggeperioder i forhold til naboer er meget vigtigt. Skade på vejene, der ikke er bygget til sådan trafik, må forudses. Den nordlige del af Ryparken. Lundeskoven Der skal oprettes en stor byggeplads i Lundeskoven, som krydses af kommunegrænsen til Gentofte. Desuden skal etableres en byggeplads på Rygårds Allé. Lokaludvalgets bemærkninger til Lundeskoven Vi hilser velkommen at spidslønningen med flagermus bevares. Denne park har i mange år fremtrådt uinspirerende og træt, og man kunne ønske sig en opgradering af parkområdet, når Skybrudstunellens anlægsfase er overstået. Det forudsætter i givet fald et fælles projekt mellem Gentofte og Københavns Kommuner. Ryparken ved Ryparken station Dette område bliver også en byggeplads samt hovedkontor for hele projektet. Ryparken har i mange år været plaget af store byggeprojekter såsom flyover projektet. Lokaludvalgets bemærkninger til Ryparken Oprindeligt havde kommunen afsat 15 mio kroner til at forskønne området, men da man vidste, at skybrudsprojektet var lige rundt om hjørnet, sendte man pengene tilbage i kommunekassen. Nu arbejdes der på at lave en overdækning af dele af Helsingørmotorvejen (hvor motorvejen ligger lavt) for at skabe bedre forbindelser mellem på tværs af motovejens barriere.		

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Når HOFOR er færdig med byggepladsen i dette område, bør der derfor være en ko-ordinering af, hvordan området skal efterlades med henblik på de kommende øns-ker. Området skal altså ikke blot tilbageføres til, som det ser ud i dag. Kommunikation Lokaludvalget er tilfredse med det informationsniveau som HOFOR har lagt for da-gen med pågaden-møder, borgermøder, online møder og brochurer for de enkelte delprojekter. Lokaludvalget vil løbende bidrage med information på de sociale me-dier og i Bydelsavisen om projektets udvikling, og vi stiller os også til rådighed til at HOFOR kan få en direkte kontakt til forskellige lokale foreninger og andre aktører, der bliver berørt undervejs. Venlig hilsen Alex Heick Formand for Bispebjerg Lokaludvalg		
72/Birgitte Bloch Han-sen/HF Øbro	Journalnummer 2025-14363, Svanemøllen skybrudstunnel Indledningsvis må vi beklage Hofors ret så ringe information om høringen: der blev ikke sat noget på vores låger der informerede om pop-ups mødet ved LER; lokalpje-cen om LER er ikke omdelt til de haver der bliver berørt. Om HF Øbro Haveforeningen Øbro blev flyttet ud fra Østerbro til Lersøen i 1917. Foreningen lig-ger ovenpå Københavns eneste naturlige sø (Lersøen) som frem til ca. 1910 var ble-vet fyldt op med alt muligt affald fra København. Affaldet er dumpet tilfældigt i Ler-søen (alt er blandet hulter til bulder). Der er ingen struktur på og det er ikke blevet komprimeret så det er nogen steder meget porøst. Oven på opfyldet kom der over-fladejord fra byggeriet af Bispebjerg Hospital frem til senest 1913 så der kunne dyr-kes grøntsager og bygges huse til sommerophold ovenpå Lersøen. Under skybruddene i 2010 og 2011 var der stort set ingen problemer med vandet i haveforeningen, da vandet hurtigt siv ned i opfyldet. Haveforeningen har åbent for vandet i sæsonen fra start april til udgangen af okto-ber). I den periode er haveforeningen beboet – jo varmere jo flere og ofte er over en tredjedel af husene beboet langt hen i oktober. Skakten mod Lersøpark alle (LSA) Støj og vibrationer ved anlæg Det er vores vurdering at 13 haver bliver påvirket at støjen – heraf 10 beboet og en har meget dagophold. Derfor bør selve anlægget foregå udenfor sæsonen, som en-kelte ”kolonister” har påpeget i tidligere høringer. Der står i pjecen at en kolonihave vil blive meget berørt af vibrationer – er vedkom-mende informeret og hvad har man tænkt sig for mindske/kompensere generne? Grundvandssænkning Da der ved prøveboringerne er konstateret artesisk vand, må vi formode at der skal foretages en markant grundvandssænkning – her er vi bekymret for sætningsskader specielt fordi husene ligger på ustruktureret opfyld fra før 1915. Da Den Danske Bank byggede for mere end 40 år siden på Strødamvej 46, Fruebjergvej 1 opstod der	Information: Se generelt afsnit emne ”Kommunikation” Skadeserstatning: Se generelt afsnit emne ”Genhusning, kompensation, er-statning” Støj og vibrationer: Se generelt afsnit emne ”Støj” og ”Vibrationer” Grundvandssænkning ved LSA: Forundersøgelserne viser ikke behov for markant grundvandssænkning. Det op-pumpede grundvand vil blive reinfiltreret i borerer rundt om skakten, og der vil være en begrænset sænkning af grundvandet. I MKR figur 16-16 kan sæknings-tragten ses, og den påvirker ikke kolonihaverne. Indkig: Den opfyldning, der skal etableres omkring LSA skakten, er kun for at hæve ter-rænet ud mod vejen op i samme niveau som resten af området. Se MKR figur 11-39 og 11-40. Der vil derfor ikke være tale om hævet terræn i forhold til parkområ-det, der kan give øget indkig. Hvis en hæk dør pga. opsat hegn, så vil der blive plantet ny hæk. Brandsikring: Tak for informationen. Bygherre vil tage problemstillingen op med Hovedsta-dens Beredskab. Tunnelboring: Bygherres erfaring er, at tunneleringen måske kan fornemmes og måske få glas til at klirre i skabet i de par dage det tager at komme forbi et hus. Men der er ikke nogen risiko for sætningsskader ved tunnelering af skybrudstunnelen.	Styrelsen har ikke yderligere at tilføje.

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	angiveligt sætningsskader på en del huse i kolonien, fordi man skulle ned i 11 meter for at finde fast bund. Vi går ud fra at der bliver foretaget de fornødne afværgeforanstaltninger og lavet en registrering der kan bruges som dokumentation for eventuelle sætninger/skader. Indkig Der åbenbart laves en forhøjning omkring skakten – her er medlemmer bekymret for indkig i haverne. Vi er også bekymrede for at hegnet omkring skakten er for tæt på vores hæk og skygger den ud. Vi går ud fra at pladsen er overvåget, så det ikke bliver en genvej for tyveri. Jordforurening Sjovt nok er kun arealet inde i kolonien kortlagt som forurenet, men ikke kommunes arealer uden for hækkene. Det er næppe tilfældet, så jorden ved skakten er forhåbentligt blevet undersøgt i forbindelse med VVMen, så der ikke venter en overraskelse. Brandsikring I forbindelse med brandsikringen af kolonien nok i 2028, bliver der formodentligt nødvendigt at etablere en låge i hækken ved passagen mellem have 118 og 136 (Bøllelosegårdsvej). som beredskabet kan benytte for at opfylde maks. 80 meter kravet til slangelængden. På sigt vil det nok være smart, hvis beredskabet kan benytte opkørslen fra Lersø Parkalle. Hofor må afklare problemstillingen med Hovedstadens Beredskab. Tunnelboringen Der ligger 12 huse ovenpå og 2 tæt ved den strækning hvor der bliver boret tunnel. Af disse er 12 beboet nuværende sæson. Vi går ud fra at der bliver boret i døgndrift og der næppe bliver planlagt så det kan forgå udenfor sæsonen, men vi kan jo være heldige. Vores bekymring her er støj, resonans og rystelser, der forplanter sig fra kalken op i det ustrukturerede opfyld og kan give sætningsskader (i forbindelse med selve udboringen af Metroen på Østerbro er der en del historier om den type problemer). Der må kunne høstes erfaringer fra underboringer i den nærliggende kolonihaveforening, der ligger på det samme ustrukturerede opfyld af Lersøen fra før 1915. De erfaringer man høster herfra vil kunne bruges i forhold til eventuelle afværgeforanstaltninger. Vi går ud fra at der under alle omstændigheder bliver lavet en registrering, der kan bruges som dokumentation for eventuelle sætninger/skader. Opsummering Vi må stærkt anmode om, at det det meget støjende arbejde ved anlæg af skakten foregår i perioden november til marts. Vi forventer, at der løbende gives information til de berørte haver – med varsler om, hvornår arbejdet går i gang og hvor længe det forventes at vare. Vi går ud fra at påførte skader – genoprettes. Vi anmoder om, at de nærmeste haver får erstatning for høj lyd, der kan føre til at man ikke kan opholde sig i haven en periode.		

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Med venlig hilsen Anni Gottschalk-Hansen, næstformand Birgitte Bloch Hansen formand H/FØbro		
73/ Rasmus Buch og Cecilie Vejen Eriksen	Høringssvar: Svanemøllen Skybrudstunnel Til Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø Som nærmeste nabo til byggepladsen STU, ønsker vi hermed at indgive høringssvar til udkastet til §25-tilladelse, udledningstilladelser samt miljøkonsekvensrapporten for Svanemøllens Skybrudstunnel. Vi bor i Boligselskabet Studiebyen, i et bevaringsværdigt hus fra 1922, beliggende direkte op til den planlagte STU byggeplads. Vi er stærkt bekymrede for de miljø- og nabomæssige konsekvenser af projektet, særligt hvad angår trafikafvikling, støj og vibrationer samt de langsigtede følger for vores bolig og nærmiljø. 1. Trafikale forhold og adgang - I materialet fremgår det, at Rygårds Allé vil være spærret for passage mod nord fra STU byggepladsen. Dette vil i praksis afskære vores og øvrige husstande omkring byggepladsen den direkte adgang til en stor del af vores daglige færden i Gentofte Kommune, herunder vores børns skole, børnehave, kammerater og familie. Det er en væsentlig begrænsning af vores hverdag, som ikke afhjælpes ved en omdirigering af trafikken syd ad Rygårds Allé. - Vi vil derfor anmode om, at der findes alternative trafik- og adgangsløsninger, så vi naboer til byggepladsen fortsat kan bevæge sig uhindret til fods, på cykel og i bil mod nord fra krydset Lundeskovsvej/Rygårds Alle - og omvendt også har passage fra nord mod syd ad Rygårds Allé. - Den foreslåede tunge lastbiltrafik op ad Lundeskovsvej mod Søholmslund rejser store bekymringer. Vejen er meget smal, ofte med biler parkeret langs begge sider, og er samtidig præget af mange børn, fodgængere og cyklister. Tung byggepladstrafik her vil medføre en betydelig trafiksikkerhedsrisiko, som bør adresseres langt mere konkret i projektets trafikplan. 2. Støj og vibrationer - Som beboere i et bevaringsværdigt hus fra 1922 er vi bekymrede for de vibrationer, som anlægsarbejdet, herunder tunnelboringer og tung kørsel, kan medføre. Risikoen for sætningsskader, revnedannelser eller andre byggetekniske skader bør undersøges og dokumenteres langt grundigere end det, der fremgår af det fremlagte materiale. - Vi anmoder om, at der etableres systematisk vibrations- og støjmonitorering med målepunkter ved de nærmeste ejendomme, samt at der fastsættes klare grænseværdier, som ved overskridelser straks udløser afværgeforanstaltninger. Grænseværdierne bør sættes så lavt, at det opdages inden der sker skade på bygningerne. - Det bør ligeledes beskrives, hvordan eventuelle skader på naboejendomme dokumenteres og kompenseres. 3. Byggepladsens placering og afværgeforanstaltninger	I generelt afsnit emne ”Rygårdstunnelens naboer” er der samlet en række svar vedrørende anlægsarbejdet i dette område. Ud over nedenstående svar henviser vi derfor til dette afsnit og svar til akt nr. 28. 1. Trafikale forhold Det er desværre nødvendigt at afspærre Rygårds Allé mod nord ved STU, da pladsen er trang. Biltrafikken vil blive omdirigeret. Fodgængere og cyklister vil blive henvist til stisystemet mellem Lundeskovsvej og Sømarksvej. Som det fremgår af det generelle afsnit emne ”Rygårdstunnelens naboer” forventes der mellem 2-3 og op til 5-6 lastbiler (afhængigt af størrelse) ad Lundeskovsvej i den 2-3 ugers periode, hvor skakten udgraves. Trafikreguleringen varetages i samarbejde med Vejmyndigheden 2. Støj og vibrationer Se generelt afsnit emne ”Støj” og ”Vibrationer” 3. Byggepladsens placering og afværgeforanstaltninger Se generel afsnit emne ”Generelt” ved placering af skakt Støjafskærmningen ved STU vil blive gentænkt af entreprenøren, således at støjgrænserne ved almindeligt støjende arbejde kan overholdes. 4. Helhedsbetragtning Besvares af SGAV	Styrelsen har ikke yderligere at tilføje.

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	- Placeringen af byggepladsen umiddelbart op ad et beboelseskvarter med bevaringsværdige huse er i sig selv problematisk. Vi savner en fyldestgørende vurdering af alternative placeringer og logistikløsninger - Vi anmoder specifikt om en redegørelse for konsekvenserne af at placere STU-skakten længere mod syd ved krydset Bomhusvej og Rygårds Allé, herunder en undersøgelse og vurdering af trafikale konsekvenser, nabogener og logistik. Denne placering ville ikke have beboelsesejendomme som nærmeste naboer og kunne dermed væsentligt reducere de direkte nabogener, herunder: - Bevare den daglige adgang mod nord ad Rygårds Alle for beboere, som i den nuværende plan i realiteten vil blive afskåret direkte adgang til resten af Gentofte Kommune - Aflaste Lundeskovsvej, der er en smal beboelsesvej med parkerede biler, legende børn og cyklister, og dermed mindske de trafikale risici ved tung lastbiltrafik - Skabe synergi med den allerede planlagte byggeplads ved Søholmslund, så aktiviteter og lastbilstrafik i højere grad kan samles ét sted i stedet for at sprede sig i boligområdet - Vi anmoder desuden om, at der udarbejdes en detaljeret plan for støjafskærmning ved STU byggepladsen 4. Helhedsbetragtning Som nabo til projektet er vi fuldt ud klar over behovet for at håndtere de stigende skybrudsudfordringer i København og omegn. Men vi oplever, at hensynet til de nærmeste naboer til byggepladsen ikke er tilstrækkeligt adresseret i det fremlagte materiale. Trafikafvikling, adgangsforhold, støj og vibrationspåvirkning er ikke tilstrækkeligt belyst, hverken i miljøkonsekvensrapporten eller i de tilknyttede tilladelser. Vi vil derfor på det kraftigste opfordre til, at der stilles skærpede vilkår til projektet på følgende områder: - Sikring af fri passage mod nord ad Rygårds Alle for beboere i bil, på cykel og til fods - Trafiksikkerhedsplan, der forhindrer tung lastbiltrafik på Lundeskovsvej - Etablering af overvågning og grænseværdier for støj og vibrationer, særligt af hensyn til bevaringsværdige bygninger - En kompensations- og klageordning for naboer, der rammes af skader eller væsentlige gener Med venlig hilsen Rasmus Buch og Cecilie Vejen Eriksen Lundeskovsvej 30 2900 Hellerup		
74/ Venlig hilsen Jacob Munk Formand Gentofte Af- deling Danmarks Naturfred- ningsforening	Høring: Miljøvurdering af Svanemøllen Skybrudstunnel, journalnummer 2025-14363. Danmarks Naturfredningsforening, Gentofte har følgende bemærkninger til det fremlagte forslag til miljøvurdering for Svanemøllen Skybrudstunnel: Generelt Generelt set er der tale om en meget grundig og omfattende rapport. Det skal dog bemærkes, at Pixi-udgaven ikke giver et tilstrækkeligt overblik, idet der mangler gode oversigtskort, hvor samtlige skakte, andre tekniske anlæg og arbejdspladser mv er vist både for hovedledning og de øvrige ledningers vedkommende.	Se høringssvar til DN København, Akt nr. 64 for besvarelse af de emner, der ikke handler direkte om Dyssegårdsparken, da spørgsmålene er de samme incl. bilag. Svar vedrørende skaktplacering i Dyssegårdsparken: Bygherre er opmærksom på fredning og beskyttelseslinjer, som der vil blive søgt dispensation fra. Bygherre har vurderet placeringen af skaktene nøje, og skakt DYS er lagt i Dyssegårdsparken, da det er der vandet skal ”hentes” for at forebygge oversvømmelser i nærliggende områder.	Styrelsen har ikke yderligere at tilføje.

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	13 Natur, flora og fauna For Gentofte Kommunes vedkommende vil den største påvirkning i forhold til natur ske ved arbejdspladser og skakter ved Dyssegårdsparken. Placering af skakten ved Dyssegårdsparken 4.7.2 Skakt ved Dyssegårdsparken (DYS) Skakten placeres i det sydvestlige hjørne af Dyssegårdsparken. Parken er fredet og rummer varierede beplantninger, træer og et stort, åbent græsareal. Det vil være nødvendigt at fælde og/eller beskære nogle træer for at åbne for adgang til arealet fra vejen Ved Renden. 11.2.3 På det fredede areal må der ikke anbringes bygninger, boder, skure eller andre indretninger, hvis tilstedeværelse ikke tjener parkens formål. Fjernelse af nu eksisterende bevoksninger, og ændringer i terrænformerne må ikke finde sted uden fredningsnævnets tilladelse. Parken skal være åben for offentligheden, og adgangen til rekreativ udnyttelse af arealet må ikke begrænses. Dyssegårdsparken er omfattet af beskyttelseslinjer for skov 11.3.2 Op til langs adgangsvejen og tilslutningen til bygværket ved Gentofte Rende vil blive fældet. 13.4.2 Dyssegårdsparken (DYS) Når skakten er anlagt, vil græsset på byggepladsområdet kunne retableres. Det vil tage tid, før de nye træer får samme størrelse, som de eksisterende. Der er også arealer, der ikke kan til plantes, fordi trærødderne ikke må være for tæt på bygværker og ledninger. Til vurdering af Dyssegårdsparkens nuværende tilstand og projektets mulige påvirkninger har vi følgende bemærkninger: I betragtning af Dyssegårdsparkens naturværdier og parkens fredning vil DN Gentofte anbefale, at alternative placeringer af skakten i Dyssegårdsparken vurderes seriøst. 13.1 Metode Projektets træpolitik, som fremgår af side 433, virker pragmatisk og rimelig, dog med det forbehold, at når der fældes eller beskæres træer, der som nævnt kun vil ske i perioden september-oktober, bør dette kun ske efter en forudgående undersøgelse af alle træer med en stammediameter over 20 cm. Træer som kun er undersøgt visuelt for hulheder og sprækker kan sagtens have hulheder som ikke er synlige fra jorden. 13.8 Afværgetiltag og andre afhjælpende foranstaltninger Overordnet set virker de foreslåede afværgetiltag rimelige men dog med følgende bemærkninger: Enkelte steder foreslås veteranisering af træer for at afbøde tabet af flagermustræer og potentielle flagermustræer i Dyssegårdsparken som både skal erstatte fældning og kraftig beskæring af flagmustræer i selve parken og andre steder inden for en radius af 2 km. Veteraniseringen foreslås foretaget minimum 6 måneder før arbejdets	De viste oversvømmelsesområder i MKR figur 4-1 og nedenstående udsnit kan undgås, ved etablering af DYS, se figur 4-2 i MKR  Hvis skakt DYS placeres syd for renden, skal der alligevel laves et større bygværk i Dyssegårdsparken, for at hente vandet og blive tilsluttet til overløbsbygværket til Gentofterenden og Søborghusrende. Det er derfor ikke muligt at undgå anlægsarbejde i Dyssegårdsparken, og ved at lægge det hele i Dyssegårdsparken kan overflødige bygværker undgås.	

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	igangsætning. Veteranisering kun 6 måneder før anlægsarbejdet igangsættes er formentligt i underkanten af det nødvendige. I Vigerlevparken opererer man med en periode på 1,5 – 2 år, hvilket vurderes mere sandsynligt. 13.9 Overvågning I forhold til vurdering af den faktiske negative påvirkning af anlægsarbejdet og efterfølgende vurdering af afværgetiltagenes virkning påtænkes ingen efterfølgende overvågning, hvilket set fra DN's synsvinkel ikke er tilfredsstillende. I det mindste bør der ske en monitorering og vurdering af virkningen af de enkelte afværgetiltag. Det bør ligeledes ske for at kunne kvalificere efterfølgende skybrudsprojekter i forebyggelsen af negative virkninger i forhold til naturbeskyttelse. 14 Overfladevand Danmarks Naturfredningsforening anbefaler, at der gennemføres en monitorering af oppumpet grundvand før og under projektet samt i driftsfasen. Monitorering af grundvandet skal sikre, at der ikke udledes forurenet grundvand med f.eks. perflourerede stoffer, som ikke nedbrydes, samt andre uønskede kemikalier til havmiljøet. En løsning kan være at det forurenede grundvand med mikroforurenende stoffer iltes og dernæst re-infiltreres i de beskrevne infiltrationsboringer. Der er i dag viden om, at perflourerede stoffer øger væksten af blågrønalger. Dette vil forringe havvandet i væsentlig grad, også selvom der forekommer en fortynding af stofkoncentrationer ved udledning til bugten. Se venligst vedhæftede bilag for en nærmere argumentation. Med venlig hilsen Jacob Munk, formand for DN Gentofte <i>Vedhæftede bilag er ikke indsat men kommenteret af bygherre og SGAV</i>		
75/ , Søren Frausing Erik- sen Sømarksvej 23 2900 Hellerup ssfe@outlook.dk mobil: 29631383	Indsigelse i f.m. høring for Svanemøllen Skybrudstunnel, Rygårdstun- nellen Hermed gøres indsigelse i f.m. høring for Svanemøllen Skybrudstunnel, Rygårdstunnellen. Indsigelsen gøres gældende i forhold til placering af skakten i krydset Rygårds allé / Lundeskovsvej. Indsigelsen er hovedsageligt begrundet i fire forhold: - Ødelæggelse af bygningsmæssig kulturarv. - Helbredsmæssige konsekvenser for de borgere som skal være nabo til byggepladsen. - Trafikale påvirkninger - Gode alternative placeringer <u>1. Ødelæggelse af bygningsmæssig kulturarv.</u> Krydset Rygårds allé / Lundeskovsvej er omkranset af fire ens punkthuse “Blækhusene”, opført for Boligselskabet Studiebyen i 1921, med Anton Rosen (Palace Hotel,	1. Kulturarv, vibrationer Se begrundelse i generelt afsnit emne ”Rygårdstunnelens naboer” for placering af skakten STU samt generelt afsnit emne ”Vibrationer” for mere info om vibrationer. 2. Helbredsmæssige påvirkninger, Støj I den periode, hvor skakten etableres, vil der som beskrevet i MKR være høj støj, der især vil påvirke de nærmeste naboer. Den høje støj er afgrænset til den periode, hvor sekantpælene etableres, og hvor skakten udgraves. Der forventes at være tale om en samlet periode på omkring seks uger, hvor der arbejdes i dagtimerne på hverdage. Herefter vil støj- (og vibrations) påvirkningen svare til normalt anlægsarbejde fra vejarbejde og byggeri. 3. Trafikale påvirkninger Projektet er helt opmærksom på, at området vil blive påført trafikale gener med omkørsel af alternative ruter. Generne har en varighed på omkring 1,5 år og er desværre nødvendige, hvis den nordlige del af København skal skybrudssikres. Bygherre tager bekymringerne vedr. de trafikale ændringer med i den fremtidige dialog med vejmyndigheden.	Styrelsen har ikke yderligere at tilføje.

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Tuborgs adm.bygn., Grand Teatret m.m.) som arkitekt. Det drejer sig om Lundeskovsvej 28, 30, 33 og 35. De fire ens huse udgør et helt unikt arkitekturmæssigt hele, er berømt i såvel indland som udland, og må betegnes som værende en del af vores allervigtigste bygningsmæssige kulturarv. Den påtænkte placering af en skakt, med deraf følgende omfattende gravearbejde og nedramning /boring af sekantpæle, vil betyde uundgåelige voldsomme vibrationspåvirkninger på de fire huse. I forvejen er området udfordret af “blød bund”, som gennem årene har betydet omfattende sætningsskader på mange af Studiebyens huse. Bebyggelsen er opført på et tidligere vådområde, ved Gentofte Kommunes sydlige grænse til København. Der er ikke nogen rimelig tvivl om, af de påtænkte arbejder med disses voldsomme vibrationer, vil medføre store skader på de fire huse. På trods af at man planlægger at overvåge bygningerne, vil det være for sent at reagere når skaderne er sket. I det udsendte materiale vurderes påvirkningerne fra vibrationerne da også til at ville blive store. Der bør arbejdes på at finde en alternativ placering af skakten, så den potentielle ødelæggelse af vores allesammens vigtige bygningsmæssige kulturarv undgås. <u>2. Helbredsmæssige konsekvenser for de borgere, som skal være nabo til byggepladsen.</u> De fire “Blækhuse” vil komme til at ligge klos op ad byggepladsen, med under ti meter til selve skakten. Støjpåvirkningerne vil være enorme (over 70 dB i dagtimerne), ligesom vibrationerne vil virke stærkt generende på mennesker i området. Dette er også erkendt i det udsendte materiale. Der er ikke tale om en kortvarig påvirkning; men den helbredsmæssigt negative påvirkning er planlagt til at vare i mindst 20 uger ! Der efterlyses en grundigere undersøgelse af de helbredsmæssige konsekvenser, for de mennesker der bor og opholder sig tæt på arnestedet for disse støj- og vibrationspåvirkninger. <u>3. Trafikale påvirkninger</u> Placeringen af skakten i krydset Rygårds allé / Lundeskovsvej er særdeles uheldigt valgt i forhold til de trafikale forhold. Der planlægges med lukning af Rygårds allé i byggepladsens nordlige del, hvorfor al trafik til og fra Lundeskovsvej og Rygårds allés sydlige del, skal forgå via en kæmpe omvej ned ad Lyngbyvej, Emdrupvej, Rymarksvej (Ryparken), og ind i området via Rygårds allés sydlige forløb. Dette er særdeles uheldigt af flere årsager. På Lundeskovsvej ligger en af Gentofte Kommunes daginstitution med megen hente/bringe trafik i dagtimerne. Beboerne på Lundeskovsvej, Skovlæet, Lundekrogen samt Rygårds allé 100, 102 og 127 er ligeledes tvunget til at benytte denne meget uhensigtsmæssige omvej. Omvejen forløber tæt forbi adskillige skoler i Københavns Kommune på Rygårds allés sydligste forløb, hvor der i forvejen hersker tumultariske tilstande, når børnene skal til og fra skole.	Der bliver indført spærretid morgen og aften for lastbiltrafik af hensyn til institutionen Mariehønen. Spærretiden aftales med institutionen. Der vil derudover også blive afholdt møde med skolerne i området for at drøfte børnenes trafikale sikkerhed under anlægsarbejdet. Se desuden generelt afsnit emne ”Trafik” og ”Rygårdstunnelens naboer” for yderligere info. 4. Alternative placeringer Se svar til høringssvar Akt nr. 28.	

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Det er beboerne i 54 huse der på denne måde afskæres fra Gentofte Kommune, og som tvinges til at benytte en kæmpe omvej via i forvejen stærkt trafikbelastede veje, veje som yderligere skal lægge asfalt til en omfattende lastbilkørsel med opgravet jord fra tunnelbyggeriet. Det må være nærliggende at kigge på en alternativ placering af skaktbyggeriet. <u>4. Gode alternative placeringer</u> Så godt som alle de ovenfor oplistede konsekvenser kunne undgås, hvis man flyttede den planlagte skakt 50 m. mod syd, med en placering ved kommuneskellet mellem Gentofte og København ud for kontorbygningen på Rygårds allé 104. - Her er man på betydelig længere afstand af beboelsesbygninger. - Ingen borgere skal udsættes for sundhedsskadelige påvirkninger gennem hele byggeperioden. - De trafikale konsekvenser er forholdsvis ubetydelige, idet det kun er trafikken til og fra København via Rygårds allé, der bliver påvirket. Med venlig hilsen, Søren Frausing Eriksen Sømarksvej 23 2900 Hellerup		
78/ Amin Amirian	Høringssvar vedr. Svanemølle Skybrudstunnel Vi beboere tæt på RYA-byggepladsen hørte om projektet for første gang den 5.august 2025 via eboks. Jeg har været til to borgermøder. Jeg har dertil været til møde på Gentofte Kommune med medarbejdere fra Plan & Byg, Hofor og Novafos. <u>Hvorfor er vi ikke blevet orienteret før?</u> Vi skrev den 6. juni 2025 under på en købsaftale på Rygårds Alle 52, 2900 Hellerup. Desværre står vores hus til at blive nabo til RYA-byggepladsen. Vi overtager huset den 1. oktober 2025. Hverken vi, vores ejendomsmægler eller vores meget grundige advokat kunne finde offentligt tilgængelige informationer om projektet. Der stod heller ikke noget på Gentofte Kommunes hjemmeside. Det kunne mine nye naboer heller ikke. Vi er flere som har købt hus i år, i 2025, og igen har ikke kunnet finde information om projektet forud for huskøb. Der er asymmetrisk kommunikation og det sætte os i en meget svær situation. Vi ville virkelig gerne have haft muligheden for at sige nej tak til at skulle bo på en byggeplads i mange år og jeg tror ikke at vi ville have købt dette hus hvis vi sad inde med denne information, da flere ejendomsmæglere oplyser, at vores hus nu er usælgelig uden stort tab, da ingen vil købe hus ud til en flerårig byggeplads. Dermed er vi indtil projekts færdiggørelse blevet teknisk insolvente og stavnsbundne. Vil vi blive kompenseret for dette? Hvorfor har der ikke været en åben proces, så vi som borgere har kunnet tage et oplyst valg før vi købte hus her? Vi ønsker, at der kommer rettidig, korrekt information ud til os om stort og småt, så vi kan planlægge efter byggeriet. Vi ønsker os fremadrettet rettidig omhu i kommunikationen med os borgere, så vi ikke holdes ude i mørket, når vigtige beslutninger vedrørende vores boliger og erhverv træffes. Vi ønsker os, at vi orienteres løbende fremadrettet. Af den samme medarbejder. En der har det fornødne overblik.	Orientering Se generelt afsnit emne ”Kommunikation” vedrørende kommunikationen i projektet frem til nu. Anlægsarbejdet ved RYA er opdelt i to perioder: I første periode foretages omlægning af eksisterende ledninger i det område, hvor skakten skal ligge. Denne periode forventes at vare omkring 6 måneder med arbejde på hverdage i dagtiden. Arbejdet vil være almindeligt vej- og ledningsarbejde, som det kendes fra andre steder i kommunen. Dette vil inkludere gener for og omlægninger af trafik. Der vil ikke blive opstillet støjhegn mm. Da arbejdets støjpåvirkning ligger langt under de tilladte støjgrænser. Når arbejdet er færdigt, forventes der at gå en periode inden skakten og tunnelen skal laves. Den anden periode forventes at vare godt et år og vil blive udført inden for den viste byggeplads. Detaljer om den endelige tidsplan vil blive udsendt, til de berørte naboer, når den valgte entreprenør har udarbejdet den. Højde på hegn Lastbiler og støjende arbejde Se svar til Akt nr. 81 Fotoregistrering Se generelt afsnit emne ”Vibrationer”. Code og Conduct Se svar til Akt nr. 81	Der er i løbet af projektet gennemført offentlige høringer tre gange efter miljøvurderingslovens regler. Grundet projektets størrelse og kompleksitet har perioden fra idehøring til høring af udkast til afgørelse med miljøkonsekvensrapport været meget lang. Styrelsen har noteret sig, at det af hensyn til offentligheden ville have været positivt med aktiv information om status for projektet undervejs. Dette ligger imidlertid ud over de lovmæssige krav og er ikke sket, hverken fra bygherre eller styrelse. Status for projektet har dog i hele perioden været tilgængelig på styrelsens hjemmeside om projektet.

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	<u>Lavere hegn end det planlagte</u> Planter og hække ikke kan gro uden lys. Derfor beder vi om, at støjhegnet hele vejen foran vores forhave og hæk ikke blive 3 meter højt, i 1,5 – 2 år, men i stedet maksimalt 2 meter højt i kortets muligt tid. Ydermere beder vi at det sættes ved kantsten og ikke op ad vores hæk, hvilket vil forhindre lys og adgang til at beskære hækken, da vores hæk ellers vil gå ud/dø hele vejen rundt eller gro meget dårligt og blive beskadiget fordi den ikke kan klippes. Desuden vil det være en meget stor forringelse af min families livskvalitet ikke at kunne få lys og kunne kigge ud fra stueetagen. Vi beder om, at hegnet bliver ægte støjisolerende og ikke som andre projekter, hvor det er spånplader, der er malet grønne. De bør være kortere, men tykkere. Dette må gerne skrives ind i kravene til den kommende entreprenør. <u>Lastbiler og støjende arbejde fra kl. 08:00 i stedet for 07:00</u> Vi har to små børn og vil derfor gerne bede om at der er ro om morgenen, så vi kan få vores børn op og klar til skole uden fare. Derfor skal arbejdet ikke starte før kl. 08:00. Vi kan ikke leve med støj fra kl. 07:00 seks dage om ugen. Ydermere skal der holdes fri om lørdagen i sommerperioden. Så det bliver muligt at holde weekend i haven, da vores livskvalitet ellers bliver forringet meget i hele perioden. <u>Billeder af vores hus</u> Vi kommer til at bo lige ud til byggepladsen og derfor vil vi gerne bede om at der bliver taget billeder og målinger af vores hus, så vi kan få erstatning hvis der skulle komme revner eller sætningsskader på vores hus. <u>Code of Conduct i kontrakt med entreprenør</u> Vi ønsker os, at der tages udstrakt hensyn til os borgere i kravsspecifikationen til kontrakten med entreprenøren. <u>Der skal måles for støj, støv og luftkvalitet.</u> Grænseværdier skal overholdes med sikker margin og overvåges i realtid - jævnfør ”tålegrænsen”. Der skal ydermere opsættes sensorer ved følsomme punkter; offentliggør data i et åbent dashboard. Vi vil gerne have støvreducerende foranstaltninger (vanding, overdækning af læs, rengøring af veje, hjulvask). Vores hus kommer til at være lige foran indkørslen til RYA-byggepladsen og derfor kommer alle lastbiler til at køre foran vores indkørsel, hvilket bekymrer os da vi har to små børn på hhv. fire og otte år. Helt praktisk: - Vi beder om, at det skrives ind i kontrakter, at der aldrig holdes i tomgang og at dette vil medføre bøder. - Lastbilerne skal rengøres før og efter de kører fra byggepladsen så der ikke er mudder og andet affald foran vores hjem. - Vi beder om, at der ikke på noget tidspunkt larmes med radioer og musik som det sker på byggepladser fra tidligt til sent. Vi beder om, at det blive bandlyst på byggepladsen (musik kan høres i støjværn af den enkelte håndværker). - Vi beder om, at der aldrig er lysforurening om natten. Det gælder også fra den kran, der skal være på byggepladsen. I fald lyset er tændt, skal vi kunne få fat i en pladsansvarlig. - Vi beder om, at der er velfungerende toiletvogne og skraldespande. - At der ikke henstår åbent kloakvand under byggeriet. - At der lukkes af for skakt hver aften.	Støj- og luftmålinger Kommunen vil udstede alle nødvendige tilladelser til projektet, og der vil blive opsat støj og vibrationsmålere. Projektet vil overholde kommunerne støjforskrifter og de krav der vil blive stillet af kommunerne i diverse tilladelser. Se derudover afsnit emne ”Støj” vedr. støjmålinger. Støv skal holdes inde på byggepladsen, og adgangsvejene vil blive fejjet og vandet. Se generelt afsnit emne ”Kommunikation” for adgang til måledata. Helt praktisk Projektet vil overholde kommunernes forskrifter for anlægsarbejde. Vedrørende sikker adgang til egen matrikel, så vil der være flagmand til sikring af borgere ved ud- og indkørsel til byggepladsen. Transport Se svar til akt nr. 81 samt generelt afsnit emne ”Trafik” Se desuden generelt afsnit emne ”Rygårdstunnelens naboer” for yderligere info.	

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	- At der vil falde dagbøder, hvis der ikke er flagmand på bakkende køretøjer foran vores hjemher i et kvarter med kæledyr, ældre og børn. - Vi beder om, at beboerne via Mobilnummer kan få fat i en plads-ansvarlig på alle tider af døgnet, hvis der sker noget uforudset på byggepladsen. <u>Transport og elektrificering af lastbiler</u> Københavns Kommune har politisk besluttet skærpede udbudskrav til grønne leverandørkøretøjer (el/biogas/brint) og skalere krav om fossil-og emissionsfri arbejdsmaskiner på kommunale byggeprojekter (Budget 2025). Gentofte Kommune har endnu ikke offentliggjort tilsvarende krav til anlægstransport (lastbiler). Vi opfordrer derfor på det kraftigste Gentofte Kommune til at hæve ambitionen og indføre krav om nulemissions-lastbiler for jord- og materialetransporter i dette gigantiske projekt, alternativt en bindende faseplan med dokumenterede milepæle for fuld elektrificering - i tråd med bygningsreglementets nye proceskrav og de bedste praksisser i regionen. Vi henstiller til, at der stilles krav til entreprenøren ved RYA-byggepladsen (som ligger lige på grænsen til Kbh Kommune) om at al transport under anlæg bør være emissionsfri (som i Kbh) eller mindst-emissionsløsning (ZEV – Zero Emission Vehicles) af hensyn til støj og til beboernes sundhed. Dette omfatter lastbiler til jordkørsel, materialekørsel og intern logistik. Vi har ikke en grundejerforening her på vores vej. Men har læst med i flere andre grundejerforeninger og borgergruppers indvendinger: Dyssegaards Grundejerforening peger på risiko for støj, vibrationer og skader i Dyssegårdsparken. Søborg Grundejerforening advarer mod lukning af Gladsaxevej, som vil skabe farlige forhold for skolebørn. Svanemøllehavnens bestyrelse er bekymret for badevandskvaliteten. Flere borgere understreger behovet for adgang for cyklister. Tak for at læse vores høringssvar. Tak på forhånd for at vende tilbage på de stillede spørgsmål. Med venlig hilsen Jessica Whitburn Amin Amirian Rygårds Alle 52, 2900 Hellerup		
79/ Morten Flyvholm og Christina Ravn	Forespørgsel og bemærkninger til høring for etablering af Svanemøllen Skybrudstunnel, Journal nummer 2025-14363 Dyssegård Vi vil gerne udfordre de foreslåede kørselsveje til og fra Dyssegårdsparken ved etablering af skakt i Dyssegårdsparken. I oplægget fra skybrudstunnelen er tilkørsels- og frakørselsvej via Sønderengen/Slettevej/Ved Renden og Ved Renden/Bækkebo. Der er flere udfordringer med de foreslåede kørselsveje: - Ved Renden er en meget smal vej, hvor lastbiler ikke kan passere hinanden - Krydset Ved Renden/Slettevej er et skarpt sving, hvor cyklister og bilister dagligt skrår ind over modsatte kørebane og skaber farlige situationer	Besvarelse af forslaget til alternative køreveje er besvaret i generelt afsnit emne ”Dyssegårdsparkens naboer”. Der vil blive indført spærretid for lastbiler, når børnene skal til og fra institutionen. Den konkrete periode med spærretid aftales med institutionen Himmelskibet. Som udgangspunkt vil der ikke blive arbejdet om lørdagen, men der kan opstå situationer, hvor det vil være nødvendigt at udnytte lørdagen til almindeligt støjende anlægsarbejde.	Styrelsen har ikke yderligere at tilføje.

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	- Ind/udkørslen Bækkebo/Vangedevej er smal med mange parkerede biler og en institution - Vejene er skoleveje for mange cyklende børn. Der ligger institutioner på Ved Renden og på Bækkebo. Derfor er der allerede meget trafik i morgen og eftermiddagstimerne med mange børn, små cyklister og biler på fortorv og veje. Vi vil bede om en trafikanalyse af alternative kørselsveje for at belyse den bedst mulige kørselsrute der er til mindst mulig gene for trafikanter og beboere, og målet må være at genere færrest mulig mennesker. Alternative kørselsveje kunne være - Via Knud Rasmussens Vej - Langs med eller ovenpå Gentofte Renden - Via Emdrupgårdsvej og med midlertidig etablering af bro over Søborghus renden - Kørselsveje placeres så lastbiler/varevogne etc ikke kører til og fra arbejdspladserne på samme vej, hvor de ikke let og uhindret kan passere hinanden Derudover vil vi gerne at det klart specificeres overfor entreprenør/håndværkere/chaufører etc at - Støj holdes indenfor de besluttede arbejdstider, som i oplægget er 7-18 og stærkt/særligt støjende arbejde 8-16 på hverdage. Dette inkluderer at lastbiler/varevogne etc ikke ankommer til beboerområdet før kl 7 (eller 8 hvis lastbilkørsel er stærkt/særligt støjende arbejde). Og at lastbiler/varevogne etc har forladt beboerområdet kl 18 (hhv kl 16 hvis lastbiler er stærkt/særligt støjende). Ved tidligere anlægsarbejde er lastbiler/varevogne ankommet tidligere til beboerområdet for at undgå myldertids trafik. - Vejene i beboerområdet skal holdes rene for snavs. Ved tidligere anlægsarbejde har der været jord på vejene fra lastbilerne. Yderligere vil vi anbefale at - perioden for hvor lastbiler/håndværkere etc bruger kørselsvejene begrænses til kl 9-15, så der kan afleveres/hentes børn i institutioner og de små cyklister kan færdes sikkert på villavejene Vi er uforstående overfor at det skal være muligt at arbejde i weekenden, når Dyssegårdsparken er en modtage skakt og derfor burde arbejdet planlægges til udelukkende at foregå på hverdage. Med venlig hilsen Morten Flyvholm og Christina Ravn Ved Renden 35 2870 Dyssegård	Se derudover generelt afsnit emne ”Støj”, ”Trafik” og ”Dyssegårdsparkens naboer” for yderligere info.	
80/ Birthe Lange	Høringssvar vedr. de miljømæssige konsekvenser af skybrudstunnel projektet i Dyssegårdsparken – Journal nr. 2025-14363. Miljøkonsekvensrapportens vurdering specifikt for Dyssegårdsprojektet er, at trafik- og støjpåvirkningen vil blive stor – markeret med rødt, som er det maksimale ud af 6 kategorier. Transporten til og fra byggepladsen vil skabe mere trafik på vejene, og i travle perioder vil der dagligt køre op til 30 lastbiler mere end i dag til og fra byggepladsen. Den	Se generelt afsnit emne ”Dyssegårdsparkens naboer” og svar til Akt nr. 56.	Styrelsen har ikke yderligere at tilføje.

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	tunge trafik vil være til fare for børn og voksne, der færdes på vejene til fods og på cykel til og fra daginstitution, skole, fritidstilbud, sportsaktiviteter og arbejde mm. Med hensyn til støj er det vurderet, at Dyssegårdsprojektet vil genere stor støj i området – også her markeret med rød, og at der skal udføres støjende arbejde fra kl. 7-18 på hverdage og 7-14 på lørdage. Det fremgår desuden, at det kan blive nødvendigt med natarbejde. Der er således tale om et projekt, som under anlægsfasen vil være til stor gene for beboerne i kvarteret og som i forhold til trafiksikkerhed er yderst bekymrende. Vi vil derfor opfordre til, at - At der som kompensation for støj- og trafikbelastningen i området ikke arbejdes om lørdagen, men kun fra mandag til fredag, for at frede beboerne i weekenderne. Ligeledes at natarbejde så vidt muligt undgås. - At lastbilerne til byggepladsen får anvist helt bestemte køreveje og kun må køre af disse og opholde sig på disse i arbejdstiden. Således at lastbiler får forbud mod at køre på andre af kvarterets villaveje og parkere på kvarterets villaveje. Dette er nødvendigt for at få så stor som mulig kontrol over den sikkerhedsmæssige side af den øgede trafikbelastning og mindske risikoen for trafikuheld. - At der laves en reel vurdering af fordele og ulemper ved forskellige køreveje – som fx tilkørsel fra Knud Rasmussen Vej til stierne gennem Dyssegårdsparken, af- eller tilkørsel over Renden langs stien ved KFUM’s boldbaner mod Emdrupvej. Her bør der tages hensyn til hvilke scenarier, der påvirker hhv. flest og færrest menneskers hverdag, samt allervigtigst trafiksikkerheden. - At der etableres en hastighedsbegrænsning på 30 km og vejbump på alle tilkørselsveje, så hastigheden sænkes og trafiksikkerheden øges. - At der etableres lysregulering på Dyssegårdsvej ved tilkørslen til Sønderengen, hvis man fastholder, at lastbilerne skal køre ad denne rute. Her er der i forvejen trafik-kaos hver morgen og mange lastbiler, som skal dreje af på dette sted i løbet af dagen, vil være farligt og uholdbart for alle uden lysregulering. - Obligatorisk GPS tracking af lastbiler, så man kan registrere, om de holder sig til de aftalte ruter. At skal HOFOR betale bod, hvis de aftalte ruter ikke overholdes, og hvis det konstateres, at der parkeres og køres på sidevejene til de aftalte ruter. - Afklaring af om der kan etableres parkeringsforbud på visse tilkørselsveje for at skabe plads til lastbilerne og bedre udsigt for alle gående og trafikanter. - At det undersøges, hvordan byggeprojektet påvirker kloakeringssystemet og dets kapacitet i forbindelse med fx skybrud i byggeperioden, og at der i givet fald findes metoder til at imødegå oversvømmelse af kældre og veje. Med venlig hilsen Dan Rasmussen Birthe Lange Søndergårdsvej 36 2870 Dyssegård		
81/ Signe Wenneberg + Erik Zetner	Høringssvar vedr. Svanemølle Skybrudstunnel Journalnummer - 2025-14363 Vi beboere tæt på RYA-byggepladsen hørte om projektet for første gang den 5.august 2025 via Eboks. Jeg har været til samtlige tre borgermøder. Jeg har dertil været til møde på Gentofte Kommune med medarbejdere fra Plan & Byg, Hofor og Novafos. Jeg har gjort mig umage med at forstå projektet, som vil påvirke min naboer, mig og min families daglige liv, vores økonomi og det vil påvirke min virksomhed,	Henvendelse bør besvares af myndighederne vedr. kommunikation, emmisionsfrie transporter, bæredygtighed (jord) Generelt Formålet med Svanemøllen Skybrudstunnel er at reducere oversvømmelser på terræn og at forbedre vandmiljøet ved at mindske udledning af regnvandsopblandet spildevand til recipienterne. Svanemøllen Skybrudstunnel overflødiggør	Styrelsen har forholdt sig til det konkrete projekt. Styrelsen har ikke fundet, at det var proportionalt at stille vilkår udover til øvrige grønne løsninger, vanding af bytræer, brug af jomfuelige materialer mv. Der er i løbet af projektet gennemført offentlige høringer tre gange efter miljøvurderingslovens regler. Grundet projektets

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	mine kontrakter i virksomheden og det vil påvirke mine ansatte (virksomheden har til huse på adressen og anvender både hus og have til formidling). Mit høringssvar er omfattende og jeg har brugt tid på at skrive det. Jeg forstod på mødet på Gentofte Rådhus, at SGAV ikke svarer os beboere, der indgiver hørings-svar. Men jeg ønsker svar. For jeg har spørgsmål. Vi har ikke en grundejerforening her på vores vej. Men har læst med i flere andre grundejerforeninger og borgergruppers indvendinger: Dyssegaards Grundejerfor-ening peger på risiko for støj, vibrationer og skader i Dyssegårdsparken. Søborg Grundejerforening advarer mod lukning af Gladsaxevej, som vil skabe farlige for-hold for skolebørn. Svanemøllehavns bestyrelse er bekymret for badevandskvali-teten. Flere borgere understreger behovet for adgang for cyklister. En række foreninger og borgere har desuden foreslået, at projektet suppleres eller delvist erstattes af grønne klimatilpasningsløsninger som regnbede, permeable belægninger og separering af regn- og spildevand. Dette vil både styrke klimatilpasning, biodiversitet og rekrea-tive værdier – frem for at satse ensidigt på en massiv grå infrastruktur. Vi tilslutter os. Borgergruppernes svar viser tydeligt, at der findes et bredt lokalt ønske om at tænke mere helhedsorienteret og grønt – både af hensyn til miljø, sundhed, trafik, sikker-hed og trivsel i hverdagen. Vi håber, at der vil blive lyttet til alle indvendinger fra borgere og borgergrupper. # Generelt - klimatilpasning og bæredygtighed Det er positivt, at der tænkes i klimatilpasning. Men det er problematisk, at løsnin-gen primært baseres på grå infrastruktur – som i sig selv er ekstremt klimabela-stende (beton er det mest belastende materiale og grus er en knap ressource) frem for på grønne løsninger. Der er end ikke tænkt grønne løsninger ind – heller ikke, når vejene lukkes igen efter fornyet rørføring som skal til her på Lundegårds-vej/Rygårds Alle. Her ville man så let som ingenting kunne bruge muligheden, når asfalten og fliser var af, til at etablere sugende belægninger, regnvandsbede og chi-kaner med biodiversitet til glæde for trafiksikkerheden (lavere hastighed). Vi øn-sker, at dette tænkes ind. ”Danmarkshistoriens største tunnelprojekt” – som jeg har set, at det kaldes – er i sig selv et ekstremt klimabelastende byggeri. Og det er byggeri, der afleder vandet væk fra den grønne by, som vil få virkelig meget brug for vandet til forgrønning og til træer og parker. Regnvand bør i højere grad håndteres lokalt gennem regnbede, permeable belæg-ninger og etablering af meget mere bynatur. Det bør ikke drænes væk fra byen, der vil blive efterladt med et akut tørkeproblem i tørkeperioder. Der forskes meget i, at lade træplantning og grønne løsninger være en del af alle kommende projekter som tager udgangspunkt i at løse problemet med periodisk overskudsvand. Træer og grøn infrastruktur kan være et stærkt værktøj til både at forsinke/regulere vandmængder ved kraftig regn, mindske afstrømning og bidrage til bedre vandkvalitet, når vand fastholdes.	absolut ikke grønne løsninger, som håndterer regnvand, men som ikke kan håndtere spildevand. Der vil fortsat være behov for regnbede, permeable belæg-ninger mv. Klimakrav: - HOFOR har etableret en materialebørs, der skal sikre, at materialer bliver genbrugt. Derudover kan HOFORs projekter hente genbrugsjord hos jord-modtagerne. Projektet har mulighed for at anvende disse ordninger. Projektet vil benytte genbrugsmaterialer og genbrugsjord i den udstræk-ning, det er muligt. Genbrug af materialer må ikke reducere kvaliteten af anlægsarbejdet. - Projektet har fokus på CO₂, og der stilles krav om, at alle ikke-vejgående entreprenørmaskiner samt værktøj (gravemaskiner, mini-læssere, dum-pere, motorbør, pladevibratører, jordloppe, kap/motorsave etc.) under 2,5 ton skal være drevet af elmotor. - EU- krav om emmision skal overholdes. Kommunikation Se generelt afsnit emne ”Kommunikation” vedrørende kommunikationen i pro-jektet frem til nu. Praktisk I §25 tilladelsen vilkår 2 stilles der krav om et mindst 3 meter højt støjhegn om-kring byggepladserne. Hegnets højde har stor betydning for støjpåvirkningen af naboerne (også dem der bor længere væk), så det er desværre ikke muligt at re-ducere støjhegnets højde. Beskadigede hække vil blive erstattet med ny hæk af projektet, når byggepladsen er blevet fjernet. Code of conduct Projektet skal som alle andre projekter overholde forskrifterne for anlægsarbejde og støj, der er udarbejdet af kommunerne. Se generelt afsnit emne ”Kommunikation” vedr. offentliggørelse af måledata. Transport Se generelt afsnit emne ”Trafik” Vedrørende tomgang så fremgår det af Gentofte Kommunes tomgangsregulativ, at motoren i et holdende motordrevent køretøj ikke må være i gang mere end højst nødvendigt, og højst et minut. Overtrædelser behandles af politiet. Arbejdstider I henhold til kommunens forskrift for støjende anlægsarbejde, må almindeligt støjende arbejde opstarte kl. 7, men særligt støjende arbejde må ikke påbegyndes	størrelse og kompleksitet har perioden fra idehøring til hø-ring af udkast til afgørelse med miljøkonsekvensrapport væ-ret meget lang. Styrelsen har noteret sig, at det af hensyn til offentligheden ville have været positivt med aktiv informa-tion om status for projektet undervejs. Dette ligger imidlertid ud over de lovmæssige krav og er ikke sket, hverken fra byg-herre eller styrelse. Status for projektet har dog i hele perio-den været tilgængelig på styrelsens hjemmeside om projek-tet. Såfremt man er digitalt undtaget fra elektronisk post sender styrelsen fysisk post ud til de adresser, der er omfattet af hø-ringen. Herudover har styrelsen ikke yderligere at tilføje.

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Projektet med Svanemølle Skybrudstunnel hviler på en gammeldags tankegang om, at alt regnvand er et problem, der skal ledes væk hurtigst muligt og ud i havet. Men klimaforskerne siger det: Vi går ind i en fremtid med mere ekstremregn – og samtidig med meget mere varme og tørke. Vi får flere intense skybrud, ja – men vi får også langvarige tørkeperioder om sommeren. Planter, træer, bynatur og vores helbred kræver vand for at overleve de tørre perioder. Hvis vi leder alt regnvand ud i en tunnel og direkte ud i havet, så fratager vi byen og landskabet den ressource, der kan blive helt afgørende i fremtiden: Vand til jord, grundvand, planter, hække og træer. Det er veldokumenteret, at store gamle træer reducerer temperaturer mærkbart i byrum og fungerer som naturlig aircondition under hedeølger. De giver skygge, køling, fugtighed og sundhed. Men de kan ikke overleve uden adgang til vand. Det anbefales derfor, at projektet gentænkes med større vægt på: - Opsamling og nedsivning i regnvandsbassiner og regnbede, så vandet tilbageholdes og langsomt føres tilbage til jorden og grundvandet. - Vanding af bytræer via lokal opsamling af regnvand, så træerne kan overleve tørkeperioder og fortsat levere skygge og køling. - Grøn-blå løsninger i form af parker, vådområder og regnhaver – som de ses i lille skala i MiljøPunkt Østerbro – det er landskabsarkitektur, der både aflaster kloakken, øger biodiversiteten og sikrer, at vandressourcen forbliver i kredsløb. At fjerne alt vandet fra byen og sende det i en tunnel er ikke en fremtidssikret strategi – det er en kortsigtet teknisk løsning, som på længere sigt vil gøre os mere sårbare over for tørke, hedeølger og vandmangel, hvad kan blive fatalt for næste generationer. Kunne man desuden af klimahensyn overveje at indtænke følgende i kravsspecifikationen? • Cirkulære materialer og genbrugte byggematerialer forrang i alle arbejds-gange, alle konstruktioner og alle midlertidige installationer. Det vil sige genanvendt jord trumfer jomfrueligt grus. • CO2-budget pr. delentreprise og samlet klimaramme, publiceret og opdateret kvartalsvist. • Elektrificeret materiel (lastbiler, gravemaskiner, lifte, pumper) og grøn byggepladsdrift. • Nul-emissionszoner for byggepladsen; måling og håndhævelse via adgangs-kontrol. # Kommunikation med borgere og virksomheder Den altovervejende indvending for os borgere, der er direkte berørt af byggearbejdet, er mangel på kommunikation med os, der bor (og arbejder) som nærmeste naboer til RYA byggepladsen. Vi fik intet at vide før E-boks-meddelelsen den 5.august 2025. Vi kunne ikke have læst en E-boks meddelelse sendt i 2020 eller 2021 (årstal er der forskellige meninger om) – for vi boede her ikke dengang. Jeg købte huset her 1.maj 2023 og hverken jeg, min ejendomsmægler eller min meget grundige advokat kunne finde offentligt tilgængelige informationer om projektet. Det kunne mine nye naboer på Rygårds	før kl. 8. Der vil derfor ikke forekomme særligt støjende arbejde før kl. 8. Derudover er RYA en modtageskakt, som i en del af perioden ikke er aktiv. Støjen fra byggeplads RYA vil derfor være begrænset til kortere perioder. Anlægsarbejdet ved RYA er opdelt i to perioder. I første periode foretages omlægning af eksisterende ledninger i det område, hvor skakten skal ligge. Denne periode forventes at vare omkring seks måneder med arbejde på hverdage i dagtiden. Arbejdet vil være almindeligt vej- og ledningsarbejde, som det kendes fra andre steder i kommunen. Dette vil inkludere gener for og omlægninger af trafik. Der vil ikke blive opstillet støjhegn mm. da arbejdets støj-påvirkning ligger langt under de tilladte støjgrænser. Når arbejdet er færdigt, forventes der at gå en periode, inden skakten og tunnelen skal laves. Den anden periode forventes at vare godt et år og vil blive udført inden for den viste byggeplads. Detaljer om den endelige tidsplan vil blive udsendt til de berørte naboer, når den valgte entreprenør har udarbejdet den. Materialer HOFOR har etableret en materialebørs, der skal sikre, at materialer bliver genbrugt. Derudover kan HOFORs projekter hente genbrugsjord hos jordmodtagerne. Projektet vil benytte genbrugsmaterialer og genbrugsjord i den udstrækning, det er muligt. Genbrug af materialer må ikke reducere kvaliteten af anlægsarbejdet. Det vil desværre ikke være muligt at mellemdeponere jord på byggepladserne, da arbejdsarealet er meget lille. Forældet materiale MKR har været undervejs siden 2019, hvorfor ikke alle fotos og tegninger er fra 2025. Det er løbende i processen blevet vurderet, hvilke fotos og tegninger, der skulle opdateres i forhold til de vurderinger, der skulle laves. Bygherre og entreprenør vil gennemgå byggepladsområderne, i god tid inden der skal etableres byggeplads. I den forbindelse vil der blive taget stilling til forhindringer som ladestandere, indkørsler, handikapparkering mm. Vejmyndigheden vil ligeledes være en del af denne planlægning af byggepladsen. Projektet har desværre ikke mulighed for at tage særlige hensyn til arbejdspladser i området mht. støj. Projektet er i vilkår 1 i §25 tilladelsen blevet pålagt at begrænse støjgenerne mest muligt, og derudover skal kommunens forskrift for støjende anlægsarbejde overholdes. Se i øvrigt generelt afsnit emne ”Støj” og ”Rygårdstunnelens naboer” vedr. varigheden af stærkt støjende arbejder. Se generelt afsnit emne ”Genhusning, kompensation, erstatning” vedrørende kompensation.	

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Alle 77B og 52 heller ikke. De har købt i år - 2025 – og har ikke kunnet finde information om projektet forud for huskøb. Der er asymetisk kommunikation og det er konkurrenceforvridning. Vi ønsker os fremadrettet rettidig omhu i kommunikationen med os borgere, så vi ikke holdes ude i mørket, når vigtige beslutninger vedrørende vores boliger og erhverv træffes. Vi ønsker os, at vi orienteres løbende fremadrettet. Af den samme medarbejder. En der har det fornødne overblik. Jeg har brugt 20 timer ugentligt (og jeg er selvstændig og har dermed lidt et tab på fakturerbare timer) siden vi fik meddelelsen. Jeg har kommunikeret med politikere, udvalg, forvaltning, kommunalbestyrelse mm – for at forsøge at få hoved og hale i modstridende oplysninger. Der er hele tiden kommet modstridende udsagn fra politikere, forvaltning, medarbejdere, Kommune, Hofo, Novafos. Det duer ikke. Det skal gøres bedre. Borgere, der bliver meget berørt og som skal agere samarbejdspartnere på dette historisk store og vigtige anlægsprojekt, fortjener at blive hørt og at blive informeret. De fortjener at kunne leve i tryk forvisning om, at deres kommune, hvor de er gode skatteborgere, ikke holder vigtig information skjult for borgerne. Vi har mange gange undrende spurgt: Hvorfor er vi ikke blevet løbende orienteret? Vi har endnu ikke fået et klart svar. Vi ville virkelig gerne have haft muligheden for at sige nej tak til at skulle bo på en byggeplads i mange år. Ingen af os naboer, der har købt dyrt indenfor de seneste to år, ville have købt vores huse, hvis vi havde vidst, at dette projekt var på vej og vi ville stå til at miste millioner. Husene er solgt for mellem 10.5 og 15.5 millioner og ejendomsmægler oplyser, at de nu er usælgelige (ingen vil købe ud til en byggeplads) fra projektet blev offentliggjort. Og vi er med et blevet teknisk insolvente og stavnsbundne. Hvorfor er vi ikke blevet inddraget? Hvorfor har der ikke været en åben proces, så vi som borgere har kunnet tage et oplyst valg før vi købte hus her? Efter fem-seks uger med forskellige udsagn – og frygteligt opslidende og meget utryghedsskabende kommunikation – er vi naboer optagede af at give dette budskab videre: Vi ønsker os, at der kommer rettidig, korrekt information ud til os om stort og småt, så vi kan planlægge efter byggeriet. Erhverv: For mit vedkommende – jeg driver en virksomhed her på denne matrikel, som bliver mest berørt af RYA-byggeprojektet – er det bydende nødvendigt, at jeg som virksomhedsejer og arbejdsgiver får information, så jeg kan planlægge arbejds-gange i huset tæt på byggepladsen. En del arbejdsopgaver er støjfølsomme og skal planlægges (tv og podcast). # Helt praktisk: Lavere hegn end det planlagte	Træer, biodiversitet Anlægsarbejdet på RYA foregår primært i vejareal og der vil ikke blive fældet træer. Det er derfor vurderet, at der ikke er behov for en vurdering af biodiversitet. De to træer står udenfor byggepladsen bag et pladehegn. Ved etablering af byggepladsen, vil der blive taget hensyn til træerne og ikke placeret meget tungt materiale ovenpå rodnettet. Vedr. henvisningen til Planudvalgets møde den 2. december 2024, så handlede det om godkendelse af lokalplan 444 om bevaringsværdige træer. Der er i lokalplanen ikke markeret bevaringsværdige træer i nærheden af Rygårdstunnelen og heller ikke ved byggepladserne SOL og DYS, hvor der også er træer, der skal tages hensyn til. Det betyder dog ikke, at bygherre ikke vil sikre træerne mod at blive beskadiget. Adgangsveje Adgangsvejene til matriklen vil blive gennemgået og sikret af entreprenøren. De berørte matrikelejere vil blive kontaktet af projektet, når der er en plan klar. Der vil altid være adgang for beboerne og for brand, redning og renovation. Digitalt fritaget nabo Projektet henviser til SGAV for dette punkt. Hensyn til erhverv – økonomisk tab Se generelt afsnit emne ”Genhusning, kompensation, erstatning” vedrørende bygherres kompensationsmuligheder. Projektet anerkender de to virksomheders behov på adressen, og projektet vil være i løbende dialog med virksomheder langs traceet, for så vidt muligt at finde løsninger på virksomhedernes behov.	

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Planter og hække ikke kan gro uden lys. Derfor beder jeg om, at støjhegnet hele vejen rundt om min have og min hæk IKKE blive 3 meter højt – i to år – men 2 meter højt i kortets muligt tid. Og at det sættes ved kantsten. Ikke op ad hegnet, hvad vil forhindre lys (haven vender mod syd). Min grund har ikke baghave. Hele min have vender ud mod byggepladsen. Der er INTET som ikke efter planen skal have et 3 meter højt hegn op. Jeg beder om, at dette hegn kun bliver 2 meter eller max 2.20 meter. Da min hæk ellers vil gå ud/dø hele vejen rundt. Den er næsten 100 år gammel er den uerstattelig. Desuden vil det være en meget stor forringelse af min, min families og mine medarbejderes livskvalitet ikke at kunne få lys og kunne kigge ud fra stueetagen - hvor vi arbejder - i to år. Vi kan ikke leve bag et tre meter højt hegn. Og jeg minder lige om: Vi er ikke væk i dagtimerne. Dette er en arbejdsplads. Jeg beder desuden om, at det hegn, der opføres sættes ved kantsten, således, at jeg kan komme ud med renovation ved min indgang nr. 54 – og sådan at posten/avisbuddet kan komme ind. Og således, at der kommer en smule lys til hæk. Jeg beder om, at hegnet bliver ægte støjisolerende og ikke som på Frederiksbergprojektet, hvor det er spånplader, der er malet grønne. De bør være kortere, men tykkere. Dette må gerne skrives ind i opdraget til den kommende entreprenør. # Code of Conduct i kontrakt med entreprenør Vi ønsker os, at der tages udstrakt hensyn til os borgere i kravsspecifikationen til kontrakten med entreprenøren. Vi beder om, at der måles for støj, støv og luftkvalitet Grænseværdier skal overholdes med sikker margin og overvåges i realtid - jævnfør ”tålegrænsen”. • Opsæt sensorer ved følsomme punkter; • offentliggør data i et åbent dashboard. • Kræv støvreducerende foranstaltninger (vanding, overdækning af læs, rengøring af veje, hjulvask). • Indfør klagerutine med svartid under 24 timer og synlige kontaktoplysninger. <u>Forslag og krav:</u> Vi beder om, at det skrives ind i kontrakter, at der ALDRIG holdes i tomgang og at dette vil medføre bøder. Vi beder om, at der ikke på noget tidspunkt larmes med radioer og musik som det sker på byggepladser fra tidligt til sent. Vi beder om, at det blive bandlyst på byggepladsen (musik kan høres i støjværn af den enkelte håndværker). Vi beder om, at der aldrig er lysforurening om natten. Det gælder også fra den kran, der skal holde parkeret direkte overfor mit soveværelse, som har havedøre med glas ud mod byggepladsen. I fald lyset er tændt, skal vi kunne få fat i en pladsansvarlig på telefon. Vi beder om, at der er velfungerende toiletvogne og skraldespande. Og at der ikke henstår åbent kloakvand under byggeriet.		

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Og at der lukkes af for skakt hver aften. Og at der vil falde dagbøder, hvis der ikke er flagmand på bakkende køretøjer her i et kvarter med kæledyr, ældre og børn. Vi vil holde øje med det. Og vi beder om, at beboerne via mobilnummer kan få fat i en plads-ansvarlig på alle tider af døgnet, hvis der sker noget uforudset på byggepladsen. # Transport og elektrificering af lastbiler Københavns Kommune har politisk besluttet skærpede udbudskrav til grønne leverandørkøretøjer (el/biogas/brint) og skalere krav om fossil-og emissionsfri arbejdsmaskiner på kommunale byggeprojekter (Budget 2025). Gentofte Kommune har endnu ikke offentliggjort tilsvarende krav til anlægstransport (lastbiler). Vi opfordrer derfor på det kraftigste Gentofte Kommune til at hæve ambitionen og indføre krav om nulemissions-lastbiler for jord- og materialetransporter i dette gigantiske projekt, alternativt en bindende faseplan med dokumenterede milepæle for fuld elektrificering - i tråd med bygningsreglementets nye proceskrav og de bedste praksisser i regionen. Vi henstiller til, at der stilles krav til entreprenøren ved RYA-byggepladsen (som ligger lige på grænsen til Kbh Kommune) om at al transport under anlæg bør være emissionsfri (som i Kbh) eller mindst-emissionsløsning (ZEV – Zero Emission Vehicles) af hensyn til støj og til beboernes sundhed. Dette omfatter lastbiler til jordkørsel, materialekørsel og intern logistik. Krav og forslag: • Indfør kontraktkrav om elektriske lastbiler og varebiler i hele anlægsperioden, med dokumentation via telemetri og leverandørernes grønne køreplaner. • Minimér tomkørsel via logistikoptimering, koordinering af læssetider og anvendelse af back-haul på returlæs. # Lastbiler og støjende arbejde fra kl.8.00 i stedet for 7.00 På vejen er der enighed om, at vi ønsker, at lastbiler, støj og arbejde må begynde senere end kl.7.00. Så folk får ro til at få deres børn op og klar til skole uden fare. Vi kan ikke leve med støj fra kl.7.00 seks dage om ugen. Nogle beboere ønsker, at arbejdet begynder kl.9.00 og andre kan leve med 8.00. Her i mit høringssvar, vil jeg bede om, at det begynder kl.8.00. Og at der holdes fri om lørdagen i sommerperioden. Så det bliver muligt at holde weekend i haven. # Stop for brug jomfruelige materialer, effektiv råstofstyring og cirkulær jordhåndtering Projektet bør undgå brug af jomfruelige råstoffer (sand, sten og grus), hvor dokumenterede sekundære materialer eller genbrugsmaterialer kan erstatte dem uden kvalitets- eller sikkerhedstab. I Københavns Kommune anbefales korrekt adskillelse af jordtyper og der kræves § 19-tilladelse for genanvendelse. I Gentofte Kommune har man givet § 19-tilladelse i konkrete sager (f.eks. ledningsomlægning i Hellerup ved Novo Nordisk byggeriet),		

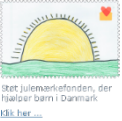
AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	men der findes endnu ingen fast politik, der systematisk understøtter genanvendelse af jord i nye projekter. Vi opfordrer Gentofte Kommune til at tage inspiration fra næste-generations bæredygtighedsplaner – herunder en konkret politik om ‘recycled first’ for jordmaterialer i anlægsprojekter, med tilhørende retningslinjer og dokumentationskrav. Vi har i baghovedet, at alt opgravet (forurenede) jord ender ude i Øresund – som en del af Lynetteholmprojektet (oplyst til Borgermødet på Gentofte Rådhus). En bæredygtig praksis vil være at genanvende så meget jord på selve projektet som muligt. Der er mulighed for opmagasinering af jord på byggeplads RYA, da der er en ikke anvendt stikvej, hvor der nemt kan opbevares materialer til genanvendelse. Denne genanvendelse vil sikre, at der ikke bruges unødvendigt mange virgine materialer. Og lastbiltrafikken vil minimeres – da der ikke behøver at bliver kørt gammel jord ud for at komme ny jord ind. Jordhåndtering er en væsentlig kilde til både CO₂-udledning og gener. Det foreslås, at projektet arbejder efter en ”no waste of soil”-tilgang. Gentofte Kommunes Klimahandleplan 2025–2026 indeholder overordnede bæredygtighedstiltag og strategiværktøjer for bygge- og renoveringsprojekter, såsom en bæredygtighedsskabelon, men der nævnes ikke en direkte retningslinje om genanvendelse af jord specifikt. Fokus er mere bredt (cirkulær økonomi, bæredygtige materialer, evaluering af livscyklusomkostninger) Krav og forslag: • Indfør ”recycled first”-princip i udbud og kontrakter; dokumentér, hvor jomfruelige materialer er absolut nødvendige – og hvorfor. • Etabler klare materialepas og sporbarhed for alle masser og materialer. • Brug lokale genbrugsfraktioner og certificerede tilslag fra nedrivning/ombygning fremfor lange transporter af jomfruelige råstoffer. • Fastlæg mål for genanvendelsesandel (>80 % for relevante fraktioner) med kontrol- og sanktionsmekanismer. • Udarbejd en jordhåndteringsplan med maksimal lokal genanvendelse og minimering af deponi og langdistancetransport. • Forbehandl/klassificér jord tidligt for at øge genanvendelsesmuligheder; anvend renseteknologier hvor relevant. • Brug digitale massedisponeringsværktøjer for at matche overskudsjord med lokale behov (volde, terrænregulering, støjafskærmning mv.). • Offentliggør løbende status for mængder, transporter og genanvendelsesgrader. <u># Vi beder om, at der udarbejdes nye tegninger – nyt dronefotomateriale med nutidsoplysninger for RYA-projektet</u> RYA-projektet virker ikke gennemarbejdet og virker til at være besluttet i hast. Hvilket man ville kunne se, hvis man var her på feltarbejde her. Eksempler: Ingen har opdaget, at billedet der bruges af krydset Rygårds Alle / Lundegårdsvej – er mange år gammelt. Det svarer ikke til de faktiske forhold (der er fx en sti gennem min have, der ikke findes i virkeligheden. Der kan ikke hentes renovation fra, som det er blevet engang før min tid. I projektet synes der at være taget udgangspunkt i dette).		

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Der er ikke taget højde for, at der er indkørsel og el-ladestander her via Lundgårdsvej, hvor der er planlagt hegn foran indkørsel. På tegninger står mit hus anført som nr.27. Det er nr. 54 på Rygårds allé. Førhen hed det Lundegårdsvej 27. Der er ikke taget højde for, at her drives erhverv og er arbejdspladser (CVR-registret viser, at her er erhverv på adressen og har været siden jeg flyttede hertil i 2023). Alligevel bliver jeg igen og igen konfronteret med, at ”arbejdet jo finder sted når I er væk om dagen”. Men dette er en arbejdsplads, der skal fungere. Projektets medarbejdere og kommunikationen vedrørende projektet synes heller ikke at være klar over ejerforhold i huse, der bliver ramt af byggeriet: Alle husene i Studiebyen er ejet af et boligselskab under KAB og lejet ud til børnebørn af de første lejere og koster derfor kun ca 5000 pr måned for et hus (det var ”studier” i hvordan arbejderklassen kunne komme ud til lys og luft i engelsk inspirerede huse og rækkehuse bygget i 1920erne, deraf navnet Studiebyen). De lejere, der bliver påvirket af trafik og støj fra byggeriet, vil opleve markante gener, men vil ikke opleve nogen form for økonomiske tab, da de er lejere. Modsat os i ejerboliger ved RYA-byggepladsen. De eneste, der vil opleve økonomiske tab på deres ejerboliger, er os, der bor ved byggeplads RYA (alle andre er lejeboliger). Her bliver to dobbelthuse med fire ejerboliger særligt hårdt ramt. Nr 54 har modsat de andre matrikler ikke baghave, men kun have ud mod byggepladsen, fordi det er en hjørnegrund. Det skal efter planen både eksproprieres og have fremtidige servitutter. Nr 54 - mit hus - er også det eneste, der er en arbejdsplads med erhverv – så vi er her døgnet rundt. Alligevel har man på intet tidspunkt fundet det korrekt at kontakte os i de fire ejerboliger og i virksomheden. Det ønsker vi os sker i fremtiden, så vi er orienteret om alt vedrørende byggeriet. <u>#Der er ikke lavet rapport om træerne, biodiversitet og dyreliv her ved RYA-byggepladsen. Er dette mon en forglemmelse?</u> Hvorfor er det ikke anført, hvorledes man vil sikre de historiske træer, som er udtaget som ”særligt beskyttede” i kommunen - på Byplanudvalgets møde Gentofte Rådhus 2.december 2024? Der er kun tre træer fra den oprindelige Rygårds Allé tilbage. Der er kun to, der stadig står overfor hinanden. Det er de to træer, som er særligt beskyttede – men som står lige midt i RYAbyggepladsen. Historiske kilder dokumenterer, at Rygårds Allé er en historisk allé med bevaringsværdige træer, og at ”Lundegårdens jorde i Hellerup” (det er her) stadig rummer parktræer fra tidligere tid. Disse er første gang omtalt i historiske kilder i 1901. Der er flagermus i de to store træer i krydset. Flagermus er beskyttet efter EU’s habitatdirektiv.		

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Træernes rodnet risikerer at blive beskadiget af gravearbejde og tung trafik. Det anbefales derfor, at der etableres en træbeskyttelseszone og at træernes sundhed overvåges, og at der sikres levesteder til ugler og flagermus under og efter anlægsarbejdet. Man kan bygge 3-5 meter fra store træer, men man skal overvåge deres tilstand og rodnet under byggeriet. Her er foruden ugler og flagermus også skovskader og andre fugle – og her er pindsvin og ræve – og vi har virkelig mange vilde bier og sommerfugle, da vi har forsøgt at skabe en grøn korridor ind mod Mindelunden og Svanemølle-skoven. Vi vil gerne bevare det hele. Hvorfor foreligger der ikke en biodiversitetsrapport vedr. RYA-byggepladsen? Skal der ikke laves sådan en rapport? Projektet må ikke forringe lokale grønne strukturer, levesteder eller økologiske forbindelser. Forslag: • Kortlæg beskyttede arter, redeområder og migreringsruter; indfør byggepauser i yngleperioder. • Etabler kontinuerlige biodiversitetskorridorer og undgå unødvendig befæstelse. • Brug mørkelægning/skærmning mod lysforurening i aften-/nattimer. #Handicap-parkering til pårørende Jeg har en handicappet mor, der ankommer i handicapbil. Hvordan får jeg hende ind? På tegningerne er der hegn helt tæt foran min hæk – og den dækker indgangen til nr.54. #Digitalt fritaget nabo uden information Min nabo på Lundegårdsvej 25 har boet her siden 1957. Han har ikke fået besked om projektet og kender kun til det fra mig. Han er ”digitalt fritaget” – men er ikke blevet informeret med breve i postkassen. Han er meget bekymret for dyrelivet, som han har fulgt her på vejen og i nabolaget hele sit liv. Det er hele hans liv og hans glæde. Igen virker det forhastet vedrørende RYA-byggepladsen, at man ikke hører naboerne og ikke undersøger, om der er ældre, der ikke får information i E-boks. Den ret vil vi gerne sikre fremadrettet. # Sidste punkt: Hensyn til erhverv – og økonomiske tab vedrørende Svanemølleprojektet Jeg har som nu nævnt en del gange to virksomheder på adressen foruden privat værelsesudlejning, som er en forudsætning for husets økonomi. Min ene virksomhed er en produktionsvirksomhed – et spiritusfirma (botanisk-gin.dk) der har lager her og som får (uanmeldte) besøg af Fødevaremyndighederne. Vi modtager paller med tunge kasser med lastbil og skal kunne få tunge kasser ud igen via vores hovedindgang på Rygårds Alle 54 – hvortil der er nedgang til kælder, hvor der er lager. (Paller kan ikke komme over græs). Hvordan sikrer vi at myndighederne kan komme på kontrolbesøg? Samt at vi kan modtage varer og køre varer væk herfra? Den anden virksomhed er min kommunikationsvirksomhed, som også hele tiden har været registreret her på adressen.		

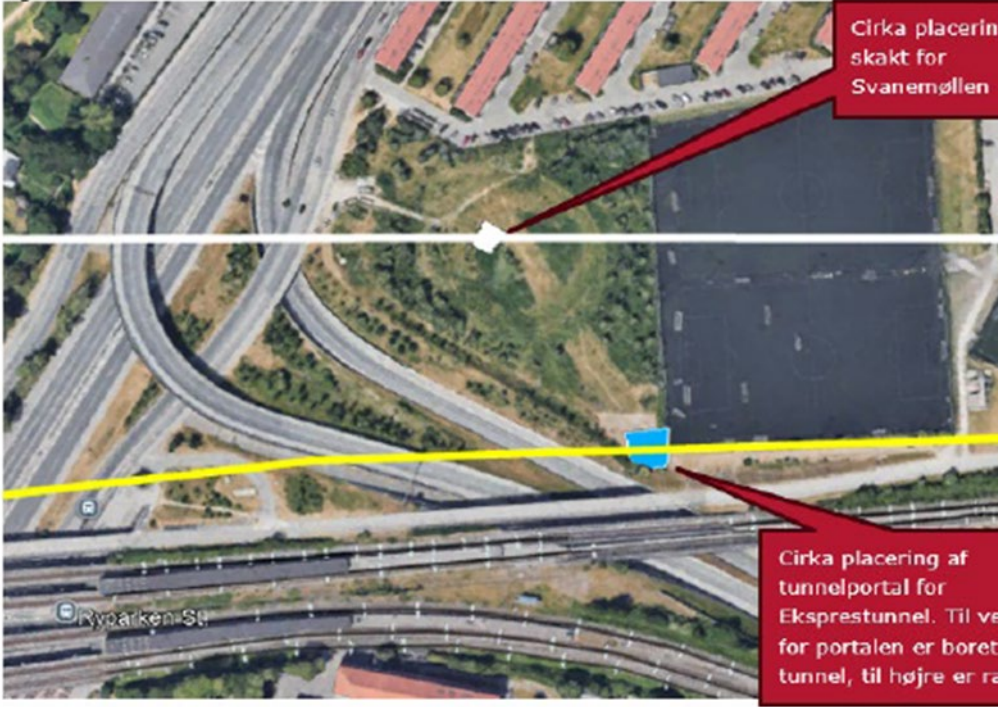
AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Huset er købt til formålet – huset hedder Studiehuset – og er vores kontor + lager + mit private hjem. Sommetider lejes hele huset ud. I Wenneberg & Co. - virksomheden producerer vi podcast i havestuen og vi laver tv om have udendørs. Begge dele kræver ro. Hele huset bliver somme tider udlejet til filmoptagelser eller vi er selv med i tv-optagelser – det kræver ofte parkering af ret mange sendevogne. Den slags arbejde skal jeg kunne udføre. Det kræver også ro, at lave bogprojekter og journalistik og producere Den lille grønne avis – Danmarks største klimamedie, der bliver til her (www.signewenneberg.dk). Jeg har et ansvar overfor mine ansatte og deres arbejdsmiljø – støj og adgangsforhold. Og jeg har et ansvar for selv at kunne være produktiv, så jeg kan betale mine medarbejderes løn. Studiehuset er også værelsesudlejning og pensionat. Gæster fra primært Jylland er glade at bo her i roen lige udenfor byen og nyder den gratis parkering – jeg her flere faste gæster, som arbejder med kunst og større værker, som de har i bilen/lastbilen/trailer ude foran. De bor her en nat eller to eller fem. Det har fungeret perfekt med dette flow af forskelligt erhverv i huset i to år. Hvorledes vil de manglende indtægter blive erstattet fra projektets side? Hvorledes vil udgifter til i perioder at rejse væk fra adressen for at kunne arbejde andre steder blive kompenseret? Hvorledes vil den delvise ekspropriation samt servitutpålægning blive kompenseret? Og hvad er proceduren for dette? Tak for at læse vores høringssvar. Tak på forhånd for at vende tilbage på de stillede spørgsmål. Med venlig hilsen Signe Wenneberg, Rygårds Allé 54, 2900 Hellerup.		
82/ På vegne af Ejerlauget vedr. rækkehusbebyggelsen ved Solvænget mv. afgives hermed vedhæftede høringssvar vedr. Svanemøllen Skybrudstunnel Venlig hilsen Dorrit Vanglo, formand	Høringssvar vedr. Svanemøllen Skybrudstunnel Ejerlauget vedr. rækkehusbebyggelsen ved Solvænget mv. omfatter boliger beliggende på vejene Østerled, Solvænget, Soldalen og Vesterled på Ydre Østerbro. Bebyggelsen har i forbindelse med de senere års skybrud har haft mange huse berørt af oversvømmede kældre, men har også mange erfaringer med infrastrukturprojekter omkring Svanemøllen, ikke mindst etableringen af Nordhavnsvej og det igangværende projekt med Nordhavnstunnelen. Ejerlauget er imidlertid grundlæggende meget positivt indstillet over for etableringen af Svanemøllen Skybrudstunnel, som på sigt kan være med til at sikre bebyggelsen mod oversvømmelser. Vi har således forståelse for, at et så stort projekt nødvendigvis vil medføre en række gener for de omkringboende i byggeperioden, hvilket er udførligt beskrevet i den udarbejdede Miljøvurderingsrapport for projektet.	Tak for alle erfaringerne fra tidligere projekter, dem vil bygherre inddrage i den endelige trafikplanlægning. Bygherre vil selvfølgelig undersøge trafikforholdene igen inden etableringen af tømmeledningen igangsættes. Især da der går flere år, før der skal arbejdes på Strandvænget. Derfor vil MKRs trafikanalyse være forældet. Det er vejmyndigheden, der beslutter, hvordan trafikken skal reguleres, men bygherre vil tage forslagene til forhindring af smutvejsbilister med til vejmyndigheden.	København er præget af mange projekter, som påvirker trafikken, det vil derfor under alle omstændigheder med så stort og langvarigt projekt som dette være vanskeligt at give nogle fuldstændig retvisende tal. Styrelsen har vurderet, at det har været ok også at anvende nogle lidt ældre trafiktal til vurderingerne. Herudover vil vejmyndigheden på et senere tidspunkt skulle give tilladelse til projektet. Styrelsen har ikke yderligere at tilføje.

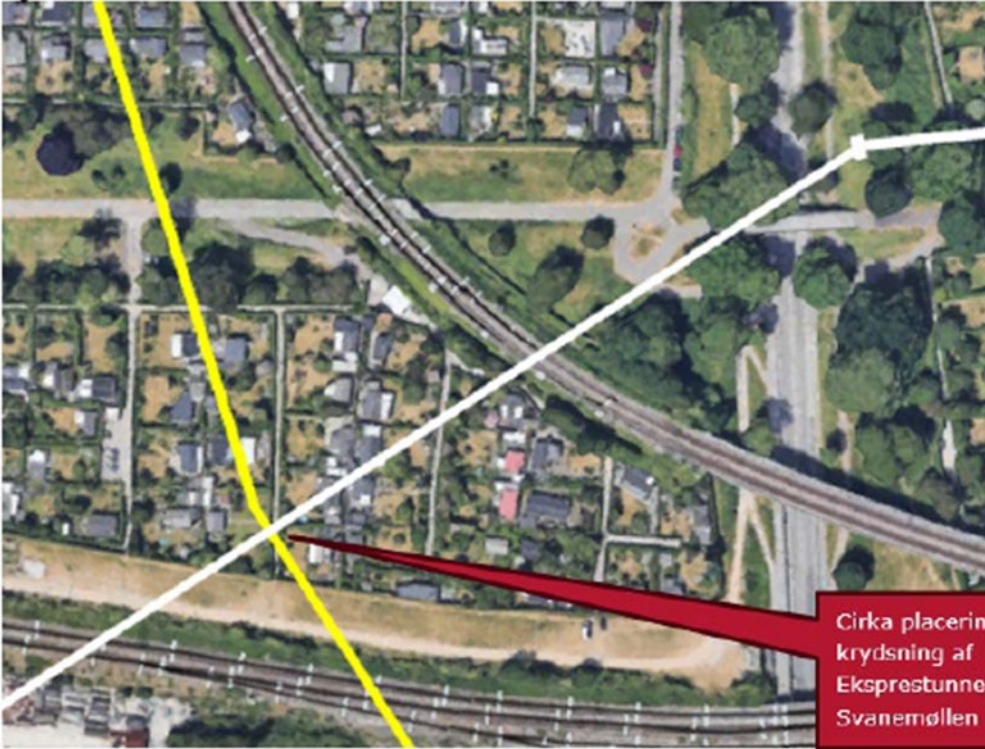
AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	For vores vedkommende koncentrerer opmærksomheden sig om etableringen af den såkaldte ”Tømmeledning” ved Strandvænget. Med dette høringssvar ønsker vi dels at påpege forhold i rapporten, som vi finder misvisende, og dels at gøre opmærksom på nogle afledte konsekvenser, som vi ønsker håndteret inden igangsætning af de enkelte faser i projektet. I rapportens afsnit 7.2 fremgår der i tabel 7-1 en række trafiktællinger, som angives at være udarbejdet i 2019. For så vidt angår tallene for Strandvejen s.f. Strandøre, Strandvænget, Strandpromenaden og Kalkbrænderihavnsgade nord hhv. syd for Sundkrogsgade er det tydeligt, at tallene ikke afspejler de seneste års udvikling i området, dvs. sådan som trafiksituationen har udviklet sig efter åbningen af Nordhavnsvejen og udbygningen af Nordhavnsopfyldet nord for Århusgadekvarteret. Det er således ikke angivet, hvor på Strandvænget den pågældende måling er foretaget – før eller efter sammenfletningen med Nordhavnsvejen. Formentlig fordi målingen er udarbejdet før åbningen af Nordhavnsvejen, som har betydet en voldsom forøgelse af trafikmængden på den nordsydgående del af Strandvænget. En trafikmængde som er blevet yderligere forøget i takt med udbygningen af Nordhavnsopfyldet og Århusgadekvarteret. Omvendt er der sket en betydelig fredeliggørelse af Strandpromenaden efter åbningen af Nordhavnsvejen og omlægningen af Ring 2 til at fortsætte ad Strandvejen syd for Strandøre og ned ad Strandvænget. Vi skal derfor på det kraftigste opfordre til, at der foretages nye trafiktællinger, så planlægningen af de enkelte faser i etableringen af Tømmeledningens tilslutning til Strandvængets Pumpestation kan ske på en opdateret vurdering af trafiksituationen i området omkring krydset ved Strandpromenaden og Strandvænget, så de trafikale gener kan minimeres. Af rapportens afsnit 7.3.6 fremgår det, at ”Byggepladserne (ved Tømmeledningens tilslutning til Svanevængets Pumpestation) inddrager således dele af vejearealet, så det vil være nødvendigt at regulere biltrafikken. Der vil i perioden altid være mindst et spor åbent i hver retning.” En reduktion til kun ét spor på Strandvænget vil medføre endog meget store kødannelser, idet der allerede på nuværende tidspunkt med to spor er stærk kødannelse i indadgående retning på Strandvænget i morgenmyledretiden og udadgående retning om eftermiddagen. En indsnævring til kun ét spor vil erfaringsmæssigt medføre, at mange trafikanter vil søge andre veje. Om morgenen vil mange dreje fra Lyngbyvejen ved Tuborgvej og derefter enten fortsætte ind ad Østerbrogade eller søge ned ad 2 Strandøre, Solvænget, Østerled eller Svanevænget for at forsøge at komme hurtigere frem mod Sundkrogsgade eller videre ind ad Kalkbrænderihavnsgade – og modsat om eftermiddagen. Når vi skriver ”erfaringsmæssigt” skyldes det vores flerårige oplevelser under bygningen af Nordhavnsvejen, hvor trafikken ned gennem vores kvarter blev voldsomt forøget med masser af smutvejsbilister, i daglig tale omtalt som ”blodtryksbilister”, fordi deres trafikadfærd vidnede om stærkt forhøjet blodtryk som følge af de trafikale problemer - med væsentlig forhøjet risiko for kvarterets ”bløde” trafikanter til følge.		

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Først mod afslutningen af Nordhavnsvejens etablering lykkedes det at vinde kommunens forståelse for, at situationen var uholdbar og krævede en indsats for at forhindre denne smutvejstrafik gennem lukning af Solvænget, Østerled og Svanevænget for ud-/indkørsel ved Strandpromenaden. Om løsningen så kom i stand for at forbedre trafiksikkerheden i kvarteret, eller fordi Københavns Kommune kunne se ind i at skulle overtage de private fællesveje som følge af den stærkt forøgede trafik, står hen i det uvisse. Vi ønsker derfor, at der denne gang sættes ind på forkant ved, at der i god tid før igangsætningen af de byggefaser, der forudsætter indsnævring af vejbanerne på Strandvænget (fase 4 og 5), etableres foranstaltninger til sikring af, at vejene gennem vores kvarter ikke kan benyttes som smutveje mellem Strandvejen og Strandpromenaden – foranstaltninger, vi ønsker medinddragelse i. Med disse bemærkninger vil vi se frem til at modtage den lovede mere detaljerede plan for etableringen af Svanemøllens Skybrudstunnel. Med venlig hilsen p.b.v. Dorrit Vanglo Formand		
83/ På vegne af Ejerlauget vedr. rækkehusbebyggelsen ved Solvænget mv. afgives hermed vedhæftede høringssvar vedr. Svanemøllen Skybrudstunnel  Venlig hilsen Dorrit Vanglo, formand M +45 20 86 08 98 - dorrit-vanglo@gmail.com Samme høringssvar som Akt nr. 82	Høringssvar vedr. Svanemøllen Skybrudstunnel Ejerlauget vedr. rækkehusbebyggelsen ved Solvænget mv. omfatter boliger beliggende på vejene Østerled, Solvænget, Soldalen og Vesterled på Ydre Østerbro. Bebyggelsen har i forbindelse med de senere års skybrud har haft mange huse berørt af oversvømmede kældre, men har også mange erfaringer med infrastrukturprojekter omkring Svanemøllen, ikke mindst etableringen af Nordhavnsvej og det igangværende projekt med Nordhavnstunnelen. Ejerlauget er imidlertid grundlæggende meget positivt indstillet over for etableringen af Svanemøllen Skybrudstunnel, som på sigt kan være med til at sikre bebyggelsen mod oversvømmelser. Vi har således forståelse for, at et så stort projekt nødvendigvis vil medføre en række gener for de omkringboende i byggeperioden, hvilket er udførligt beskrevet i den udarbejdede Miljøvurderingsrapport for projektet. For vores vedkommende koncentrerer opmærksomheden sig om etableringen af den såkaldte ”Tømmeledning” ved Strandvænget. Med dette høringssvar ønsker vi dels at påpege forhold i rapporten, som vi finder misvisende, og dels at gøre opmærksom på nogle afledte konsekvenser, som vi ønsker håndteret inden igangsætning af de enkelte faser i projektet. I rapportens afsnit 7.2 fremgår der i tabel 7-1 en række trafiktællinger, som angives at være udarbejdet i 2019. For så vidt angår tallene for Strandvejen s.f. Strandøre, Strandvænget, Strandpromenaden og Kalkbrænderihavnsvej nord hhv. syd for Sundkrogsgade er det tydeligt, at tallene ikke afspejler de seneste års udvikling i området, dvs. sådan som trafiksituationen har udviklet sig efter åbningen af Nordhavnsvejen og udbygningen af Nordhavnsopfyldet nord for Århusgadekvarteret. Det er således ikke angivet, hvor på Strandvænget den pågældende måling er foretaget – før eller efter sammenfletningen med Nordhavnsvejen. Formentlig fordi målingen er udarbejdet før åbningen af Nordhavnsvejen, som har betydet en voldsom forøgelse af trafikmængden på den nordsydgående del af Strandvænget.	Identisk høringssvar som Akt nr. 82	

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	En trafikmængde som er blevet yderligere forøget i takt med udbygningen af Nordhavnsopfyldet og Århusgadekvarteret. Omvendt er der sket en betydelig fredeliggørelse af Strandpromenaden efter åbningen af Nordhavnsvejen og omlægningen af Ring 2 til at fortsætte ad Strandvejen syd for Strandøre og ned ad Strandvænget. Vi skal derfor på det kraftigste opfordre til, at der foretages nye trafiktællinger, så planlægningen af de enkelte faser i etableringen af Tømmeledningens tilslutning til Strandvængets Pumpestation kan ske på en opdateret vurdering af trafiksituationen i området omkring krydset ved Strandpromenaden og Strandvænget, så de trafikale gener kan minimeres. Af rapportens afsnit 7.3.6 fremgår det, at ”Byggepladserne (ved Tømmeledningens tilslutning til Svanevængets Pumpestation) inddrager således dele af vejearealet, så det vil være nødvendigt at regulere biltrafikken. Der vil i perioden altid være mindst et spor åbent i hver retning.” En reduktion til kun ét spor på Strandvænget vil medføre endog meget store kødannelser, idet der allerede på nuværende tidspunkt med to spor er stærk kødannelse i indadgående retning på Strandvænget i morgenmildretiden og udadgående retning om eftermiddagen. En indsnævring til kun ét spor vil erfaringsmæssigt medføre, at mange trafikanter vil søge andre veje. Om morgenen vil mange dreje fra Lyngbyvejen ved Tuborgvej og derefter enten fortsætte ind ad Østerbrogade eller søge ned ad 2 Strandøre, Solvænget, Østerled eller Svanevænget for at forsøge at komme hurtigere frem mod Sundkrogsgade eller videre ind ad Kalkbrænderihavnsgade – og modsat om eftermiddagen. Når vi skriver ”erfaringsmæssigt” skyldes det vores flerårige oplevelser under bygningen af Nordhavnsvejen, hvor trafikken ned gennem vores kvarter blev voldsomt forøget med masser af smutvejsbilister, i daglig tale omtalt som ”blodtryksbilister”, fordi deres trafikadfærd vidnede om stærkt forhøjet blodtryk som følge af de trafikale problemer - med væsentlig forhøjet risiko for kvarterets ”bløde” trafikanter til følge. Først mod afslutningen af Nordhavnsvejens etablering lykkedes det at vinde kommunens forståelse for, at situationen var uholdbar og krævede en indsats for at forhindre denne smutvejstrafik gennem lukning af Solvænget, Østerled og Svanevænget for ud-/indkørsel ved Strandpromenaden. Om løsningen så kom i stand for at forbedre trafiksikkerheden i kvarteret, eller fordi Københavns Kommune kunne se ind i at skulle overtage de private fællesveje som følge af den stærkt forøgede trafik, står hen i det uvisse. Vi ønsker derfor, at der denne gang sættes ind på forkant ved, at der i god tid før igangsætningen af de byggefaser, der forudsætter indsnævring af vejbanerne på Strandvænget (fase 4 og 5), etableres foranstaltninger til sikring af, at vejene gennem vores kvarter ikke kan benyttes som smutveje mellem Strandvejen og Strandpromenaden – foranstaltninger, vi ønsker medinddragelse i. Med disse bemærkninger vil vi se frem til at modtage den lovede mere detaljerede plan for etableringen af Svanemøllens Skybrudstunnel. Med venlig hilsen p.b.v. Dorrit Vanglo Formand		
84/ Signe Nørmose	Journal nummer 2025-14363	Se generelt afsnit emne ”Dyssegårdsparkens naboer” og ”Støj”	Styrelsen har ikke yderligere at tilføje.

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
Forperson for Dysse- gaards Grundejerfor- ening	Hej Vi skriver ang. høringssvar for Skybrudstunnel projektet, I dialog med grundejere i vores foreningen fremsender Dyssegaards grundejerfor- ening hermed følgende bemærkninger til opfølgning: Vi har en allerede eksisterende bekymring omkring trafik på Dyssegårdsvej og ud- og indkørsler fra Sønderengen. Dette er en skolevej og mange skolebørn færdes der om morgenen og efter middag. I forbindelse med planlagt lastbilskørsel foreslår vi derfor at der anlægges lysregulering ved krydset. Endvidere ønsker vi at der etable- res hastighedsbegrænsninger på 40 kilometer i timen på de af lastbilerne anvendte sideveje (Sønderengen og Slettevej) - herunder skiltning og vej chikaner. Man kunne med fordel anlægge 'grønne' chikaner med beplantning. Dette med øje at sikre tra- fiksikkerheden for børn og beboere på veje der ikke er dimensionerede til tung tra- fik. Vi henstiller til at der ikke udføres støjende arbejde om lørdagen. Med et længereva- rende projekt som dette oplever vi at støjbelastningen for grundejerne er voldsom hvis det både er alle hverdage og om lørdagen. Signe Nørmose Forperson for Dyssegaards Grundejerforening		
85/ Derudover har vi modtaget vedlagte fra Vejdirektoratet og DSB. Venlig hilsen Annelise Kløv Direktionssekretær Transportministeriet Minister- og Ledelses- sekretariatet Ministry of Transport Frederiksholms Kanal 27 F DK-1220 København K	Høringssvar til Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø vedr. høring over Svanemøllens Skybrudstunnel med udkast til miljøvurde- ringstilladelse samt miljøkonsekvensrapport - journalnummer 2025- 14363 (Id nr.: 507975) Under henvisning til Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljøs høring af 4. august 2025 om Svanemøllens Skybrudstunnel med udkast til miljøvurderingstillad- else samt miljøkonsekvensrapport bemærkes, at Transportministeriet har modta- get følgende høringsbidrag fra Banedanmark: ”Banedanmark gør opmærksom på, at Svanemøllens skybrudstunnel flere steder vil passere Ringbanen samt alle spor på strækningen Svanemøllen-Hellerup. Det er derfor vigtigt, at Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø er opmærksom på, at skybrudstunnelprojektets linjeføring og arbejder tilrettelægges på en måde, der sikrer en problemfri togdrift.” Derudover har vi modtaget vedlagte fra Vejdirektoratet og DSB. Venlig hilsen Annelise Kløv Direktionssekretær Transportministeriet Minister- og Ledelsessekretariatet DSB’s bemærkninger til høring vedr. Grøn Arealomlægning og Vand- miljø om Svanemøllens Skybrudstunnel	<u>Høringssvar fra Banedanmark</u> Projektet er i dialog med BaneDanmark i forbindelse med den igangværende CSM proces. Projektet vil fortsætte den tætte dialog med BaneDanmark for at sikre problemfri togdrift. <u>Høringssvar fra DSB</u> Projektet vil holde DSB orienteret omkring designdata og eventuelle ønsker om afvigelser fra MKR. Ryparken (RIA): Der opstarter ledningsomlægninger på RIA i 1. kvartal 2026 og SST projektet skal have hovedkvarter på RIA, så der vil være byggeplads her frem til 2032/2033. Herefter vil det være muligt for DSB at overtage byggepladsområdet. Lersø Parkalle (LSA): Projektet vil holde DSB orienteret om den forventelige og endelige tunnelplace- ring. <u>Høringssvar fra Vejdirektoratet</u> Projektopstart vil være i januar 2026, medmindre der fremsendes klager med opsættende virkning. Projektet forventes afsluttet i 2033. I 2026 vil der blive udført tre mindre projektdele, og i 2027 forventes hovedpro- jektet igangsat.	Styrelsen har ikke yderligere at tilføje.

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Med reference til høringsforslaget fra Transportministeriet vedr. arealomlægning og vandmiljø om Svanemøllens Skybrudstunnel, ønsker DSB at tilkendegive sine bemærkninger. Høringssvaret er udarbejdet i samarbejde med Metroselskabet, som er hovedrådgiver for DSB på de dele af projektet, der omhandler det fysiske anlæg og tilhørende systemer. Høringen er relevant i forbindelse med Eksprestunnelsprojekt (XT). Det bemærkes i denne forbindelse, at XT-projektet pt. befinder sig i den første halvdel af en fase 1-undersøgelse, hvorfor der fortsat er usikkerhed om den præcise linjeføring m.v. Generelt XT-projektet er bekendt med Svanemøllen Skybrudstunnel (SST) og har i fase 0 indhentet oplysninger om placering m.v. af denne. De to projekter bør fremadrettet udveksle relevante designdata m.v. for at sikre, at der ikke senere opstår konflikter/problemer mellem de to. Ryparken (RIA) Begge projekter skal have en arbejdsplads i området. På figur 1 nedenfor er indtegnet en cirka placering af de blivende bygværker (skakt og tunnelportal). De to projekter kan ikke være i området samtidig, hvorfor der er brug for en koordinering af udførelsestidspunkterne. <i>Figur 1</i>  Med hvid linje er vist Svanemøllens skybrudstunnel. Den hvide firkant angiver placeringen af en skakt til brug for SST. Med gul linje er vist den forventede linjeføring fra Eksprestunnellen. Den blå firkant angiver placeringen af den forventede tunnelportal for XT-projektet.	Bygherre er opmærksom på sammenfaldet af tidsplanen for Nordhavnstunnelen. Men da projektdelen ved Strandvænget/Strandpromenaden gennemføres sidst i projektperioden, vil der ikke være sammenfald med Nordhavnstunnelen.	

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	SST-skakten er ca. 21 m. dyb indvendig, hvilket må betyde, at selve tunnelen ligger i tilsvarende dybde – dvs. langt under XT-tunnelrør. Der er – som vist i figur 1 - således ikke fare for et fysisk sammenstød mellem de to. Lersø Parkalle (LSA) SST-skakten er placeret langt væk fra XT, men de to tunneller krydser hinanden syd for Emdrup/vest for Lersø Parkalle, jf. figur 2 nedenfor. De to projekter bør koordinere længdeprofildata for ikke at støde ind i hinanden. <i>Figur 2</i>  Med hvid linje er vist Svanemøllens skybrudstunnel. Den hvide firkant angiver placeringen af en skakt til brug for SST. Med gul linje er vist den forventede linjeføring fra Eksprestunnelen. De to projekter krydser hinanden syd for Emdrup/vest for Lersø Parkalle. DSB Koncernsekretariatet Telegade 2 2630 Taastrup Vejdirektoratets høringssvar til offentlig høring af miljøkonsekvensrapport og udkast til tilladelser, Svanemøllens Skybrudstunnel Høringssvar vedrørende høring fra Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø over Svanemøllens Skybrudstunnel med udkast til miljøvurderingstilladelse samt miljøkonsekvensrapport.		

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Vejdirektoratet bemærker, det er uklart, hvornår Hofors projekt skal udføres. Der gøres opmærksom på, at der skal foregå generel koordinering med Nordhavnstunnel-projektet. Særligt såfremt Hofors udførelse forudsætter adgang til eller råden over arealerne ved Strandvænget/Strandpromenaden, idet Nordhavnstunnel-projektet her har byggeplads og adgangsveje, der kan påvirke Hofors projekt. Nordhavnstunnel-projektet er efter gældende tidsplan forventeligt færdig med at benytte arealerne ved udgangen af 2028. Venlig hilsen Karina Louise Hansen Specialkonsulent		
87/ Signe Døj Nielsen Eksterne Byprojekter Metroselskabet og Hovedstadens Letbane Metrovej 5 DK-2300 København S	Journalnr.2025-14363 Metroselskabets bemærkninger til udkast til miljøvurderingstilladelse, udkast til udledningstilladelse mm. samt tilhørende miljøkonsekvensrapport for såvel landdel og havdel for projektet Svanemøllen Skybrudstunnel Metroselskabet har gennemgået materialet og har følgende bemærkninger: Det fremgår af Svanemøllen Skybrudstunnel miljøkonsekvensrapport (VVM), side 72, afsnit 4.8.2, at projektet forventer at anvende et areal på Prøvestenen Syd midlertidigt i ca. 4 uger, til sammensvejsning af en tømmeledning. Metroselskabet gør opmærksom på, at anvendelsen af dette areal vil være i direkte konflikt med M5 metroprojektet, hvor samme areal indgår i M5’s kontrol- og vedligeholdelsescenter samt stormflodssikringen omkring dette. Der er behov for, at arbejdsarealet forskydes mod øst. Derudover bemærkes det, at adgangen til området også vil blive midlertidigt og permanent omlagt som en del af M5- projektet. Endvidere etableres der erstatningsvandhuller på Prøvestenen Syd og disse er indikativt angivet i MKV’en. Metroselskabet indgår meget gerne i dialog med Høfor og Novafos vedr. den nærmere planlægning. Metroselskabet gør endvidere opmærksom på, at forlængelsen af metrolinjen M4 i Nordhavn ikke fremgår af materialet, og at M4 bør være en del af de kumulative effekter, herunder i relation til kørsel med tung trafik igennem Nordhavn. Såfremt styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø har spørgsmål til ovenstående, kan Metroselskabet kontaktes på byggeprojekt@m.dk. Med venlig hilsen Signe Døj Nielsen Eksterne Byprojekter	Det er svært at se 5-6 år frem i tiden, og det er ikke muligt for bygherre at reservere et areal til brug i fire uger allerede nu. Bygherre har allerede været i kontakt med Metroselskabet og er opmærksom på, at det kan blive nødvendigt at flytte området for samling af tømmeledningen længere mod øst. Vurderingerne i MKR vil være de samme ved den alternative placering, så en eventuel flytning af området bør ikke blive problematisk. Bygherre vil tage kontakt til Metroselskabet i god tid inden tømmeledningen skal samles, og endeligt aftale mulighederne for arealleje og adgangsveje. M4 projektet indgår ikke i MKR, da projektet først igangsatte 1. offentlige høring af Miljøvurderingen en uge efter SST projektets 2. offentlige høringsperiode blev igangsat. Projektet er dog opmærksom på M4 og vil fortsat være i tæt kontakt med Metroselskabet. Trafik med lastbilkørsel i Nordhavn er generelt høj. Projektet anbefaler derfor i MKR pramtransport fra Fiskerihavnen (FSK). Dermed mindskes lastbilkørslen fra projektet i Nordhavn.	Styrelsen har ikke yderligere at tilføje.
88/ Peter Astrup og Caroline Clausen.	Klage i forbindelse med høring over skybrudstunnel Kære Gladsaxe Kommune, Vi kan forstå, at vores lokalområde står overfor en enorm og årelang ombygning for at sikre mod skybrud. Vi skriver fordi, at vi mener de nuværende planer for ombygningen er helt uacceptable og ødelægger livskvaliteten for lokale beboere.	Der vil blive sikret adgangsveje for gående og cyklister forbi byggepladserne, og der vil være flagmænd ved ind- og udkørsel fra byggepladserne. Dette for at sikre fortsat sikre cykelveje. Se generelt afsnit emne ”Støj” for yderligere info omkring støjbelastningen, da den varierer meget i forbindelse med de 8 år projektet varer.	Styrelsen har ikke yderligere at tilføje.

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Først og fremmest, så har vi tre drenge, som dagligt cykler til skole, fodbold og andre fritidsinteresser netop via Gladsaxevej, langs Søborghusrenden, op på Rødkløvervej og videre langs Gentofte Rende til Dyssegårdsvej. Den rute vil blive spærret flere steder og et hav af kæmpestore lastbiler vil komme kørende til og fra hele tiden. Den før så sikre og trygge cykelrute bliver pludselig livsfarlig at køre ad. Hvis ikke planerne ændres, så beder vi indtrængende om, at kommunen opretter andre sikre og farbare cykelruter for børn mellem området med Mosevej, Engkrogen, Lauggårds Allé mm. og hen over mod Hellerup. Det er fuldstændig uacceptabelt, hvis vores børns gode cykelruter mod deres skoler, fritidsinteresser og nærmeste venner skal blokeres af byggerod og farlige lastbiler resten af deres barndom. Vi forventer desuden, at støjgenerne fra byggepladserne minimeres på optimal vis. Vi har helt bevidst valgt at bosætte os og stifte familie i et roligt og stille kvarter. Nu kan vi så se frem til larm og støj i op til otte år. Det er helt urimeligt, hvis ikke det minimeres. I varsler også, at byggearbejdet vil foregå om lørdagen. Det er netop det tidspunkt, hvor de fleste mennesker i området nyder deres hjem og de grønne og rolige oplevelser allermest. Det vil føje spot til skade, hvis lørdagen også bliver ødelagt og støj og tæt, farlig lastbilstrafik i den umiddelbare nærhed. Lørdagen bør ikke tages i anvendelse. Vi anerkender, at de øgede regnmængder fordrer et behov for skybrudssikring, men vi håber og forventer at Gladsaxe Kommune tager vores bekymringer alvorligt. Især af hensyn til børnene i området, hvor mange af dem når at blive myndige inden byggeriet er færdigt og således kan imødesee at vokse op i støj og byggerod. Med venlig hilsen, Peter Astrup og Caroline Clausen.		
90/ Lucie Köther	Høringssvar – Svanemøllen Skybrudstunnel, journalnr. 2025-14363 Hej, Jeg ønsker at indsende et høringssvar vedrørende Svanemøllen Skybrudstunnel og særligt anlægsarbejdet ved Fiskerihavnen i Nordhavn. Jeg opholder mig jævnligt i området omkring Skudehavnen, hvor mange mennesker færdes og bruger havnen til forskellige formål. Derfor vil anlægsarbejdet have mærkbare konsekvenser for daglig brug af området. Bekymringer: • Støj og vibrationer fra maskiner og byggeplads, som vil være generende i hele anlægsperioden. • Trafik med tunge køretøjer, som giver både støj, støv og utryghed for dem, der færdes/ cykler/ kører i området. • Lysgener fra arbejdspladsen, der kan opleves som påtrængende, især i de mørke timer. • Inddragelse af arealer, som reducerer tilgængeligheden til havnen/ havet for almindelige brugere.	Da bygningerne ved Fiskerihavnen ikke er godkendt til beboelse, og de fastsatte støjgrænser overholdes i dagtimerne, har projektet vurderet, at påvirkningen vil være lille, og derfor udføres der ikke støjreducerende tiltag. Se derudover generelt afsnit emne ”Kommunikation”, ”Støj” og ”Trafik”. Forslag til trafikal afhjælpning vil blive taget med til drøftelserne med vejmyndigheden.	Styrelsen har ikke yderligere at tilføje.

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	• Lang varighed af byggeriet (op mod 8 år), som forlænger perioden med gener betydeligt. Forslag til afhjælpning: • Begræns støjende og særligt belastende aktiviteter, hvor det er muligt, især nattearbejde. • Opsæt midlertidige støj- og støvskærme, så generne mindskes. • Sørg for klar varsling af særligt indgribende aktiviteter (fx nattearbejde eller tung trafik), så mennesker i området kan forberede sig. • Opstille adskilt cykelvej, som der på Baltikavej også til Kattegatvej og Nordsøvej, eventuel etabler lyskryds ved Baltikavej/ Kattegatvej og Kattegatvej/ Nordsøvej. • Etabler en fast informationskanal (nyhedsbrev, SMS eller hjemmeside) for de mennesker, der regelmæssigt bruger Skudehavnen, så de kan følge med i tidsplan og ændringer. Jeg håber, at disse bemærkninger og forslag kan indgå i den videre planlægning, så generne for mennesker, der opholder sig i området, begrænses mest muligt. Med venlig hilsen Lucie Köther		
89/ Elizabeth Steenberg Sektionsleder Miljø – Spildevand & VVM Direkte: +4527954130 E-mail: elst@hofor.dk	Høringssvar vedr. Miljøvurdering af Svanemøllen Skybrudstunnel (journalnummer 2025-16363) Hermed fremsendes bygherres høringssvar til SGAVs udkast til §25-tilladelse efter Miljøvurderingsloven for projektet Svanemøllen Skybrudstunnel. HOFOR, NO-VAFOS og Frederiksberg Forsyning er bygherre i det pågældende projekt, men HOFOR varetager dialogen i forbindelse med miljøvurderingen. Generelt Det er bygherres vurdering, at udkastet til §25-tilladelsen, herunder vurderingerne og vilkår heri, overordnet set er meget grundige og velunderbyggede, og at de afspejler det projekt, som bygherre ønsker at realisere. Vi er som bygherre meget bevidst om, at de gener og påvirkninger, vi medfører i projektets anlægsfase ift. især støj og vibrationer, skal tages meget alvorlige, og vi er indforstået med de vilkår, som SGAV har stillet for at sikre, at gener fra netop støj og vibrationer bliver reduceret mest muligt. Anlægsprojektet påvirker også naturen, hvilket vi som bygherre er meget opmærksom på, og derfor er vi også indforstået med de vilkår, som SGAV har stillet ift. at beskytte naturen. Selvom projektets formål er at få reduceret udledningen af spildevand til vandmiljøet med 87-97 %, har det omfattende arbejde med at fremskaffe dokumentation for påvirkningen på vandmiljøet skabt usikkerhed om, hvorvidt projektet kunne realiseres. Som forsyningsselskaber mener vi, at projekter der forbedrer vandmiljøet væsentligt, ikke bør gennemgå så omfattende dokumentationsgrundlag for og vurderinger af udledning af miljøfremmede stoffer.	Bygherres høringssvar. Bygherre har derfor ingen bemærkninger.	I forhold til denne: “Som forsyningsselskaber mener vi, at projekter der forbedrer vandmiljøet væsentligt, ikke bør gennemgå så omfattende dokumentationsgrundlag for og vurderinger af udledning af miljøfremmede stoffer.”, skal SGAV bemærke, at uanset projektets samlede positive effekter skal projektet følge miljøvurderingsreglerne og kunne leve op til gældende lovgivning, herunder lovgivning om natur og miljø.

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	I udkastet til §25-tilladelsen er der to forhold, hvor bygherre ikke er enige med SGAV. Det omfatter: - Grundlag for vurdering og regulering af støj - Vilkår om forhold, som allerede er reguleret af anden lovgivning (vilkår 19, 20 og 21) Derudover har bygherre nogle forslag til mindre forståelsesmæssige præciseringer af vilkår (3, 4, 9, 10 og 16). Vores kommentarer til disse forhold gennemgås nedenfor. Grundlag for vurdering og regulering af støj Overordnet er bygherre enig med SGAV i de vilkår, som er fastsat ift. støj og vibrationer på baggrund af de påvirkninger, som bygherre har vurderet som potentielt væsentlige. Grundlaget for styrelsens vurdering af støjpåvirkningen omkring projektets byggepladser fremgår af §25-tilladelsens afsnit 7.3.3. Dette vurderingsgrundlag er bygherre ikke enig i. Bygherre er af den opfattelse, at der er nogle uhensigtsmæssigheder mellem vurderingsgrundlaget ift. miljøvurderingen, og den praksis som udøves af de kommunale myndigheder ift. regulering af støjende bygge- og anlægsaktiviteter i anlægsfasen. En praksis, der bygger på miljøaktivitetsbekendtgørelsen, kommunale forskrifter meddelt med hjemmel i bekendtgørelsen og påbud efter miljøbeskyttelseslovens §42. SGAV skriver i afsnit 7.3.3, at det for anlægsaktiviteter over 6 måneder skal overvejes, om en støjende aktivitet kan betragtes som permanent, og derfor skal reguleres som virksomhedsstøj iht. Miljøstyrelsens vejledningen om ekstern støj og de vejledende grænseværdier heri. Bygherre kan ikke genkende denne tilgang til vurdering og regulering i tilsvarende, langvarige bygge- og anlægsprojekter. Styrelsens holdning til, at støjende anlægsaktiviteter over 6 måneder kan reguleres som permanent virksomhedsstøj, kan ikke genfindes i miljøaktivitetsbekendtgørelsen, kommunernes regulativer eller Miljøstyrelsens ”Vejledning om regulering af visse midlertidige aktiviteter”. Der synes heller ikke at være en klagenævnspraksis, der understøtter SGAVs. Miljø- og Fødevareklagenævnet har i afgørelse af 11. september 2020 (18/04951) vedr. ”Postgrunden” i København forholdt sig til regulering af støj på et større, længerevarende bygge- og anlægsprojekt – her med en varighed på 7 år: HOFOR A/S, Novafos A/S og Frederiksberg Forsyning. <i>”Miljø- og Fødevareklagenævnet bemærker i forhold til klagepunktet om regulering af støj, at nævnet ikke har kompetence til at behandle om [ejendom1]-projektet helt eller delvist kan omfattes af Københavns Kommunes bygge- og anlægsforskrift.</i> <i>Miljø- og Fødevareklagenævnet lægger hertil vægt på, at miljøaktivitetsbekendtgørelsen fastsætter, at en kommune kan vedtage kommunale forskrifter ved visse midlertidige aktiviteter.”</i>		Det er styrelsens opgave i henhold til miljøvurderingsreglerne at vurdere, om der er tale om væsentlige påvirkninger. Ved dette meget langvarige projekt har styrelsen vurderet, at styrelsen ikke uden videre kan lægge til grund, at der er tale om midlertidige anlægsarbejder. Det fremgår af Miljøstyrelsens ”Vejledning om regulering af visse midlertidige aktiviteter”, at varigheden af et projekt ikke alene er afgørende for, om projektet falder uden for miljøaktivitetsbekendtgørelsens anvendelsesområde, men at varigheden dog må tages i betragtning. Udover varigheden er der grund til at inddrage de forventede støjniveauer og støjens karakter. Vejledningen indeholder også beskrivelser af, "hvilke elementer der kan bruges ved vurdering af, om hele eller dele af et bygge- og anlægsarbejde har en sådan karakter, at det må antages at falde uden for bekendtgørelsens anvendelsesområde og dermed også uden for, hvad en lokal udstedt forskrift kan dække". SGAV har derfor inddraget både den tidsmæssige påvirkning og intensiteten af påvirkningen i vurderingen. Ved længerevarende påvirkninger ud over et halvt år, har styrelsen som grundlag for vurderingen taget udgangspunkt i de vejledende grænseværdier for ekstern støj fra virksomheder og har på baggrund af en nedbrydning af aktiviteterne vurderet, om der er tale om en væsentlig påvirkning og om nødvendigt stillet vilkår. Der er således ikke tale om, at der er stillet vilkår om, at projektet skal overholde de vejledende grænseværdier, men derimod tale om en balanceret tilgang, hvor både støjens varighed og intensitet indgår i afvejningen, hvilket styrelsen finder lever op til miljøvurderingsreglerne og gældende lovgivning.

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	<i>Af Miljøstyrelsens vejledning om regulering efter miljøaktivitetsbekendtgørelsen fremgår det, at alle bygge- og anlægsprojekter i udgangspunktet er midlertidige, men kan dog konkret helt eller delvist findes uden for ovenstående bekendtgørelses anvendelsesmuligheder grundet projektets miljømæssige påvirkninger. Om bekendtgørelsen kan anvendes for bygge- og anlægsarbejder i forhold til et bestemt projekt, er en konkret vurdering baseret på et kommunalretligt skøn. Det er således kommunens vurdering, om hele eller dele af projektet kan reguleres efter en forskrift fastsat i henhold til bekendtgørelsen.</i> <i>Hvis kommunalbestyrelsen skønner, at arbejdet helt eller delvist falder uden for bekendtgørelsens anvendelsesområde, vil aktiviteten i stedet helt eller delvist bl.a. kunne reguleres ved påbud efter § 42 i miljøbeskyttelsesloven.</i> <i>Miljø- og Fødevareklagenævnet lægger videre vægt på, at Københavns Kommunes bygge- og anlægsforskrift for støj er vedtaget med hjemmel i § 20 i miljøaktivitetsbekendtgørelsen.”</i> Det må derfor antages, at Natur- og Miljøklagenævnet ikke er uenig i den praksis som i dette tilfælde København Kommune anvender ift. regulering af et større længerevarende bygge- og anlægsprojekter - en praksis som også er kendt fra Metroprojekterne i Københavnsområdet, og som også har været gældende for bygherres andre store infrastrukturprojekter. SGAVs holdning om, at aktiviteter med over 6 måneders varighed vil kunne reguleres som permanent virksomstøj, synes på den baggrund at være helt i strid med de kommunale myndigheders praksis på området og det bagvedliggende regelgrundlag og vejledninger. Bygherre foreslår derfor følgende: Vilkår om forhold, som allerede er reguleret af anden lovgivning (vilkår 19, 20 og 21) Det er bygherres vurdering, at de tre vilkår, som gennemgås nedenfor, ikke bør være en del af en §25 tilladelse efter miljøvurderingsloven. Dels fordi de omhandler forhold, som allerede er reguleret af anden lovgivning, og dels er der tale om vilkår vedr. miljøforhold, hvor der ikke er identificeret en væsentlig negativ påvirkning. Det er bygherres opfattelse, at den mest afgørende forudsætning for at fastsætte vilkår i en §25-tilladelse efter miljøvurderingsloven er, at der er en væsentlig negativ påvirkning. <u>Vilkår 19</u> <i>Af vilkår 19 fremgår følgende: ”De første 5 år efter etableringen af skybrudstunnelen skal HOFOR til SGAV fremsende notat hver gang, der sker udledning fra skybrudstunnelen. Notatet skal indeholde oplysninger om udledningens varighed, mængden af udledt skybrudsvand og størrelsen af regnhændelsen, der gav anledning til udledningen.”</i> Bygherre er af den opfattelse, at der kun kan fastsættes overvågningsvilkår, når det vedrører en væsentlig påvirkning. Som det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, vil udledningen fra Svanemøllen Skybrudstunnel ikke medføre en væsentlig påvirkning. Derudover er dette forhold reguleret af den udledningstilladelse, som medde-		SGAV vurderer at vilkåret indikerer, om de forudsætninger, der er lagt til grund i projektet, er retvisende. Dermed finder styrelsen også, at der er hjemmel til at stille vilkåret. Styrelsen er dog enig i, at der er tale om en form for dobbeltregulering, når vilkåret også indgår i udledningstilladelsen fra Københavns Kommune. Styrelsen vurderer derfor, at vilkåret kan udgå. Dette kan gøres uden en fornyet høring.

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	les af Københavns Kommune, efter §28 i miljøbeskyttelsesloven. Iht. Miljøvurderingsbekendtgørelsen §10 erstatter tilladelser efter §28 i miljøbeskyttelsesloven (bl.a. udledningstilladelser) helt eller delvist tilladelsen efter miljøvurderingsloven §25. Af Københavns Kommunes udkast til udledningstilladelse iht. miljøbeskyttelsesloven §28, vilkår 7, fremgår følgende: <i>”I forbindelse med udledning fra tunnelen, skal HOFOR udarbejde et tilsynsnotat, der kan fremsendes til myndighederne, hvis det efterspørges. De første 5 år efter skybrudstunnellen er taget i brug skal tilsynsnotatet automatisk sendes til SGAV.”</i> Det synes umiddelbart at være i strid med miljøvurderingsbekendtgørelsens §10 og uhensigtsmæssig dobbeltregulering, at der sættes vilkår om det samme forhold vedr. fremsendelse af tilsynsnotat til SGAV i en 5-årig periode i både udledningstilladelsen og §25-tilladelsen. Bygherre foreslår, at vilkår 19 udelades af §25-tilladelsen, da dette vilkår retteligt bør, som det også er tilfældet, fremgå af udledningstilladelsen (vilkår 7). <u>Vilkår 20</u> Af vilkår 20 fremgår følgende: <i>”I forbindelse med grundvandssænkning må der ikke reinfiltreres vand, der overskrider grundvandskvalitetskrav eller tærskelværdier”.</i> Som konklusion på vurderingen af påvirkninger som følge af grundvandssænkninger skriver SGAV: <i>”Samlet set er styrelsen enig i, at der ikke vil være væsentlige påvirkninger i forbindelse med de nævnte grundvandssænkninger.”</i> Da bygherre ikke har identificeret en væsentlig påvirkning i forbindelse med grundvandssænkningerne i projektet – en vurdering SGAV er enig i – kan bygherre ikke se, at der er grundlag for at fastsætte vilkår til grundvandssænkningerne. SGAV anfører desuden følgende: <i>”Endelig har Styrelsen noteret sig, at grundvandskemien og grundvandskvaliteten monitoreres i vandbehandlingsanlæggene samt i udvalgte borer for at sikre, at der ikke reinfiltreres eller afledes forurenede grundvand, samt at der ikke mobiliseres forurening.”</i> Ligesom styrelsen korrekt konstaterer i udkastet til §25-tilladelsen, at <i>”reinfiltration eller afledning kræver en tilladelse fra kommunerne”.</i> Det er bygherres opfattelse, at forhold omkring reinfiltration af grundvand skal reguleres af miljøbeskyttelseslovens §19, hvor kommunerne er myndighed og udsteder §19- tilladelser til dette formål. Bygherre kan ikke opnå §19-tilladelse til reinfiltration, hvis grundvandskvalitetskrav eller tærskelværdier ikke overholdes, da myndighederne ved behandlingen af bygherres ansøgninger også skal vurdere påvirkningen af vandkvaliteten i grundvandsforekomsterne ved reinfiltration iht. indsatsbekendtgørelsen §8. Bygherre foreslår, at vilkår 20 bortfalder fra §25-tilladelsen. <u>Vilkår 21</u> Af vilkår 21 fremgår følgende: <i>Grundvandskemien og grundvandskvaliteten skal monitoreres i vandbehandlingsanlæggene samt i udvalgte borer. Tilsynsmyndigheden kan forlange at få tilsendt rapport over monitoringer en gang årligt i anlægsperioden.</i>		Det er SGAVs vurdering, at reinfiltration af vand, der overskrider grundvandskvalitetskrav eller tærskelværdier bør undgås. Med vilkåret fastholder styrelsen blot bygherres egen tilgang til håndteringen af projektet. Hvorvidt der kan opnås en §19 tilladelse på givne vilkår på et senere tidspunkt, vurderes ikke at være relevant ifht fastsættelsen af vilkåret i §25-tilladelsen, idet styrelsen ikke kan udskyde en vurdering eller lægge en senere håndtering af en §19 ansøgning hos en anden myndighed til grund. Vilkår 20 og 21 fastholdes.

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	I forlængelse af bygherres kommentar til vilkår 20 ovenfor, er det også her bygherres vurdering, at dette er et forhold, som udelukkende skal reguleres af de kommunale myndigheders tilladelser efter miljøbeskyttelsesloven. Monitering af vandkvaliteten i omkringliggende boringer og anlægget til det oppumpede grundvand er afgørende for vurderingen af, hvorvidt grundvand kan reinfiltreres, og hvordan grundvand, der ikke kan reinfiltreres, kan udledes til recipient eller afledes til kloaksystemet. Dette vil samlet set være reguleret af kommunernes tilladelser efter miljøbeskyttelseslovens §19 og §28, som helt naturligt indeholder vilkår netop omkring monitering af grundvandskvaliteten i både vandbehandlingsanlægget og udvalgte boringer. Det er bygherre bevidst om, og dette er også beskrevet således i miljøkonsekvensrapporten. Bygherre foreslår, at vilkår 21 bortfalder fra §25-tilladelsen. Mindre ændringsforslag til nogle af de stillede vilkår (3, 4, 9, 10 og 16) Mindre ændringsforslag til nogle af de stillede vilkår (3, 4, 9, 10 og 16) Følgende er mindre ændringsforslag til vilkår som bygherre, som udgangspunkt, er indforstået med. Ændringsforslagene har primært et forståelsesmæssigt hensyn. <u>Vilkår 3</u> Af første afsnit i vilkår 3 fremgår følgende: <i>”Støjbelastning fra særligt støjende aktiviteter ved Børnehuset Saxen (NOK), Himmelskibet (DYS) og Mariehønen (LUN) må på udearealer og i bygninger, hvor der er børn, ikke overstige 70 dB(A) målt som det ækvivalente støjniveau over 8 timer i den enkelte institutionens åbningstid.”</i> Af 3. afsnit i vilkår 3 fremgår følgende: <i>I det tilfælde, hvor der efter gennemførsel af aftalte afværgetiltag fortsat er børn i institutionen under særligt støjende arbejder, skal bygherre dokumentere, at støjgrænsen på 70dB(A) på institutionens facader på bygninger samt udearealer, overholdes.</i> Bygherre er af den opfattelse, at det er grænseværdien målt på institutionens facade, som skal overholdes og ikke inde i bygningen. Formuleringen i første afsnit bør rettes til ”...udearealer og på facader til bygninger, hvor der er børn...”, hvilket svarer til formuleringen i afsnit 3 i vilkåret. <u>Vilkår 4</u> Af vilkår 4 fremgår følgende: <i>”Bygherre og dennes entreprenør skal forinden opstart af driften af tunnelarbejdspladsen ved STU udarbejde en redegørelse for de foranstaltninger, der gennemføres med henblik på at få det ækvivalente støjniveau ned på 70 dB(A).</i> <i>Dokumentationen skal sendes til orientering til SGAV senest 1 måned inden opstart af de støjende arbejder.”</i> Bygherre er indforstået med, at det skal dokumenteres, at støjgrænsen på 70 dB(A) i dagperioden ved byggepladsen STU kan overholdes i forbindelse med drift af tunnelarbejdspladsen. Det er bygherres vurdering, at det bør præciseres i vilkåret, at det er i dagperioden, at grænseværdien på 70 dB(A) gælder, da der ikke arbejdes i aften- og natperioden på denne byggeplads.		SGAVs er enig i de foreslåede præciseringer og indarbejder dem i den endelige tilladelse. Dette kan gennemføres uden fornyet høring.

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Derudover skal dokumentation for overholdelse af støjgrænsen fremsendes til SGAV sammen med den i vilkår 1 nævnte støjhandleplan for byggepladsen. Bygherre foreslår derfor, at støjgrænsen præciseres, og at støjhandleplanen jf. vilkår 1 og dokumentationen for overholdelse af grænseværdien kobles sammen i vilkår 4 med følgende formulering: <i>”Bygherre og dennes entreprenør skal forinden opstart af driften af tunnelarbejdspladsen ved STU udarbejde en redegørelse for de foranstaltninger, der gennemføres med henblik på at overholde grænseværdien for det ækvivalente støjniveau på 70 dB(A) i dagperioden.</i> <i>Dokumentation for overholdelse af støjgrænsen på 70dB(A) i dagperioden skal sendes sammen med den i vilkår 1 omtalte støjhandleplan for byggepladsen STU til orientering til SGAV senest 1 måned inden opstart af de støjende arbejder.”</i> <u>Vilkår 9</u> Af vilkår 9 afsnit 3 fremgår følgende: <i>”Handlingsplanen skal som minimum indeholde en beskrivelse af følgende: - Dokumentationsgrundlag før, under og efter spunsarbejdet fx fotoregistrering.”</i> Jf. vilkårets afsnit 1 er det både nedvibrering af spuns og boring af sekantpæle, der skal overholde de i vilkåret nævnte grænseværdier for bygningsskadelige vibrationer. Det bør derfor også fremgå under handlingsplanens dokumentationsgrundlag. Bygherre foreslår derfor følgende formulering: <i>”Handlingsplanen skal som minimum indeholde en beskrivelse af følgende: - Dokumentationsgrundlag før, under og efter nedvibrering af spuns og boring af sekantpæle fx fotoregistrering.”</i> <u>Vilkår 10</u> Følgende fremgår af vilkår 10: <i>”Hvis belastningen af Børnehuset Saxen med komfortvibrationer ved særligt støjende aktiviteter på NOK ikke kan nedbringes til et acceptabelt komfortvibrationsniveau (75 dB(KB) re. 10-6 m/s²) med de supplerende afværgetiltag, skal bygherre tilbyde genhusning af Institutionen Saxen i den periode, hvor de særligt støjende aktiviteter foregår.</i> <i>Dokumentation for overholdelse af et komfortvibrationsniveau på 75 dB (KB) re. 10-6 m/s² skal fremsendes til SGAV senest en måned før den særligt støjende aktivitet skal igangsættes.</i> <i>Aftale om vilkår for eventuel genhusning skal indgås mellem Institutionen Saxen, Gladsaxe Kommune og bygherre, og aftalen skal sendes til SGAV til orientering.”</i> Det er helt korrekt, at det er de særligt støjende aktiviteter - i dette tilfælde etablering af sekantpæle og nedvibrering af spuns - som kan give anledning til de omtalte uhensigtsmæssige påvirkninger med komfortvibrationer i Børnehuset Saxen. Det kan dog virke lidt misvisende, at der omtales særligt støjende aktiviteter, som årsag til vibrationsgener.		

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Bygherre foreslår derfor, at der i stedet for ”<i>ved særligt støjende aktiviteter</i>” skrives ”<i>ved boring af sekantpæle og nedvibrering af spuns</i>” i vilkåret. <u>Vilkår 16</u> Af vilkår 16 afsnit 5 fremgår følgende: <i>For paddehegn, der er opstillet i mere end 1 måned gælder, at paddehegnet samt vegetationen på hegnets yderside, skal tilses mindst hver 14. dag i paddernes aktive periode, dvs. fra 1. april til 15. oktober. Dokumentation herfor skal fremsendes til tilsynsmyndigheden på forlangende.</i> I anlægsfasen er der flere tilsynsmyndigheder – både de kommunale myndigheder og SGAV. Bygherre foreslår derfor, at det præciseres i vilkåret, at det er SGAV, der er tilsynsmyndigheden for dette forhold. Bygherre har ingen bemærkninger til de 2 udledningstilladelser. På vegne af den samlede bygherreorganisation (HOFOR, Novafos og Frederiksberg Forsyning). Elizabeth Steenberg Sektionsleder Miljø – Spildevand & VVM HOFOR		
91/ Arne Thorshøj Nielsen Lektor, dr.scient. Rygårds Alle 77A 2900 Hellerup	Høringssvar vedr. Svanemøllens Skybrudstunnel Vi er ejere af ejendommen Rygårds Alle 77A, der ligger lige ud til den planlagte RYA byggeplads. Vi er bekymrede for, hvordan så omfattende et byggeprojekt med tung trafik ud for vores forhave og indkørsel vil komme til at påvirke vores hverdag mht sikkerheden ved ind- og udgang til boligen, samt ikke mindst de mange beskrevne og forventelige gener (støj, støv, lys, røg, mv.). Derudover er den største bekymring vores økonomiske boligsituation, da vi nu ser os stavnsbundet til dette hus indtil afsluttet byggeprojekt om ganske mange år. Det er ikke forventeligt, at vores hus kan sælges til en pris, som det ellers ville kunne sælges til uden udsigten til en stor byggeplads få meter fra ejendommen. Vi mener derfor, at det er rimeligt med en økonomisk erstatning, hvis vi i forløbet bliver nødt til at sælge. Desuden ønsker vi, at nedenstående punkter adresseres i planlægningen: Punkt 1. Trafik- og færdselsudfordringer på Rygårds Alle Grundet byggepladsens placering, der indebærer tung trafik med lastbiler, kraner og andre tunge køretøjer på en så smal villavej, vil farbarheden på Rygårds Alle blive væsentlig forringet. Dette vil trænge al trafik op ad fortovet ved nr. 77A og 77B, hvilket alt andet lige besværliggør adgang til husene for beboerne selv, foruden mulige problemer mht renovation, levering af dagligvarer og pakkepost. Spørgsmål: Hvordan vil man sikre adgang til ejendommene i byggeriets periode? Og vil der være tiltag med henblik på at mindske trafik langs vores hæk, på vores fortov? Vi foreslår: • Forbud mod kørsel på denne del af Rygårds Alle for alle andre end beboerne og køretøjer med gyldigt ærinde.	Punkt 1: Adgangen til ejendommene vil ikke blive hindret i projektperioden. Hvis der bliver problemer med afhentning af skrald mm., så vil det blive løst af projektet. Den endelige trafikplan vil blive udarbejdet i samarbejde med entreprenøren og vejmyndigheden. Projektet forventer, at trafikken bliver begrænset til ærindekørsel med lysregulering. De i høringssvaret opstillede forslag vil blive taget med til trafikplanarbejdet. Punkt 2: Bygherre er helt enig i, at fodgængere ikke skal dele vej med bilister mm. Sammen med entreprenøren og vejmyndigheden vil der blive lavet den bedst mulige trafikplan, som også vil tilgodese godgængere og cyklister. Punkt 3: Vedr. kommunikation om generende arbejder, se generelt afsnit emne ”Kommunikation”. Vedr. arbejdstider, se generelt afsnit emne ”Støj”. Bakalarm er et lovkrav, så det er desværre ikke noget bygherre kan ændre på. Der vil være flagmænd tilknyttet byggepladserne, så bakkende biler ved RYA bliver guidede ud på vejen. Bygherre har ikke mandat til at bestemme over medarbejdernes færden i deres selvbetalte pauser, men der vil blive etableret rygeområder indenfor byggepladshegnet.	Styrelsen har ikke yderligere at tilføje.

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	• Anvendelse af en mindre skraldebil, der fortsat kan afhente vores affald ved skel. • Opsætning af spejle ved indkørsler, så der er bedre sigtbarhed, når vi skal køre ud. Punkt 2. Sikkerhed omkring byggepladsen Beboerne vil alt andet lige opleve sikkerhedsmæssige udfordringer når de skal bevæge sig ud og ind af deres hjem. Spørgsmål: Hvordan vil man sikre beboernes sikkerhed i byggeriets periode? Det foreslås at lave en klar opdeling af den forsnævrede vej dedikeret til fodgængere. Det er for farligt at fodgængere (heriblandt mange børn, der passerer fra RYAC ungdomsskolen via Rygårds Alle og Lundegårdsvej) skal dele vejen med bilister/varevogne, mv. Punkt 3. Information/kommunikation til beboere og varsel vedr. særligt generende arbejde For at vi kan arrangere os bedst muligt i perioder med særligt generende arbejde er det vigtigt, at dette kommunikeres så tidligt som muligt til beboerne. Særligt støjende, støvende arbejde eller arbejde, der begrænser/besværliggør adgang til vores hjem vil have store konsekvenser for vores familieliv. Endvidere har vi et stort ønske om at arbejdet ikke starter før tidligst kl. 8 på hverdage og kl. 9 på lørdage, samt overholdelse af de fastlagte tidsbegrænsninger for særligt støjende arbejde. Derudover ønsker vi at lastbiler, der bakker, er person guidede og ikke bipper. Vi er ligeledes bekymrede for, hvor de ansatte på byggepladsen kommer til at afholde deres (ryge)pauser. Det vil være dybt generende for os med cigaretrøg og larm langs med vores grund. Vi foreslår et rygeforbud på vejen. Punkt 4. Offentlig publicering af projektets tidslinje samt status for projektets fremgang Vi forventer en klar kommunikation omkring tidsplanerne for RYA projektet, herunder hvornår de forskellige delprojekter påbegyndes og forventes afsluttet. Vi forventer, at enhver ændring kommunikeres til os, så snart det er muligt. Endvidere ønskes proaktiv kommunikation ved hjælp af offentligt publicerede dashboards, der viser status ift. tidsplanen, samt målinger af støj og luftkvalitet ved byggepladsen. Vi ønsker dette for at kunne planlægge vores hverdag og f.eks. forsøge at finde et andet sted at opholde os i perioder, hvor byggeriet er særligt generende. Punkt 5. Akut opståede problemer uden for arbejdstiden på byggepladsen Ved akut opståede hændelser, spørgsmål eller udfordringer mht byggepladsen har vi beboere brug for at kunne kontakte en vagthavende. F.eks. hvis der er sprunget et vandrør, brand, indbrud på byggepladsen, osv. Punkt 6. En fast kontakt i kommunen, hvor vi kan rette henvendelse til ved uforudsete problemer, og når de fastlagte grænser for gene overtrædes Kommunen bedes stille en medarbejder til rådighed, som vi kan ringe til, når f.eks. støjniveau overstiger de aftalte grænser, en toiletvogn er ildelugtende, der er høj musik/radio på byggepladsen, et væltet hegn, affald fra byggepladsen, mv. Punkt 7. Fredede træer på Rygårds Alle De to store lindetræer i krydset ved RYA byggepladsen er historiske og klassificeret som ”særligt beskyttede” i kommunen. Hvordan sikres deres overlevelse?	Punkt 4 og 5: Vedr. kommunikation af tidsplan, akut behov for kontakt mm., se generelt afsnit emne ”Kommunikation”. Punkt 6: Det her punkt vil bygherre tage med til Gentofte Kommune. Det vil dog være muligt at få kontakt til projektet. Se generelt afsnit emne ”Kommunikation” Punkt 7: De to træer står udenfor byggepladsen bag et pladehegn. Ved etablering af byggepladsen, vil der blive taget hensyn til træerne og ikke placeret meget tungt materiale ovenpå rodnettet. Punkt 8: Vedr. kompensation henvises til generelt afsnit om kompensation. Se desuden generelt afsnit emne ”Rygårdstunnelens naboer” samt generelt afsnit emne ”Trafik” for yderligere info.	

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Punkt 8. Kompensation ved beskadigelse af grund/ejendom eller andre gener Vi forventer kompensation for enhver tort og svie, der overskrider de forventede/fastlagte grænser og enhver form for skade, der påføres vores grund/ejendom. Gener i form af støj, skidt/støv, jord fra kraner, mudderhuller og andet, der kan skabe ekstraordinært vedligehold, bør dækkes af byggeprojektet. Tak for at læse vores høringssvar omkring vores bekymringer. Vi ser frem til at modtage jeres svar og håber, at I vil imødekomme vores ønsker. Med venlig hilsen, Birgitte Ursø og Arne Thorshøj Nielsen, Rygårds Alle 77A 2900 Hellerup,		
92/ Mvh, Ejerne af Rygårds alle 77b Josephine og Anders Kongsbak	Høringssvar vedr. Svanemøllens Skybrudstunnel Vi er ejere af grunden og ejendommen med adressen Rygårds Alle 77B, der ligger lige ud til den planlagte RYA byggeplads. Vi købte ejendommen i marts 2025 efter en meget grundig gennemgang af boligen og dens historie. Vi er derfor chokerede over denne ny information om så omfattende et byggeprojekt i vores forhave og indkørsel, hvor vores grund skal eksproprieres. Vi gruer for, hvordan denne byggeplads kommer til at påvirke vores hverdag med et lille barn, sikkerheden ved ind- og udgang til vores bolig og de mange beskrevne og forventelige gener (støj, støv, lys, røg, mv.), der vil komme fra en byggeplads med tung trafik ud og ind. Vi har naturligvis mange bekymringer til det kommende projekt, men den største bekymring er vores egen økonomiske boligsituation, da vi nu ser os stavnsbundet til dette hus indtil afsluttet byggeprojekt om ganske mange år. Vi risikerer teknisk insolvens, fordi vi ikke kan sælge vores hus til den pris, som huset ville kunne sælges til uden udsigten til en byggeplads få meter fra ejendommen. Ikke alene i vores hushandel har der været asymmetrisk information, men køberne af ejendommene på Rygårds Allé 52 (handlet i 2025) og nr. 54 (handlet i 2023) er ligeledes ikke blevet gjort bekendt med risikoen for dette byggeprojekt. Vi har alle i god tro købt ejendommene, der nu er blevet mindre værd og vil forblive mindre værd indtil afsluttet byggeprojekt, der ligger ganske mange år ud i fremtiden for RYA byggepladsen. Ens for de tre bolighandler har hverken de respektive sælgere eller ejendomsmægleren (samme ejendomsmægler i alle tre handler, Lokalbolig i Hellerup) kommunikeret dette projekt til os. Derudover har tre advokater i hver enkelt bolighandel ej heller kunne finde frem til information omkring byggeprojektet. Vi agter derfor at søge erstatning for, at der har været tilbageholdt vigtige informationer i vores hushandel, da der tydeligvis har været asymmetrisk information i handlerne. Det er en skævvridning af markedskræfterne, hvor køberne har betalt en for høj pris for ejendommene, da denne information alt andet lige vil påvirke boligpriserne negativt, så længe projektet står på. Hvis der er blevet sendt information ud til de tidligere ejere af vores ejendom, vil vi gerne bede om at se en kopi af denne information, da vi agter at finde ud af, hvor ansvaret for den manglende kommunikation skal placeres.	Vedr. kommunikation omkring projektet, se generelt afsnit emne ”Kommunikation”. Information i forbindelse med køb af ejendom bliver bygherre nødt til at henvise til myndigheden omkring. Vedr. besvarelse af punkt 1 – 8, se svar til akt nr. 91.	Der er i løbet af projektet gennemført offentlige høringer tre gange efter miljøvurderingslovens regler. Grundet projektets størrelse og kompleksitet har perioden fra idehøring til høring af udkast til afgørelse med miljøkonsekvensrapport været meget lang. Styrelsen har noteret sig, at det af hensyn til offentligheden ville have været positivt med aktiv information om status for projektet undervejs. Dette ligger imidlertid ud over de lovmæssige krav og er ikke sket, hverken fra bygherre eller styrelse. Status for projektet har dog i hele perioden været tilgængelig på styrelsens hjemmeside om projektet. I forbindelse med den supplerende høring i 2020 figurerer også ejendommene Rygårds Alle 77A og 77B på vores udsendelsesliste. Styrelsen har herudover ikke yderligere at tilføje.

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Vi ønsker at nedenstående punkter adresseres i planlægningen: Punkt 1. Trafik- og færdselsudfordringer på Rygårds Alle Grundet byggepladsens placering samt tung trafik med lastbiler, kraner og andre tunge køretøjer på en så smal villavej, vil farbarheden på Rygårds Alle være væsentlig forringet for beboere og andre, der har behov for at passere. Dette vil trænge alt trafik op ad den østlige side af vej og fortov ved nr. 77A og 77B og vil alt andet lige besværliggøre adgang til huse for beboerne selv, samt renovation, adgang til levering af dagligvarer og pakkepost. Spørgsmål: Hvordan vil man sikre adgang for beboer i byggeriets periode? Der bør indsættes en mindre skraldebil, der kan afhente vores affald ved skel. Som børnefamilie har vi svært ved at skulle gå længere væk fra hjemmet med affaldet, særligt når vi er alene om børnepasningen og skal lade et barn være alene. Dernæst bør der opsættes spejle ved indkørsler, så der er bedre sigtbarhed, når vi skal bakke ud. Punkt 2. Sikkerhed omkring byggepladsen Beboerne vil alt andet lige blive pålagt sikkerhedsmæssige udfordringer ved at bevæge sig ud og ind af deres hjem. Spørgsmål: Hvordan vil man sikre beboernes sikkerhed i byggeriets periode? Der bør være en klar opdeling af den forsnævrede vej dedikeret til fodgængere. Det er for farligt at fodgængere (heriblandt mange børn, der passerer fra RYAC ungdomsskolen via Rygårds Alle og Lundegårdsvej) skal dele vejen med bilister/varevogne, mv. Punkt 3. Information/kommunikation til beboere og varsel vedr. særligt generende arbejde For at vi kan indordne os bedst muligt under perioder med særligt generende arbejde er det vigtigt, at dette kommunikeres så tidligt som muligt til beboerne. Særligt støjende, støvende arbejde eller arbejde, der begrænser/besværliggør adgang til vores hjem vil have store konsekvenser for vores familieliv. F.eks. at afholde en børnefødselsdag uforsvarligt, mens der er aktivitet på byggepladsen med tung trafik, støv, støj og risiko for ulykker. Endvidere har vi et stort ønske om at arbejdet ikke starter før tidligst kl. 8 på hverdage og kl. 9 på lørdage, samt overholdelse af de fastlagte tidsbegrænsninger for særligt støjende arbejde. Derudover ønsker vi, at bakken lastbiler styres af en flagmand fremfor at øge støjgenerne med høje bippende lyde fra lastbilerne. Vi er ligeledes bekymrede for, hvor de ansatte på byggepladsen kommer til at holde deres (ryge)pauser. Det oplagte valg ville være stikvejen i forlængelse af Lundegårdsvej langs med vores grund. Det vil være dybt generende for os med cigaretrøg og larm langs med vores grund. Punkt 4. Offentlig publicering af projektets tidslinje samt status på projektet fremgang Vi forventer en klar kommunikation omkring tidsplanerne for RYA projektet, herunder hvornår de forskellige delprojekter påbegyndes og forventes afsluttet. Vi forventer, at enhver ændring kommunikeres til os, så snart det er muligt. I tilfælde af forsinkelser bør der foreligge garantier fra entreprenørens side for at genvinde tabt tid. Endvidere ønskes proaktiv kommunikation ved hjælp af offentligt publicerede dashboards, der viser status ift. tidsplanen, samt målinger af støj og luftkvalitet ved		

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	byggepladsen. Vi ønsker dette for at kunne planlægge vores hverdag og f.eks. forsøge at finde et andet sted at opholde os i perioder, hvor byggeriet er særligt generende. Punkt 5. Akut opståede udfordringer uden for arbejdstiden på byggepladsen Ved akut opståede hændelser, spørgsmål eller udfordringer med byggepladsen har vi beboere brug for at kunne kontakte en vagthavende til byggepladsen. F.eks. hvis der er sprunget et vandrør, brand, indbrud på byggepladsen, osv. Punkt 6. En fast kontakt i kommunen, hvor vi kan rette henvendelse ved uforudsete problemer, og når de fastlagte grænser for gene overtrædes Kommunen bedes stille en medarbejder til rådighed, som vi kan ringe til, når f.eks. støjniveau overstiger de aftalte grænser, en ildelugtende toiletvogn, musik/radio på byggepladsen, et væltet hegn, affald fra byggepladsen, mv. Punkt 7. Fredede træer på Rygårds Alle De to store lindetræer i krydset ved RYA byggepladsen er historiske og udtaget som ”særligt beskyttede” i kommunen. Hvordan sikres deres overlevelse? Punkt 8. Kompensation ved beskadigelse af grund/ejendom eller andre gener Vi forventer kompensation for enhver tort og svie, der overskrider de forventede/fastlagte grænser og enhver form for skade, der påføres vores grund/ejendom. Gener i form af støj, skidt/støv, jord fra kraner, mudderhuller og andet, der kan skabe ekstraordinær vedligehold bør dækkes af byggeprojektet. Tak for at læse vores høringssvar omkring vores bekymringer. Vi ser frem til at modtage jeres svar og håber, at I vil imødekomme vores ønsker. Med venlig hilsen, Anders og Josephine Kongsbak Rygårds Alle 77B, 2900 Hellerup		
93/ Ryparkens Børne- og Ungehus Per Vandrup	Svanemølle skybrustunnel Indledningsvis vil vi godt rose for den flotte informationsindsats. Jeg repræsenterer ejeren af Lyngbyvej 180A / Bomhusvej 2, Ryparkens Børne- og Ungehus. Vi har p.t. primært aktiviteter i aftentimerne. Vi forhandler p.t. med en lejer som vil være der i dagtimerne, og vil have behov for en del barnevognes adgang. Rampen op fra ”skoven”, og udkørsel til Lyngbyvej vil med fordel kunne rykkes til at komme ud på vendepladsen på Bomhusvej, herved skal der beskæres 2 træer i ”skoven”, og ingen fældes, kræver til gengæld køreplader på en lille del af Bomhusvej. Ideen kommer fra en af beboerne på Bomhusvej 6-12.	Projektet vil tage kontakt til Ryparkens Børne- og Ungehus vedr. adgangen til Børne- og Ungehuset, handicapparkering og andre problemstillinger ved at have en byggeplads tæt på. Derudover vil projektet rigtig gerne have informationer omkring den nye lejers behov, især hvis der skal være sovende børn udenfor. Forslag til ændring af adgangsvej vil blive taget med til projektledelsen. Særtransporter bliver dikteret af Politiet, som bestemmer hvornår transporterne skal ske. Den eneste adgangsvej til byggepladsen er via Lyngbyvej, så det er den vej særtransporterne kommer til at anvende. Rørene skal læsses af med det samme, så kranen vil blive benyttet kortvarigt.	Styrelsen har herudover ikke yderligere at tilføje.

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Det er generelt oplyst at bortkørsel og tilkørsel af jord og tilkørsel af rør og andre materialer vil ske i dagtimer. Vedr. denne byggeplads står der specifikt at rør tilkøres om natten, håber det kan ske på Lyngbyvej, og der så kranes ind i dagtimerne, alternativt at rørenes konstruktion ændres til typer som brugt i Metrobyggeriet. På det område hvor man vil anlægge kørevej, Bomhusvej –Lyngbyvej, har vi parkering incl. Handicapparkering, handicapadgang til matriklen, skraldeplads og en pergola til aktiviteter. Løsning af dette kræver nok et møde på stedet. Særligt forholdet med handicapparkering og barnevogne på fortovet bør der ses på. MVH Ryparkens Børne- og Ungehus Per Vandrup		
98/ Jonathan Fraenkel Kærn	Høringssvar vedrørende Miljøkonsekvensrapport for Svanemøllen Skybrudstunnel Til Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø (SGAV) 1. Indledning Som formand for bestyrelsen i Vuggestuen Mariehønen, Lundegårdsvej i Hellerup, indgiver jeg hermed institutionens høringssvar til Miljøkonsekvensrapporten (MKR) for Svanemøllen Skybrudstunnel. Vuggestuen huser dagligt 0–3-årige børn og er særligt sårbar over for støj, vibrationer og trafikale gener under de kommende anlægsår. Vores primære bekymring er børnenes trivsel og personalets arbejdsmiljø. 2. Støjgener og børns trivsel MKR viser, at arbejdet ved Rygårds Allé/Lundegårdsvej kan medføre støjniveauer på 80–81 dB(A) under boring af sekantpæle (1–4 uger, hverdage kl. 08–16), jf. punkt 8.3.13, Tabel 8-27 på side 277 og Figur 8-63 på side 285. Dette overstiger Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 70 dB(A) for dagtimerne. Rapporten dokumenterer desuden, at daginstitutioner kan blive udsat for >70 dB(A) i flere uger under de særligt støjende arbejder, jf. punkt 8.3.3, Tabel 8-8 på side 213. For en vuggestue betyder dette: • Middagslur og børns behov for ro kompromitteres. • Pædagogiske aktiviteter på legepladsen bliver reelt umulige. • Børns trivsel bringes i fare i strid med dagtilbudslovens § 8. 3. Personalets arbejdsmiljø Rapporten anerkender, at særligt følsomme naboer som daginstitutioner vil blive belastet af støj over grænseværdierne i længere perioder, jf. punkt 8.3.3, side 213. Dette indebærer et væsentligt pres på personalets arbejdsmiljø, herunder risiko for stress og øget sygefravær. 4. Vibrationer MKR viser, at boring af sekantpæle ved Lundeskovsvej vil overskride komfortgrænsen for vibrationer, hvilket berører bl.a. en daginstitutions legeplads, jf. punkt 9.3, side 331 (Dvs. Vuggestuen Mariehønen's legeplads). Overskridelsen varer ca. fire uger i dagtimerne, jf. punkt 9.3, Figur 9-25 og tabeltekst på side 332. Den vejledende grænseværdi for daginstitutioner er 75 dB(KB), jf. punkt 9.1.1, Tabel 9-2 på side 302. Rapporten fremhæver eksplicit, at midlertidig flytning af daginstitutioner kan være nødvendig som afværgetiltag, jf. punkt 9.3, side 333.	Af §25 tilladelsens vilkår 3 fremgår det, at bl.a. Mariehønen skal tilbydes genhusning, hvis forskriftens grænseværdier for støj på 70 dB ikke kan overholdes ved etablering af støjreducerende tiltag. Beregningerne for støj og vibrationer i MKR er meget konservative, så bygherre forventer mindre belastning med støj og vibrationer end vist i MKR. Støj og vibrationsniveauet vil blive dokumenteret på de første byggepladser i tunnelprojektet, der etableres. Det betyder, at der kan gennemføres mere retvisende beregninger af støj og vibrationer omkring institutionen, før byggepladserne etableres nær Mariehønen. Det betyder også, at der vil være tid til at finde egnet genhusning, hvis det er nødvendigt. Der vil være flagmænd ved ind- og udkørsel fra byggepladserne og der vil blive aftalt spærretider i forhold til bringe- og hentetider i institutionen. Derudover er det vejmyndigheden, der kommer til at beslutte de trafikmæssige rammer omkring Mariehønen. Bygherre vil være i tæt dialog med Mariehønen, og sammen med institutionen beslutte hvilke tiltag, der skal gennemføres for at sikre børnenes trivsel. Se generelle afsnit emne ”Støj”, ”Vibrationer”, ”Trafik” og ”Rygårdstunnelens naboer” for yderligere info.	Styrelsen har ikke yderligere at tilføje.

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	5. Trafik og logistik MKR vurderer, at lastbiltrafik til og fra byggepladser i områder med daginstitutioner udgør en stor påvirkning af trafiksikkerheden, jf. punkt 7.3.5, side 172–175 og Tabel 7-4, side 180. Dette vil konkret ramme: • Hente-/bringerutiner. • Affaldshåndtering og leverancer. • Forældres og børns sikkerhed ved daglig aflevering og afhentning. 6. Genhusning som nødvendigt afværgetiltag Miljøkonsekvensrapporten fastslår, at daginstitutioner kan have behov for midlertidig flytning i perioder med særligt generende støj og vibrationer, jf. punkt 9.3, side 333. For Mariehønen er dette ikke blot en mulighed, men en nødvendighed. Vi anmoder derfor om, at der i § 25-tilladelsen indskrives et bindende vilkår om genhusning i perioder med de højeste støj- og vibrationsniveauer. 6.1 Krav om én samlet genhusning Vi finder det afgørende, at en genhusning sker i én sammenhængende periode og ikke i form af flere kortvarige flytninger. Begrundelserne er: • Barnets trivsel og tryghed • Småbørn er særligt følsomme over for miljøskift. Gentagne flytninger vil skabe uro, brudte relationer og manglende kontinuitet i hverdagen. • Forældretillid og institutionens økonomi • Hvis forældre oplever, at institutionen “flytter rundt” flere gange, kan det skabe usikkerhed om stabiliteten. Dette kan føre til, at forældre fravælger institutionen – med risiko for færre indskrevne børn og dermed alvorlige (lukningstruende) økonomiske konsekvenser. • Pædagogisk kontinuitet • Det er umuligt at opretholde en stabil pædagogisk praksis, hvis børn og personale skal skifte rammer frem og tilbage med få måneders mellemrum. På den baggrund anmoder vi om, at bygherre i samarbejde med Gentofte Kommune tilrettelægger anlægsarbejdet således, at de mest støjende og vibrationsbelastende arbejder samles i én blok, så Mariehønen kan genhuses én gang for en længere periode. Dette vil være til mindst skade for børn, forældre og personale. 7. Krav til vilkår i § 25-tilladelsen Vi anmoder om, at følgende vilkår indskrives i den endelige tilladelse: 1. Støj- og vibrationsbegrænsning: Krav om støjskærme, tidsbegrænsning af særligt støjende arbejder samt løbende monitorering (jf. kapitel 8 og 9). 2. Trafikstyring: Sikring af trygge adgangsforhold til Mariehønen i institutions åbningstid. 4. Genhusning: Bindende plan for midlertidig flytning i én samlet periode til en nærliggende institution med egnede rammer. 5. Dialogforpligtelse: Kvartalsvise dialogmøder mellem bygherre, Gentofte Kommune og Mariehønen. 8. Konklusion		

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Vi anerkender projektets formål om klimatilpasning, men fastholder, at børns trivsel og personalets arbejdsvilkår ikke må tilsidesættes. MKR dokumenterer selv, at støj, vibrationer og trafikbelastning overstiger vejledende grænseværdier, og at midlertidig flytning kan være nødvendig. Det er derfor afgørende, at der indskrives vilkår i § 25-tilladelsen, som sikrer én samlet genhusning af Mariehønen i en længere periode, så institutionens stabilitet, forældretillid og børns trivsel kan opretholdes. Med venlig hilsen Jonathan Fraenkel Kærn Formand for bestyrelsen Vuggestuen Mariehønen		
99/ Ulla Elkjær og Henrik Christiansen Ved Renden 43 2870 Dyssegård	Høringssvar (SGAV Id nr.: 12800201) Hej Niels Mange tak for materialet. Vi deltog sammen med min mand og naboer i det orienteringsmøde, der blev holdt i Dyssegårdsparken i starten af august. Det fremgik af en planche eller andet, at arbejdstiderne for projektet er fra kl. 7 om morgenen også lørdag. Vi synes ikke, at det er rimeligt at inddrage weekenden som arbejdstid på projektet. Vi har fx børn, der har brug for at få deres søvn, ligesom vi selv har, og der er også konfirmationer, studentergilder, eksamenslæsning og andre ting, der foregår i weekenden, hvor det ikke er i orden med byggestøj mv. Vi vi også gerne understrege, at når der er arbejdstid på projektet fra kl. 7, så er det ikke i orden, hvis der er tung trafik på vejen allerede inden kl. 7. Ligesom larm fra aflæsning af diverse materiale, snak på byggepladsen mv. hellere ikke er i orden før kl. 7. Vi bor ret tæt på Dyssegårdsparken, hvor der kommer til at være byggeplads. Og vi vil ikke acceptere, at aftaler om arbejdstid på projektet ikke overholdes. Så alt i alt bør det være et stort opmærksomhedspunkt i projektet, at der bor mennesker i området, hvor der skal være byggeplads - og at vi også skal kunne have en hverdag til at fungere og have en rimelig pause fra projektet, dvs. bl.a. at der ikke arbejdes på projektet i weekenden. Med venlig hilsen Ulla Elkjær og Henrik Christiansen Ved Renden 43 2870 Dyssegård	Projektet vil så vidt muligt undgå lørdagsarbejde. Se generelt afsnit emne ”Støj”. Medarbejderne på byggepladsen vil ankomme før kl. 7, men de kører i almindelige biler og vil opholde sig i skurvognen ind til kl. 7. Lastbilerne må helt korrekt ikke komme til pladsen før kl. 7, da de ikke kan komme ind på pladsen før kl. 7. Det vil selvfølgelig blive indskærpet overfor entreprenøren og om nødvendigt vil der være vagt i området til sikring af overholdelse af kravet. Særtransporter af tunnelrør og tungt entreprenørgrej, vil dog ske om natten. Der forventes, at være i alt 5-10 særtransporter pr. skakt, men der vil ikke være transport af tunnelrør til DYS, så her bliver der forventeligt lidt færre transporte. Politiet står for godkendelsen af særtransporter, og bygherre vil informere om særtransporterne forud for, at de sker. Se desuden generelt afsnit emne ”Dyssegårdsparkens naboer” for yderligere info.	Styrelsen har ikke yderligere at tilføje.
102/ Birthe Lange	Høringssvar vedr. de miljømæssige konsekvenser af skybrudstunnel projektet i Dyssegårdsparken – Journal nr. 2025-14363. Miljøkonsekvensrapportens vurdering specifikt for Dyssegårdsprojektet er, at trafik- og støjpåvirkningen vil blive stor – markeret med rødt, som er det maksimale ud af 6 kategorier. Transporten til og fra byggepladsen vil skabe mere trafik på vejene, og i travle perioder vil der dagligt køre op til 30 lastbiler mere end i dag til og fra byggepladsen. Den tunge trafik vil være til fare for børn og voksne, der færdes på vejene til fods og på cykel til og fra daginstitution, skole, fritidstilbud, sportsaktiviteter og arbejde mm.	Der henvises til svar til høringssvar akt nr. 56 for svar.	Styrelsen har ikke yderligere at tilføje.

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Med hensyn til støj er det vurderet, at Dyssegårdsprojektet vil genere stor støj i området – også her markeret med rød, og at der skal udføres støjende arbejde fra kl. 7-18 på hverdage og 7-14 på lørdage. Det fremgår desuden, at det kan blive nødvendigt med natarbejde. Der er således tale om et projekt, som under anlægsfasen vil være til stor gene for beboerne i kvarteret og som i forhold til trafiksikkerhed er yderst bekymrende. Vi vil derfor opfordre til, at 1. At der som compensation for støj- og trafikbelastningen i området ikke arbejdes om lørdagen, men kun fra mandag til fredag, for at frede beboerne i weekenderne. Ligeledes at natarbejde så vidt muligt undgås. 2. At lastbilerne til byggepladsen får anvist helt bestemte køreveje og kun må køre af disse og opholde sig på disse i arbejdstiden. Således at lastbiler får forbud mod at køre på andre af kvarterets villaveje og parkere på kvarterets villaveje. Dette er nødvendigt for at få så stor som mulig kontrol over den sikkerhedsmæssige side af den øgede trafikbelastning og mindske risikoen for trafikuheld. 3. At der laves en reel vurdering af fordele og ulemper ved forskellige køreveje – som fx tilkørsel fra Knud Rasmussen Vej til stierne gennem Dyssegårdsparken, af- eller tilkørsel over Renden langs stien ved KFUM’s boldbaner mod Emdrupvej. Her bør der tages hensyn til hvilke scenarier, der påvirker hhv. flest og færrest menneskers hverdag, samt allervigtigst trafiksikkerheden. 4. At der etableres en hastighedsbegrænsning på 30 km og vejbumper på alle tilkørselsveje, så hastigheden sænkes og trafiksikkerheden øges. 5. At der etableres lysregulering på Dyssegårdsvej ved tilkørslen til Sønderengen, hvis man fastholder, at lastbilerne skal køre ad denne rute. Her er der i forvejen trafikchaos hver morgen og mange lastbiler, som skal dreje af på dette sted i løbet af dagen, vil være farligt og uholdbart for alle uden lysregulering. 6. Obligatorisk GPS tracking af lastbiler, så man kan registrere, om de holder sig til de aftalte ruter. At skal HOFOR betale bod, hvis de aftalte ruter ikke overholdes, og hvis det konstateres, at der parkeres og køres på sidevejene til de aftalte ruter. 7. Afklaring af om der kan etableres parkeringsforbud på visse tilkørselsveje for at skabe plads til lastbilerne og bedre udsigt for alle gående og trafikanter. 8. At det undersøges, hvordan byggeprojektet påvirker kloakeringssystemet og dets kapacitet i forbindelse med fx skybrud i byggeperioden, og at der i givet fald findes metoder til at imødegå oversvømmelse af kældre og veje. Med venlig hilsen Dan Rasmussen og Birthe Lange Søndergårdsvej 36 2870 Dyssegård		
104/Michael Fuchs	Journalnummer 2025-14363 Styrelsen for grøn arealomlægning og vandmiljø) Journalnummer EMN-2023-05225 (Gentofte Kommune) <u>Indsigelser og bemærkninger til Svanemøllen Skybrudstunnel, offentlig høring af miljøkonsekvensrapport og udkast til tilladelser, fremsendt ved mail den 4. august 2025</u>	Høringssvar til Gentofte Kommunes spildevandsplan er til Gentofte kommune, og SST bygherre har derfor ikke kommenteret på det. Vedr. erstatning og compensation henvises til generelt svar.	Til følgende bemærkning: “Indsigelse: Udkast til §25 tilladelse indeholder flere fejl og selvmodsigelser, som svækker borgernes retssikkerhed. Konkrete problemer:

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	og Høringssvar vedrørende Gentofte Kommunes brev af 29. august 2025 om offentlig høring af Tillæg nr. 2 til Spildevandsplan 2020-2032 til ejendomme berørt af en sikkerhedsservitut Vi syv husstande på Gladsaxevej (numrene 6, 8, 10, 14, 16, 18 og 20) er direkte na-boer til den planlagte byggeplads ved NOK (Nordkanalen), som er en central del af anlægsarbejdet for Svanemøllen Skybrudstunnel. Vores boliger ligger umiddelbart ud til arbejdsområdet, og vi vil derfor opleve en langvarig og intensiv påvirkning gennem hele anlægsfasen, der er skønnet til ca. 4,5 år. I fortsættelse af den af Styrelsen for Grøn arealomlægning og Vandmiljø fremsendte mail dateret 4. august 2025 med tilhørende bilag og brev af 29. august 2025 fra Gentofte Kommune samt deltagelse i offentlige møder skal undertegnede hermed redegøre for de væsentligste forhold og vores konkrete forslag, indsigelser, ønsker til skærpede krav og bemærkninger som anført nedenfor. Indledningsvis skal det bemærkes, at vi efter foreløbig gennemgang af det frem-sendte materiale og deltagelse i de afholdte møder har betydelige og alvorlige be-kyrninger vedrørende projektets konsekvenser for os som berørte parter. Selvom vi forstår behovet for etablering af en skybrudstunnel, mener vi, at den fore-slåede gennemførelse ikke i tilstrækkelig grad tager højde for de gener og ulemper, som projektet vil medføre for os som berørte parter, og at erstatning og kompens-a-tion derfor bør revurderes. I den forbindelse henvises til at bygherren må forventes at være bekendt med eksisterende praksis og en række fortilfælde for betaling af er-statning af berørte private beboere. 1) Baggrund og særlige forhold ved Gladsaxevej 6-20 • Vores huse ligger inden for 20–30 meters afstand af byggepladsen NOK. • Flere af husene er ældre murermestervillaer, der er vibrationsfølsomme. Der er også andre bygninger, som kan påvirkes af vibrationer. • Området er tæt beboet med børn, ældre og hjemmearbejdende, som i høj grad vil blive påvirket af støj og vibrationer. Der er flere ældre som er gang-besværede. • I Gladsaxevej 16 bor et handicappet/udviklingshæmmet barn, som er særlig lydfølsom, og som kræver ekstra sikkerhed i forhold til trafik. Barnet hentes og bringes bl.a. hver dag af bus til specialskole i Gentofte kommune. • Alle husstande er afhængige af sikre trafikale forhold i hverdagen. • Alle husstande er afhængige af, at der kan fragtes varer og tjenesteydelser til og udføres håndværksmæssigt arbejde til at vedligeholde huse og haver. • Alle husstande er ligeledes afhængige af, at brand, ambulance og andre red-ningskøretøjer har fri og uhindret adgang til ejendommene. • Gladsaxevej fungerer samtidig som adgangsvej for lastbiltrafikken til og fra pladsen. Disse og flere forhold nævnt herunder gør os til en særligt udsat nabogruppe, og vi bør derfor som minimum omfattes af tilsvarende beskyttelse som daginstitutioner og andre følsomme naboer. Projektet er efter vores vurdering disproportionalt og særdeles indgribende for os som naboer. Endvidere finder vi, at en række relevante og nødvendige tiltag for at begrænse og reducere gener for os naboer enten slet ikke eller i hvert fald ikke i tilstrækkelig grad er blevet inddraget.	1. Baggrund Projektet er opmærksom på belastningen for boligerne på Gladsaxevej, og der vil blive taget kontakt til alle boligejerne inden der etableres byggeplads. Projektet hører gerne om særligt gangbesværede i specifikke boliger, så vi kan være særligt opmærksomme på deres behov. Bygherre vil derfor tage kontakt til familien på Gladsaxevej 16 og aftale nærmere mht. særlige behov. Til orientering vil der til en hver tid være adgang til boligerne for beboere, brand og redning og renovation. Generelt 2. Indsigelse mod placering af NOK Projektets placering er blevet godkendt i de respektive kommuners spildevands-planer. Skakten NOK vil sikre, at eksisterende overløb fra kloakken, der i dag le-des til Utterslev Mose og Nordkanalen, i fremtiden ledes til tunnelen. NOK kan derfor ikke flyttes til en anden placering. Se også generelt afsnit emne ”Generelt” om hvorfor det fremlagte projekt ikke kan ændres. Vedrørende diverse dispensationer, så vil det ikke være muligt at opnå dispensa-tion til at etablere en skakt i Utterslev Mose, når der er en mulig placering uden-for mosen. Se også generelt afsnit emne ”Natur” om myndighedernes forpligtelse i fht. bilag IV arter. Der er i miljøkonsekvensrapportens kapitel 5 gennemgået, begrundet og fravalgt en række alternative placeringsløsninger. 3. Tematiske bemærkninger Tema: Støjgener Se generelt afsnit emne ”Støj” for uddybende information om støj. Beregningerne i MKR er lavet med udgangspunkt i et tre meter højt hegn, og ta-bel 8-6 og figur 8-6 til 8-9 i MKR viser, at støjgrænserne for almindeligt støjende arbejde kan overholdes ved naboejendommene. Det er et krav fra myndigheden, at støjgrænserne skal overholdes, hvilket betyder at der ikke må forekomme støj over 40 dB om natten. Hvis tunneleringsarbejdet ikke kan overholde dette krav, vil det ikke være muligt at arbejde om natten. Arbejdstider	• Dokumentet er fyldt med fejl og selvmodsigelser • Manglende juridisk kvalitetssikring af tilladelsesdo-kumenter • Utilstrækkelig sikring af borgernes indsigelsesret Krav: Revision af §25 tilladelse før endelig vedtagelse • Juridisk gennemgang af alle tilladelsesdokumenter • Sikring af borgernes indsigelsesret i alle projektfaser • Offentliggørelse af reviderede dokumenter til for-nyet høring” skal styrelsen beklage, at der har været en meget lang sags-behandlingstid på sagen, hvilket har gjort det vanskeligt at følge med. Men styrelsen må også understrege, at procedu-rer for miljøvurdering, herunder inddragelse af offentlighe-den, fuldt ud lever op til love og regler. Hertil har styrelsen stillet op til borgermøder i alle de involverede kommuner. Styrelsen har selv en stor interesse i, at tilladelsen holder ju-ridisk og sprogligt og har gjort sig stor umage i den retning, Herudover har styrelsen ikke yderligere at tilføje.

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Generelt: 2) Primære indsigelse vedrørende placering af byggeplads Hovedproblemstilling Etableringen af byggepladsen i umiddelbar nærhed af Gladsaxevej og tilstødende boliger vurderes som uforholdsmæssigt indgribende. Vi anmoder derfor om, at følgende alternative placeringer overvejes: Primært ønske: Flytning af byggepladsen til Grønnemose Allé, hvor det store vejstykke har færre naboer, hvilket vil reducere både nabo- og trafikgener betydeligt. Alternativt ønske: Flytning af byggepladsen væk fra vejen og ind i det grønne område med etablering af indkørsel til byggepladsen fra Grønnemose Allé for at minimere projektets påvirkning af naboer og øvrige ejendomme i området. Argumentation - Dispensationer fra naturbeskyttelsesregler Der er fremlagt afgørelsesudkast til dispensationer fra artsfredningsbekendtgørelsen vedrørende indsamling og flytning af forskellige dyre arter. Anlægsarbejderne ved Utterslev Mose kræver ligeledes dispensation fra fredningsnævnet. Når der allerede gives dispensationer fra naturbeskyttelsesreglerne, svækkes argumentet om, at byggepladsen ikke kan placeres i det grønne område. Afvejning af hensyn Hensynet til borgernes livsvilkår bør vægtes mindst lige så tungt som naturbeskyttelseshensyn i denne konkrete sag. Dette ses ikke at være sket i tilstrækkelig grad med det fremlagte forslag. Dokumentation af tekniske begrundelser Vi anmoder om nærmere dokumentation for de tekniske begrundelser for den nuværende placering ved vejen. Dokumenterne viser, at NOK-skakten ikke placeres inden for Utterslev Mose-fredningen for at undgå: • Fældning af træer i værdifuld sumpskov • Påvirkning af levesteder for strengt beskyttede Bilag IV-arter 4 Imidlertid viser beregninger, at der maksimalt vil være 5-10 paddler, der skal flyttes, hvilket indikerer, at miljøpåvirkningen kan være håndterbar også ved alternative placeringer. Supplerende argumenter for alternativ placering • Eksisterende dispensationer: Der gives allerede dispensation fra artsfredningsbekendtgørelsens § 10 og § 14 • Planlagte afværgeforanstaltninger: Etablering af funktionelle erstatnings-ynge- og rastepladser er planlagt • Lav paddetæthed: Maksimalt 5-10 paddler per lokalitet baseret på erfaringer fra lignende projekter • Afvejning af hensyn: Vi finder, at hensynet til beboerne ikke er tilstrækkeligt tilgodeset og afvejet med det konkret fremlagte forslag, der vil indebære uforholdsmæssige store gener for os beboere. • Præcedens: Andre skakte er blevet flyttet baseret på miljø- og nabohensyn Trafikale konsekvenser ved nuværende placering	Perioderne i MKR er bygherres bedste bud. Når der er valgt en entreprenør inden udgangen af 2026, vil der blive udarbejdet en tidsplan for arbejdets udførelse. Se desuden generelt afsnit emne ”Kommunikation”. Begrænsningerne i arbejdstiderne gælder for særligt støjende arbejde. Tunnele-ring i døgndrift skal der indhentes et §42 påbud til at udføre hos kommunen. Lastbilerne må ikke komme til pladsen før kl. 7, da de ikke kan komme ind på pladsen før kl. 7. Det vil selvfølgelig blive indskærpet overfor entreprenøren og om nødvendigt vil der være vagt i området til sikring af overholdelse af kravet. Se i øvrigt de generelle afsnit emne ”Støj” og ”Trafik”. El-lastbiler mm. Af udbudsmaterialet fremgår det, at alle ikke-vejgående entreprenørmaskiner samt værktøj (gravemaskiner, minilæssere, dumpere, motorbør, pladevibratorer, jordloppe, kap/motorsave etc.) under 2,5 ton skal være drevet af elmotor. Projektet følger selvfølgelig markedsudviklingen, og vil i samarbejde med den valgte entreprenør sikre, at maskinparken så vidt muligt påvirker omgivelserne mindst muligt. I §25 tilladelsen er der ligeledes et vilkår om bedst anvendelig teknologi, (vilkår 1). Forebyggelse af skadedyr på byggepladsen vil selvfølgelig ske iht. almindelig praksis på området. Tema: Vibrationer Se generelt afsnit emne ”Vibrationer”. Tema: Støv, luft, lugt og lysgener Arbejdet foregår indenfor et tre meter højt hegn, så generne udenfor hegnet vil være minimale. Kommunerne har udarbejdet forskrifter vedr. anlægsarbejde i byzone, som projektet skal følge. Se i øvrigt det generelle afsnit emne ”Trafik” vedr. støvgener. Partikelforurening: Bygherre stiller ikke andre krav til entreprenøren vedr. nedbringning af partikel-forurening end de krav, der er stillet fra myndighedernes side. Se desuden svar vedr. el-lastbiler mm. ovenfor. Tema: Trafik Det vil være op til vejmyndigheden at vurdere, om Gladsaxevej skal lukkes i anlægsperioden, hvor cyklister skal køre, hvor der må parkeres mm.	

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Den planlagte placering ved Gladsaxevej medfører: • Delvis lukning af Gladsaxevej i knap 4,5 år • Signalregulering af trafik i begge retninger gennem ét 3,50 meter bredt spor • Forsinkelser for buslinjer • Betydelige trafikale gener • Uforholdsmæssige trafiksikkerhedsmæssige risici for borgerne både os beboere, men tillige alle trafikanter, der skal benytte vejen. En flytning til Grønnemose Allé vil eliminere disse problemer, da der her er et stort vejstykke uden naboer/beboelse. Alternativ tunneleret løsning Ifølge folderen "Supplerende idéhøring februar 2021, side 8" er der alternative løsninger under overvejelse, herunder "en tunneleret løsning i Mosevangen som alternativ til ledningen langs mosen." Denne løsning vil efter vores forståelse eliminere behovet for en NOK-byggeplads. Formel indsigelse Bygherren anmodes om at redegøre for: 1. Hvorfor den tunnelerede løsning i Mosevangen ikke er valgt 2. De konkrete tekniske begrundelser for, at byggepladsen ikke kan placeres ved Grønnemose Allé 3. En sammenlignende vurdering af miljøpåvirkningen ved alternativ placering i forhold til den nuværende løsning, når der alligevel gives dispensationer til naturindgreb Vi mener, at en grundig revurdering af byggepladsens placering er påkrævet for at sikre en mere proportional afvejning mellem projektets nødvendighed og påvirkningen af borgernes livsvilkår. 3) Tematiske bemærkninger I det følgende er vores ikke udtømmende forslag, indsigelser og bemærkninger forsøgt tematiseret inden for en række hovedgrupper. For en ordens skyld bemærkes, at en stor del af disse bemærkninger selvsagt skal tilpasses, hvis byggepladsen flyttes i henhold til ovennævnte. I så fald forbeholder vi os ret til at blive hørt på ny. Tema: Støjgener De kraftige anlægsaktiviteter (herunder boring af sekantpæle, udgravning og tunge maskiner) forventes at give væsentlige støjgener. Rapporten angiver, at grænseværdierne i dagperioden vil blive udnyttet fuldt ud, og at TBM-driften kan foregå kontinuerligt i både dag- og nattetimer, med natlige støjgrænser på 40 dB(A). Påvirkningen kan lede til søvnforstyrrelser, helbredspåvirkning, forringet boligbrug, nedsat arbejdsevne ved hjemmearbejde. Ud over hensyn til alle beboeres ve og vel ønskes, at der tages særlige hensyn til lydfølsomme borgere med krav om ekstra støjdæmpende foranstaltninger, samt at der etableres aftaler om midlertidig genhusning, når støjniveauer overskrider acceptable grænser. • <u>Indsigelse:</u> Støjværn er i udleveret materiale angivet til 3 meter højt. Set i lyset af topografien og husenes højde i området vurderes denne højde og løsning at være uden indvirkning for ejendommene på Gladsaxevej.	Det forventes, at anlægsarbejdet resulterer i omkring en lastbil i timen i perioden 7-18 på hverdage i de mest intense perioder, hvor skakten ved NOK etableres og imens tunnelerne bores. Når tunnelerne er boret vil trafikken til og fra byggepladsen reduceres. Se i øvrigt generelt afsnit emne ”Trafik” Ekspropriation Se generelt afsnit emne ”Genhusning, kompensation, erstatning” Tema: Kommunikation og klageadgang Se generelt afsnit emne ”Kommunikation” Tema: Overvågning, håndhævelse og transparens Se generelt afsnit emne ”Kommunikation” Tema: Tidsplan Den valgte entreprenør vil udarbejde den bedst mulige tidsplan, men det kan ikke undgås, at der vil være perioder uden aktivitet på byggepladsen. Tema: Adgang til beboelse Projektet vil så vidt muligt opretholde beboernes adgang til egen matrikel med bil. Det kan ikke udelukkes, at der vil være korte perioder, hvor alternativ parkering bliver nødvendig. Udfordringer med brand og redning vil blive gennemgået med brandvæsenet, da det er et krav, at der altid skal være adgang for brand og redning (og renovation). Tema: Retssikkerhed Spørgsmål til SGAV 4. Konklusion og krav SGAV	

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	<u>Krav:</u> Det foreslås i stedet etablering af et betydeligt højere støjværn og i ordentlig kvalitet, alternativt f.eks. containere i 2 - 3 lags højde eller tilsvarende placeret tættest på vejbanen. <u>Bemærkning:</u> Støjmålinger på byggepladsen er ok. Men det der for os beboere i nærområdet betyder noget er støjniveauet ved de enkelte boliger. Dette gælder både fra anlæg af og nedtagning af byggeplads, maskiner i brug, boringer og lastbiler mv. <u>Krav:</u> Der ønskes krav om anvendelse af lavstøjsmetoder og -maskiner, realtidsstøjmålinger ved de enkelte boliger på de nærmeste boligfacader, med offentlig adgang til data, samt stopkriterier ved overskridelser og en tydelig handlingsplan. Desuden ønskes krav om ugentlige støjprognoser <u>Krav:</u> Eventuel anvendelse af køreplader skal ske således de ikke støjer ("klaprer") når der køres på dem. <u>Indsigelse:</u> Der er en meget reel risiko for søvnforstyrrelser for både voksne, men især af børn. Til natarbejde ("stille nat") fremgår det, at 40 dB skal overholdes og at TBM-drift forventes at være inden for grænsen. Dette er en forventning, men kan i modsat fald i realiteten forårsage helbredsrisiko for dem, som ikke kan få sin søvn. <u>Krav:</u> - Fuldstændigt forbud mod al natlig drift og aktivitet. - Ved undtagelsesvis tvingende behov for natlig drift må det kun tillades i absolut nødvendige perioder og med særskilt dispensation, samt efter forudgående behørig varsling med mindst 8 uger af alle os naboer. - Støjmonitorering om natten ved boligfacade, med online datavisning. - o Klare regler for hurtig indsats ved overskridelser (maks. responstid 30 min). - o Ret til midlertidig genhusning ved gentagne overskridelser. Forbud mod natarbejde på overordentligt støjende aktiviteter i umiddelbar nabozone (afstand < 100 m) — medmindre det dokumenteres, at støj ved boligfacader ikke overskrider 40 dB(A) ved måling i realtid og med supplerende bekræftelse af uafhængig instans. - Krav om realtids støjmonitor(er) ved hver af vores boliger med offentlig datastream, og krav om straks-standsning ved overskridelse af aftalte grænser. - Tilbud om etablering af støjisolerende vinduer/ventilationsløsning, hvortil alle omkostninger afholdes af bygherren, således at alle naboer holdes økonomisk skadesløse. Og mod øvrig økonomisk kompensation, samt tilbud om aflastningsbolig ved vedvarende natlige overskridelser. <u>Anbefaling:</u> Kørevej på byggeplads placeres længst mod syd af hensyn til støj i forhold til beboerne på Gladsaxevej. Indsigelse: Det er uacceptabelt at byggepladserne må støje i weekenden hvor områdets beboere har fri. Tidspunkter for arbejdets udførelse:		

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	- Af det fremlagte materiale fremgår mange forskellige tidspunkter for, hvornår arbejdet påtænkes udført. Det udarbejdede materiale er således inkonsistent på dette område og meget svært at forholde sig til, hvilket kun øger vores bekymringer. For hvis det ikke er muligt på ”skrivebordet” for bygherren at fastsætte og opretholde konsistente og hensyntagende arbejdstider, hvordan vil det så blive når arbejdet 7 først påbegyndes, og der ikke er nogen retningslinier for entreprenørerne at følge. Det vil gøre det helt umuligt at håndhæve fastsatte tider. - Hertil kommer, at der er angivet tidsbegrænsninger for hvornår der må arbejdes. Samtidigt er det beskrevet at tunnelboringen foregår i døgndrift? Hvordan hænger det sammen? Hele forholdet omkring arbejdstider synes ikke sammenhængende beskrevet – dette er helt uacceptabelt for os beboere i nærområdet! Der bedes således udarbejdet en fast tidsplan som er kendt for alle. <u>Indsigelse:</u> Vi ønsker at arbejdet begrænses mest muligt. Arbejdet bør således kun foregå på hverdage i tidsrummet kl. 9.00 – 16.00. Det er uacceptabelt for os, at arbejde foregår i weekender og nattetimer. Der er beboere, der har forskellige udfordringer for hvem det vil være umuligt at være i vores huse, når det støjende arbejde foregår. Konsekvensen af støjende arbejde uden for ovennævnte tidsrum vil i værste fald være, at vi som beboere ikke kan være i vores huse. Hvis vi skal tåle gener, må der ydes erstatning og økonomisk kompensation til os borgere, samt mulighed for genhusning. - Der bør også tilvejebringes faste tidsrum for, hvornår lastbiler og andre køretøjer må komme. Dette af hensyn til at undgå, at lastbiler holder i lange køer i lang tid forud for de oven for fastsatte arbejdstider. Dette har vi erfaring for er sket i andre sammenhænge, og det vil være til stor gene for beboerne, hvis dette sker. El-lastbiler- køretøjer og maskiner: <u>Indsigelse/anbefaling:</u> Da lastbiler og andre køretøjer vil skulle arbejde i meget stort omfang på og ved byggepladsen, mener vi det bør et krav, at der alene anvendes El-lastbiler, el-køretøjer, samt eldrevne maskiner. Dette af hensyn til borgerne i området ikke kun os naboer, der underskriver dette brev, men også af hensyn til alle øvrige borgere i området. Desuden vil dette også kunne mindske den negative indvirkning på dyrelivet i området, herunder de artsfredede dyr. <u>Forebyggelse og kontrol af skadedyr:</u> Bygherre skal sikre, at opgravnings- og anlægsarbejder ikke medfører øget forekomst af rotter og andre skadedyr i området. Dette skal ske gennem dokumenterede forebyggende foranstaltninger, løbende professionel overvågning samt øjeblikkelig indsats fra bygherren ved konstaterede problemer. Der skal således etableres en plan for ovenstående, der indeholder sikring af behørig og tilstrækkelig koordinering mellem de relevante dele af forvaltningen. Tema: Vibrationer		

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Rapporten erkender, at komfortgrænserne for vibrationer forventes overskredet i vores huse under boring af sekantpæle. Selvom bygningsskader anses for usandsynlige, er påvirkningerne betydelige for vores dagligdag, og der er ingen garanti for at skader ikke kan indtræffe, især på gamle bygninger. • Indsigelse: Der savnes oplæg til registrering af boliger og arealer inden arbejder påbegyndes. Registreringer skal gennemføres i samarbejde med de enkelte beboere. • Krav: ○ Uafhængig bygningsregistrering, inkluderende fotoregistrering og tilstandsrapporter for alle vores ejendomme før anlæg. ○ Det kræves, at der foretages behørig vibrationsmålinger løbende både der hvor arbejdet udføres, men også ved de enkelte huse. ○ Installation af vibrationsmålere direkte på vores huse. ○ Konkret handleplan for, hvordan sådanne målinger påtænkes udført, samt for hvilket beredskab bygherren påtænker at iværksætte i tilfælde af risiko for sætningsskader og øvrige skader på ejendomme, træer og belægninger. Planen skal redegøre for pause/ændret metode og stopkriterier, hvis komfortgrænse nås.Tilbud om midlertidig genhusning ved vedvarende overskridelser (analogt til vilkår for Børnehuset Saxen). Tema: Støv, luft, lugt og lysgener Der er stor risiko for diffust støv og dieselpartikler lokalt ved Gladsaxevej. Selv mindre overskridelser kan have stor betydning for os som naboer. Der vil være diffust støv og dieselpartikler lokalt ved Gladsaxevej fra de mange tusinde lastbiler og de mange anlægsmaskiner, herunder især opblæsning af jord fra skakten, opmagasinerings af jord og læsning af lastbiler. Hvis der ikke tages hånd om dette kan det føre til en væsentlig gene af brug af hus og især haver, samt renholdning af samme. Ligeledes vil det indebære helbredsmæssige risici, særligt for borgere, der i forvejen er støvallergikere, hvilket nogle af de berørte naboer er. • Indsigelse: Der savnes oplæg til komplet registrering af boliger og arealer inden arbejder påbegyndes. Registreringer skal gennemføres i samarbejde med de enkelte beboere, og alle omkostninger hertil skal afholdes af bygherren således, at beboerne holdes skadesløse. • Anbefaling: Der foreslås gennemgang med byggesagkyndige med henblik på at tilvejebringe fuldstændig fotoregistrering af ejendommenes tilstand forud for arbejdets påbegyndelse. • Krav: ○ Krav om nødvendige og tilstrækkelige foranstaltninger mod gener fra støv skal stilles til entreprenør både for tilkørselsvej før byggeplads, på byggeplads, og vej efter byggeplads. ○ Entreprenøren skal sikre behørig og tilstrækkelig løbende renholdelse af vejarealer. Endvidere skal der fremlægges en konkret og forpligtende opregning af, hvilke tiltag, der vil blive udført i forbindelse med forannævnte. 9 ○ Bindende støvplan både for vanding, overdækning, støvdæmpning, dække af jord, hjulvask, samt renholdelse vejarealer. Desuden skal der stilles krav til entreprenører om kontrolmålinger. Der skal også		

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	stilles krav om emissionsklasse Stage V eller elmaskiner i nærmeste nabozone samt partikelmåler ved boligskel med realtidsdata. Forslag til krav angående partikelforurening: 1. Krav om Stage V / lav-emissionsmaskiner i nabozone Bygherren skal sikre, at al non-road mobile machinery (NRMM) anvendt inden for en radius af 200 meter fra bygningerne Gladsaxevej 6–20 er type-godkendt i henhold til Regulation (EU) 2016/1628 (Stage V) eller er nul-emissions (helelektriske). Dokumentation for typegodkendelse (kopi af EU type-godkendelsesnummer eller CE/producentattest) skal foreligge og være godkendt af Styrelsen mindst 14 dage før første ibrugtagning af det pågældende materiel på pladsen. Ved undtagelser skal bygherren skriftligt dokumentere og begrunde manglende Stage V-tilgængelighed samt anmode om særskilt godkendelse i hvert enkelt tilfælde. <u>2. Alternativ og supplerende bestemmelse (retrofit/elektrificering)</u> Såfremt Stage V motorer ikke kan fremskaffes til særlige arbejdsmonter, skal bygherren dokumentere, at der anvendes efterbehandlet materiel (DPF med type-godkendelse/PNreduktion dokumenteret) eller hel-/delektrisk maskine med mindst tilsvarende emissionsreduktion. Retrofit-løsninger skal være teknisk godkendt af en uafhængig sagkyndig og dokumenteres skriftligt før ibrugtagning. 3. Kontrol, transparens og dokumentation Bygherren skal føre og kvartalsvis fremsende til Styrelsen en maskinliste (maskine, fabrikant, model, motorkode, motoreffekt, type-godkendelsesnummer, produktionsår) samt en driftstime-log for alle NRMM, der anvendes inden for 200 m fra Gladsaxevej 6–20. Listen skal være tilgængelig for naboer efter anmodning. Manglende eller urigtig dokumentation kan føre til pålæg og økonomisk sanktion. 4. Måling og efterprøvelse Styrelsen kan til enhver tid kræve uafhængig prøvemåling/inspektion af materiel på pladsen, herunder emissionsmåling eller kontrol af DPF/after-treatment. Omkostninger til inspektion afholdes af bygherren, hvis der konstateres overtrædelser. 5. Tilsyns- og sanktionsmekanisme Ved gentagne eller væsentlige overtrædelser af disse vilkår pålægges bygherren økonomisk sanktion (fastsat af Styrelsen). En del af sanktionen skal anvendes til direkte kompensation til de mest berørte naboer (Gladsaxevej 6–20), jf. nærmere regler fastsat af Styrelsen. • Indsigelse: Selvom der kun forventes sjældne lugthændelser, finder vi det vigtigt, at vilkårene tager højde for situationer, hvor vi direkte berøres. • Krav: Filtrering (aktivt kul eller lignende) på udluftningspunkter, samt SMS-varsling af naboer før planlagte udluftninger eller tests. • Krav: Trafikafværgende foranstaltninger f.eks. vejbelysning/flagmænd skal iværksættes. • Lys kan i praksis genere naboer ved mørklagte perioder. • <u>Krav:</u> Nedskærmede arbejdslys, rettet væk fra boliger, med maksimale luxgrænser, sluk-tider uden for drift og brug af varme (ikke kolde) farvetemperaturer for at reducere blænding.		

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	- Krav om at bygherren skal sikre alle behørige, nødvendige og tilstrækkelige foranstaltninger mod gener fra lys. Endvidere skal entreprenøren fremlægge en konkret plan for disse foranstaltninger. Tema: Trafik Intens lastbiltrafik på Gladsaxevej (ind/ud af pladsen) øger risiko for ulykker, støj, støv og forringer muligheder for almindelig boligadgang (leverancer, hjemmepleje, brandberedskab mv.). Der er desuden særlige forhold for et handicappet barn, der er afhængige af specialbus-kørselsordning og mulighed for at blive kørt i egen bil. Byggepladsen vil generere tusindvis af lastbilture gennem anlægsperioden, herunder på Gladsaxevej. Det skal også bemærkes, at det ikke giver mening at se på en gennemsnitsbelastning over en 4½ års periode. Der vil være en markant spidsbelastning i perioden, hvor jord skal fragtes væk. Vi oplever allerede en presset trafiksituation med mange cyklister, skolebørn og institutioner i nærområdet. Primært forslag: Flytning af byggepladsen Som anført under afsnittet "Generelt" foreslår vi, at NOK-byggepladsen flyttes væk fra Gladsaxevej til en mindre trafikbelastet lokation for at eliminere de alvorlige trafiksikkerhedsrisici. De øvrige argumenter herfor er uddybet under afsnittet "Generelt" oven for. Alternativt forslag: Total lukning af Gladsaxevej med alternative ruter Såfremt flytning af byggepladsen ikke sker, kræver vi total lukning af Gladsaxevej for al gennemkørende trafik under hele anlægsperioden. I flere tidligere anlægsprojekter er trafikomlægninger blevet anvendt for at beskytte særligt belastede boligområder; vi kræver samme tilgang her. Det fremgår af "HOFOR OG NOVAFOS PROJEKTANSØGNING SVANEMØLLEN SKYBRUDSTUNNEL BILAG 1 PROJEKTBESKRIVELSE" (udgivelsesdato 31.08.2018 fra Cowi) s. 21 (i det følgende betegnet "Bilag 1"), at det er et alternativ at lukke Gladsaxevej helt eller delvis for gennemkørende trafik i anlægsperioden og omlægge biltrafik og busruter, der i dag kører ad Gladsaxevej. Ved lukning af Gladsaxevej anbefaler vi åbning af Stjerneborg Allé for gennemkørende trafik (også cyklister), herunder etablering af lyskryds i begge ender. Gladsaxevej bør kun tillades anvendt til: - Beboerkørsel til tilstødende ejendomme 11 - Udrykningskøretøjer (ambulancer, brandvæsen, politi) - Handicapassistance - Eventuelt cyklister med særlige sikkerhedsforanstaltninger Specifikke trafiksikkerhedsindsigelser Trafiksikkerhed Gladsaxevej er allerede i dag - med den eksisterende trafik og ud- og indkørsel fra ejendommene - en forholdsvis farlig vej. Vi beboere har på nuværende tidspunkt et konkret eksempel på, hvor problematisk selv begrænset anlægsarbejde er for trafiksikkerheden. En af beboerne er i skrivende stund i færd med at få installeret fjernvarme, og i den forbindelse er der allerede på grund af de eksisterende gravearbejder opstået flere farlige situationer både ved ind- og udkørsel fra de nærliggende ejendomme. Sigbarheden ved parkerede biler er dårlig, og der opstår både risikable og farlige situationer for fodgængere, cyklister og biler. Fotos vedhæftes af de eksisterende meget begrænsede arbejder.		

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Vi anmoder ligeledes Styrelsen, kommunen og bygherren om at komme ud for at besigtige disse farlige situationer allerede nu. Og skal venligst bede om svar på denne invitation senest 5 dage fra dato. Parkering Der bør etableres en konkret plan for byggearbejdernes parkeringsmuligheder. Det vil være uacceptabelt for os beboere, hvis byggearbejderne frit kan parkere på Gladsaxevej. Dette vil både spærre alle de i forvejen begrænsede parkeringspladser og skabe fare for ind- og udkørende beboere. De trafikale risici bør forebygges med ovennævnte plan. Cykeltrafik Den dobbeltrettede cykelsti placeret ved fortov mod nord på Gladsaxevej er bekymrende set i lyset af antallet af cyklister, især da cykelstien mod syd på Gladsaxevej fjernes. Forslag: Cyklister bør af trafiksikkerhedsmæssige årsager henvises til Søborg Hovedgade og Stjerneborg Alle. Lastbiltrafik Hvis Gladsaxevej ikke lukkes helt for al gennemkørende trafik bortset fra beboerkørsel, bør vejen spærres for køretøjer over 3.500 kg (også busser!) i vestlig retning på grund af den intensive lastbiltrafik i vest-østlig retning. Dette vil kompensere for det massive samlede trafiktryk og støjtryk fra lastbilerne. 12 Lastbilkør <u>Indsigelse:</u> Det er ikke beskrevet hvor mange og hvor længe lastbiler må holde og vente på at komme ind på byggepladsen. <u>Krav:</u> Indkørsel til byggeplads skal indrettes, så lastbiler ikke holder i kø på Gladsaxevej. Grænser for hvor mange lastbiler (fx 3), der må holde og vente inden de kører ind på pladsen (længde af kø, luftkvalitet, støj, mv.) skal afklares. - Yderligere krav omkring trafik: - Ingen tomgangskørsel ved vores huse. - Løbende renholdelse og vanding af vejen for at mindske støv. - Flagmænd i alle myldretidsperioder, især ved børneinstitutioner og skoleveje. - Krav om Stage V eller el-drevne entreprenørmaskiner. - Opsætning af partikelmåler ved vores boligskel. - Håndhævelse med økonomiske sanktioner — bøder/pålæg overført som kompensation til berørte naboer, hvis entreprenøren gentagne gange overtræder trafikaftaler. Sammenfattende: - Flytning af byggepladsen til et andet sted - Alternativt total lukning af Gladsaxevej bortset fra beboerkørsel og omdirigering af trafikken bl.a. ad Stjerneborg Allé. Tema: Ekspropriativt indgreb og ejendomsret Juridisk argumentation for ekspropriativt indgreb		

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Det påtænkte projekt udgør et ekspropriativt indgreb eller midlertidigt ekspropriativt indgreb i vores ejendomsret, som kræver fuld erstatning efter grundlovens § 73 og øvrig relevant lovgivning om ekspropriation. Retlig kvalifikation: Svanemøllen Skybrudstunnel kommer til at ligge i 10-30 meters dybde under både vejareal og private matrikler. For at sikre, at det er muligt at anlægge og drive tunnelen, er det nødvendigt, at HOFOR og Novafos opnår rettigheder til arealerne over og omkring tunnelen og skakte. Dette indgreb kvalificeres som ekspropriation, da: 1. Permanent rådighedsindskrænkning: Det sker ved at tinglyse en såkaldt sikkerhedsservitut på en række ejendomme 2. Tvangsmæssig karakter: Servitutten pålægges uden ejerens samtykke 3. Offentligt formål: Skybrudshåndtering og infrastruktur Ekspropriationsretlige principper: Permanente servitutter og rådighedsindskrænkninger på private ejendomme udgør ekspropriation med ret til fuld erstatning efter grundlovens § 73 og øvrig relevant lovgivning om ekspropriation, uanset at indgrebet betegnes som "begrænset betydning". Indsigelser vedrørende ejendomsret Forhold vedrørende ejendomsret til vore matrikler synes ikke behandlet i det fremsendte materiale. Hver enkelt ejer bør som minimum orienteres om: • Krydser tunnelboringen matrikelgrænsen ind til min grund? • • Hvad får jeg i erstatning for at der arbejdes på min matrikel? • Hvad er lovgrundlaget herfor? Kompensationskrav Vi kræver fuld erstatning for: Permanent værdiforringelse af ejendommen som følge af servitutten Midlertidige værditab under 5-årig anlægsperiode, herunder værditab ved salg eller låntagning Dokumenterede gener i hele perioden: • Støj op til 75 dB(A) ved sekantpælearbejde • Vibrationspåvirkning som komfortgene for beboere • Støv, luftkvalitet • Begrænsninger i anvendelse af ejendom • Adgangsforhold, herunder tilkørsel og parkering • Udsigt og andre miljøpåvirkninger • <u>Indsigelse:</u> Principper for betalt fraflytning i perioder med særlige gener, herunder støjbelastning, skal afklares. • <u>Krav:</u> Genhusning/aflastningsbolig skal ikke alene være et tilbud “på skøn”, men en konkret, forudsigelig rettighed ved klart definerede triggers, hvoraf nogle har været nævnt i dette dokument. Princippet er ikke nyt i Danmark — Cityringen-projekter og større infrastrukturprojekter har tidligere indeholdt regler om aflastningsbolig/erstatning for mest berørte beboere. Disse		

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	præcedenser viser, at myndigheder kan stille sådanne krav, når belastningen er væsentlig. - Konkret mener vi, at følgende krav i tilladelsen bør være gældende: Bygherren skal inden anlægsstart stille en plan for genhusning/aflastning, inkl. kriterier for udbetaling, standard for erstatningsbolig, varslingsfrister og hurtig procedure (max 14 dage) for udmøntning. Ved dokumenteret overskridelse af komfort- eller bygnings-vibrationsgrænser, eller ved 3 sammenhængende måneders maksimal kompensation for natlige gener, skal bygherren automatisk pålægges at tilbyde midlertidig genhusning eller udbetale et beløb svarende til markedsleje for en tilsvarende bolig. Endvidere skal vi kompenseres for alle omkostninger forbundet med at opretholde vores nuværende ejendomme under en eventuel genhusningsperiode, herunder opvarmning og øvrig vedligeholdelse, således at ejendommene ikke beskadiges eller lider overlast ved at stå tomme. - Fritagelse for ejendomsskat i perioder med nødvendig fraflytning/genhusning som følge af anlægsarbejdet Ejendomsskat: I øvrigt kræves ejendomsskatten fjernet eller reduceret betydeligt i hele perioden som følge af den værdiforringelse projektet påfører os generelt også uden for fraflytning- og genhusningsperioder. Risiko for bygningsskader og principper for betalt fraflytning i perioder med særlige gener skal afklares. Processuelle omkostninger som vi ønsker dækket: - Taksationskommissionen kan pålægge kommunen at betale passende godtgørelse for udgifter til sagkyndig bistand og rådgivning. Hvis dette ikke sker, skal kommunen og bygherren frivilligt og af egen drift betale alle relevante og nødvendige godtgørelser. - Koordineret klage til vurderingsstyrelse over ejendomsbeskatning bør iværksættes, og omkostningerne hertil skal dækkes af kommunen og bygherren. Som nævnt oven for kræves ejendomsskatten fjernet eller reduceret betydeligt i hele perioden som følge af den værdiforringelse projektet påfører os generelt også uden for fraflytning- og genhusningsperioder. - Bøder givet til entreprenør for manglende overholdelse af udbuds- og miljøkrav skal videreføres til beboere på Gladsaxevej, da det er dem der lever med generne og ikke bygherre. - Øvrige processuelle omkostninger ud over ovennævnte. Retlig hjemmel Projektet mangler tilstrækkelig retlig hjemmel for det ekspropriative indgreb. Ekspropriationsnævnets praksis kræver, at "det skal fremgå tydeligt af kommunens spildevandsplan, at en ejendom kan forventes at være omfattet af et projekt efter planen, samt hvad projektet kan medføre af servitutter eller rådighedsindskrænkninger".		

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Projektet opfylder ikke kravene til klarhed i spildevandsplanen, som fastslået i ekspropriationsnævnets praksis. I overensstemmelse med Grundlovens § 73 praksis på området kræves: 1. Lovhjemmel for ekspropriation 2. Almenvellets tarv 3. Fuld erstatning 4. Ejendomsskat: Ejendomsskatten fjernes helt eller reduceres betydeligt i hele perioden som følge af den værdiforringelse projektet påfører os generelt også uden for fraflytning- og genhusningsperioder. Dialog om kompensationer kan med fordel påbegyndes allerede nu! Tema: Kommunikation og klageadgang Indsigelse: Projektet mangler tilstrækkelige kommunikations- og klageprocedurer i strid med god forvaltningsskik og borgernes retssikkerhed. Konkrete mangler: • Ingen 24/7 kontaktmulighed til projektledelse giver frygt for, at gener kan pågå i ugevis inden entreprenør får pålæg om at "rette ind" • Uklarhed om klageinstans i udførelsesfasen • Manglende principper for regelmæssige dialogmøder Krav: • Direkte kontaktnummer til ansvarlig projektledelse 24/7 • Klar angivelse af klageinstans med konkrete kontaktoplysninger • Etablering af månedlige dialogmøder med beboerrepræsentanter Tema: Overvågning, håndhævelse og transparens Ud over de nævnte temaer ønsker vi vilkår om: • Kontinuerlig naboinddragelse gennem et lokalt “naboforum” med direkte kontakt til bygherren. • Kvartalsvise rapporter om fremdrift, kommende arbejder og afværgetiltag. • Krav om uafhængig tredjeparts overvågningsinstans m.v. (støj/vibration/luft). • Offentlig, online adgang til måledata i realtid (støj, vibration, PM2.5/PM10). • Tydelig klagemekanisme med 24/7 kontakttelefon og krav om skriftlig respons inden for 30 minutter for akutte forhold. • Bøde-/sanktionsmekanisme: økonomiske sanktioner ved gentagne overtrædelser, hvor bødeindtægter delvist går til direkte kompensation til berørte naboer. Tema: Tidsplan og proportionalitetsprincip Indsigelse: Den planlagte byggeperiode på over 4 år er uproportional og i strid med ekspropriationsrettens krav om mindst mulig gene for borgerne. Konkrete problemer: • Sikring af at når byggepladsen etableres, påbegyndes entreprisearbejder og fortsætter indtil alle entreprisearbejder er afsluttet. Der må ikke være måneder og år hvor byggepladsen er inaktiv eller på "lavt blus"		

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	- Det er uacceptabelt, at både Nord Kanalen og tunnelen mod Dyssegaard skal bortkøre jord via byggepladsen på Gladsaxevej, da begge tunnelrør formentlig ikke etableres tidsmæssigt parallelt - Den samlede periode med byggeplads på over 4 år er helt uacceptabel Krav: - Kontinuerlig drift fra etablering til afslutning for at reducere de samlede gener mest muligt - Maksimal byggeperiode på 3 år - Flytning af Nord Kanal-arbejdet til Grønnemose Alle for at reducere varigheden af byggepladsen på Gladsaxevej Tema: Adgang til egen beboelse og grundlæggende rettigheder Indsigelse: Blokering af adgang til egen matrikel krænker grundlæggende ejendoms- og beboelsesrettigheder samt skaber sikkerhedsmæssige problemer. Konkrete problemer: - Ifølge pjecen "Vi skal gøre klar til Svanemøllen Skybrudstunnel" vil det "i perioder ikke være muligt at parkere foran eget hus eller få adgang til egen indkørsel" - dette er helt uacceptabelt - Kritiske sikkerhedsproblemer: brand, redning, renovation, adgang for hjemmepleje, handicapafhentning mv. - Manglende sikring af tilkørselsforhold generelt - Håndværkerparkering i nærområdet i stedet for på byggepladsen belaster yderligere Krav: - Fuld kompensation ved blokeret adgang, herunder betalt fraflytning i aktuelle perioder - Garanteret adgang for redningskøretøjer og kritiske services - Håndværkerparkering på byggepladsen eller transport i minibusser - Detaljeret plan for opretholdelse af tilkørselsforhold Tema: Retssikkerhed og sagsbehandling Indsigelse: Udkast til §25 tilladelse indeholder flere fejl og selvmodsigelser, som svækker borgernes retssikkerhed. Konkrete problemer: - Dokumentet er fyldt med fejl og selvmodsigelser - Manglende juridisk kvalitetssikring af tilladelsesdokumenter - Utilstrækkelig sikring af borgernes indsigelsesret Krav: Revision af §25 tilladelse før endelig vedtagelse - Juridisk gennemgang af alle tilladelsesdokumenter - Sikring af borgernes indsigelsesret i alle projektfaser - Offentliggørelse af reviderede dokumenter til fornyet høring Tema mangelfuld høringsproces: Vi henviser til punkt 6 neden for med vores omfattende kritik af hele projektforløbet fra ansøgning til nu, herunder både den mangelfulde høringsproces og den frag-		

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	menterede sagsbehandling, som reelt har udelukket os som berørte borgere fra indflydelse i 4½ år, indtil vi nu præsenteres for en næsten færdigbehandlet sag, der vil få massive både menneskelige, økonomiske, helbredsmæssige og trafikikkerhedsmæssige konsekvenser. 4) Konklusion og krav Som berørte beboere på Gladsaxevej kræver vi: 1. Udskydelse af høringsfristen indtil alle vores spørgsmål er besvaret fyldestgørende 2. Konkrete og detaljerede svar på ovenstående spørgsmål, krav og forslag 3. En koordineret proces der sikrer, at alle aspekter behandles sammenhængende 4. Retfærdig kompensation baseret på transparente beregningsmetoder og ekspropriationsretlige principper, herunder mulighed for betalt fraflytning, genhusning 5. Anerkendelse af ekspropriationskarakter og fuld erstatning i overensstemmelse med grundlovens § 73 og øvrig lovgivning om ekspropriation. Vi forbeholder os ret til at rejse yderligere indsigelser, når vi har modtaget svar på ovenstående spørgsmål. 5) SAMMENFATNING: Vi kræver og ønsker følgende: 1. Flytning af byggepladsen: Byggepladsen NOK flyttes væk fra Gladsaxevej til Grønnemose Allé eller det grønne område med etablering af indkørsel fra Grønne Mose Allé til byggepladsen. 2. Total lukning af Gladsaxevej for gennemkørende trafik med omdirigering via Stjerneborg Allé 3. Udskydelse af høringsfristen indtil alle spørgsmål er besvaret fyldestgørende 4. Revision af projektdokumentation med fokus på borgernes rettigheder 5. Etablering af robuste kommunikations- og klageprocedurer før projektstart 6. Reduktion af byggeperioden til maksimalt 3 år gennem optimeret planlægning 7. Fuld erstatning for ekspropriative indgreb i overensstemmelse med grundlovens § 73 og øvrig lovgivning om ekspropriation. 8. Konkrete garantier for opretholdelse af adgangsforhold og kompensation ved gener 9. Styrelsen, kommunen og bygherren anmodes senest 5 dage fra dato komme og besigtige de farlige trafikale situationer, der allerede er på Gladsaxevej i forbindelse med etablering af fjernvarme. 10. Proceduremæssig revurdering: Der kræves en grundig revurdering af den anvendte høringsproces og forvaltningsretlige fremgangsmåde med henblik på at identificere og rette proceduremæssige mangler og sagsbehandlingsfejl. Endvidere skal der straks implementeres forbedringer, der sikrer korrekt og rettidig borgerinddragelse i den videre proces, herunder med passende varsler. Alle involverede myndigheder og bygherren skal koordinere deres sagsbehandling og sikre fuld transparens over for borgerne. Vi understreger, at flytning af byggepladsen til Grønnemose Allé vil løse langt de fleste af de problemer, vi har rejst i dette høringssvar. Vi forbeholder os ret til at rejse yderligere indsigelser baseret på de svar, vi modtager på ovenstående spørgsmål.		

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	6) Høringssvar vedrørende Gentofte Kommunes brev af 29. august 2025 om offentlig høring af Tillæg nr. 2 til Spildevandsplan 2020-2032 til ejendomme berørt af en sikkerhedsservitut Vi takker for muligheden for at afgive høringssvar og ønsker at rejse følgende væsentlige spørgsmål og indsigelser: 1. Manglende præcisering af "begrænset betydning" "Servitutten har kun en meget begrænset betydning i praksis, og du vil i fremtiden kunne anvende ejendommen som i dag." Vi finder det utilfredsstillende, at der ikke gives en konkret og juridisk præcis definition af, hvad "begrænset betydning" indebærer. Som berørte grundejere har vi ret til at vide: • Hvilke konkrete aktiviteter vil være forbudt eller kræve tilladelse? • Hvilke fremtidige begrænsninger kan påregnes? • Hvordan defineres "begrænset" i juridisk forstand? Vi kræver en detaljeret redegørelse for servituttsens præcise indhold og rækkevidde. 2. Uklarhed om byggerestriktioner og manglende kompensationsoplysninger " Servitutten vil herudover ikke have en væsentlig betydning for muligheden for byggeri på ejendommen ovenpå, langs eller i nærheden af tunnelen, men fastlægger rammerne for, hvad man kan gøre uden tilladelse fra HOFOR/Novafos, som ejer af tunnelen." Vi finder det yderst problematisk, at: • Der ikke gives konkrete eksempler på, hvad der kræver tilladelse • Bygningsudvidelser - og ændringer vil måske ikke aktuelt blive påvirket, men der vil på sigt være begrænsninger heri, hvilket vil medføre økonomisk potentielle store tab for hver ejendomsejer, der pålægges servitutten. • Begrebet "væsentlig betydning" ikke defineres præcist • "Kompensationen vil modsvare den gene eller mindre værdi, projektet vurderes at medføre for din matrikel", men der gives ingen information om beregningsmetoder eller forventede beløbsstørrelser Vi kræver konkrete oplysninger om kompensationens størrelse og beregningsgrundlag. 3. Kritik af den sene fremsendelse af høringsbreve og den meget fragmenterede proces Vi protesterer kraftigt mod den måde, denne sag er blevet håndteret på: • Tidslinje for projektet: ○ 2. juli 2011 Skybrud startskuddet til arbejdet med skybrudstunnelen. ○ 2013 Cowi udarbejder en rapport til Københavns Kommune og HOFOR om konkretisering af en skybrudsplan Bispebjerg, Ryparken og Dyssegård. ○ 2015 Vandhandleplan for Københavns Kommune vedtages 12. november 2015. ○ September 2018: Ansøgning indgivet ○ 28. januar - 1. marts 2019: Idéfase med offentlig høring ○ 7. februar - 28. februar 2020: 1. supplerende idéhøring ○ 11. februar - 5. marts 2021: 2. supplerende idéhøring ○ 4. august - 12. september 2025: 2. offentlighedsfase med udkast til tilladelser og miljøkonsekvensrapport		

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	○ Samlet proces: Cirka 14 år fra udløsende faktor til 2. offentlig-hedsfase. Alene fra ansøgning indgives i 2018 og frem til 2. offent-lighedsfase hengår 7 år. • Der er tilsyneladende ikke sket kommunikation og koordinering mellem de tre kommuner København, Gladsaxe og Gentofte, der alle står for at gen-nemføre projektet. • Oplysninger og høringer er kommet drypvis med meget lange mellemrum • Dette har gjort det vanskeligt for os som berørte borgere at følge sagen og varetage vores interesser. • Det er særdeles kritisabelt og i strid med god forvaltningsskik, at der kan hengå 4½ år fra høringen i marts 2021, før vi som direkte berørte borgere præsenteres for en næsten færdigbehandlet projektplan og udkast til afgø-relser, hvor vi kun får 6 uger til at reagere på et projekt af denne kompleksi-tet og betydning. • En periode på minimum 24 uger og gerne længere er nødvendig for at: gen-nemgå komplekse tekniske dokumenter, indhente kvalificeret juridisk råd-givning, koordinere med andre berørte grundejere, og vurdere de langsigt-tede konsekvenser for vores ejendomme, og øvrige konsekvenser herunder menneskelige og helbredsmæssig for os som beboere. Vi finder denne fremgangsmåde uacceptabel og i strid med god forvaltningsskik. 4. Forvirring omkring parallelle høringer Samtidig har SGAV sendt et udkast til miljøvurderingstilladelse og tilhørende miljø-konsekvensrapport i offentlig høring med frist den 12. september 2025, mens denne høring løber til 24. oktober 2025. Vi finder det problematisk, at: • To væsentlige høringer kører parallelt med forskellige frister. • Det er uklart, hvordan de to processer hænger sammen • Det er to forskellige myndigheder, der er afsendere af de to forskellige hø-ringer • Dette skaber forvirring og risiko for, at vigtige synspunkter overses • Processen er retssikkerhedsmæssig betænkelig Vi kræver en sammenhængende og koordineret proces. Den fragmenterede proces med parallelle høringer synes ikke at opfylde relevante og nødvendige krav til en hø-ringsproces. 5 Krav om kompenserende foranstaltninger De alvorlige procedurefejl og manglende koordinering mellem myndigheder må kompenseres gennem skærpede miljø- og nabobeskyttelsesvilkår, der sikrer maksi-mal beskyttelse af berørte ejendomme og os borgere. Samlet konklusion: Vi kræver udskydelse af begge høringsfrister indtil en koordineret og sammenhængende pro-ces er etableret, og alle vores spørgsmål om erstatning og compensation er besvaret fyldestgørende. Endvidere kræver vi: • Forlænget høringsfrist: Høringsfristen forlænges til minimum 24 uger og gerne længere for at kompensere for den mangelfulde proces. • Ny og ordentlig høring: Der gennemføres en ny, komplet høring med alle relevante dokumenter samlet.		

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	• Skærpede vilkår: De mangelfulde procedurer skal afspejles i skærpede miljø- og nabobeskyttelsesvilkår • Permanent offentlig tilgængelighed af alt høringsmateriale: Alt høringsmateriale, dokumenter og tilladelser offentliggjort og fremsendt af Gentofte Kommune, Styrelsen, alle øvrige myndigheder og bygherren skal forblive permanent tilgængeligt på Styrelsens og kommunens hjemmeside gennem 23 hele projektforsløbet og minimum 5 år efter projektets afslutning for at sikre vores fortsatte adgang til sagsgrundlaget. • Erstatning for sagsomkostninger: Bygherren skal dække vores omkostninger til juridisk bistand som følge af den mangelfulde proces og myndighedernes manglende koordinering. 7) Afslutning Vi syv husstande på Gladsaxevej 6, 8, 10-12, 14, 16, 18 og 20 er enige om, at Svane-møllen Skybrudstunnel er vigtig for fremtidens klimasikring. Men vi må insistere på, at projektet ikke gennemføres på bekostning af vores helbred, tryghed, privat økonomi og livskvalitet. Vi understreger, at vores indsigelse ikke handler om at stoppe projektet, men om at sikre, at vi som nærmeste naboer kan opretholde et tåleligt liv i de mange år, anlæget står på. De foreslåede vilkår i de fremlagte udkast er efter vores vurdering utilstrækkelige. Vi opfordrer derfor styrelsen til at indarbejde ovenstående krav som bindende vilkår i de endelige tilladelser. Vi forventer, at der stilles krav om en langt mere konsekvent forebyggelse, overvågning og afhjælpning af generne, samt kompensation, hvis generne overstiger, hvad der kan anses som rimeligt. Vi ønsker senest 5 dage fra dato en skriftlig bekræftelse fra Styrelsen og Gentofte Kommune på, at vores indsigelser er modtaget og vil blive behandlet, samt inden for samme frist en tilbagemelding på, hvilke af vores krav der vil blive indarbejdet i den endelige tilladelse. Vi står til rådighed for dialog og ønsker gerne at deltage i et lokalt nabomøde med bygherre og myndighed for at afstemme praktiske løsninger. Med venlig hilsen Gladsaxevej 6, Sabrina Sauer, Christian Mark Gladsaxevej 8, Mette Lundsteen, Søren Ditlevsen Gladsaxevej 10 – 12, Jette Holst, Erik Holst Gladsaxevej 14, Talya Skili Fuchs, Michael Fuchs Gladsaxevej 16, Signe Kruse, Jakob Forman Gladsaxevej 18, Ida Dalgaard-Thestrup, Morten Dalgaard-Thestrup Gladsaxevej 20, Johanna Hauksdottir, Edward Demetry <i>Vedlagt billedfil er ikke med her, men sendt direkte til bygherre</i>		
105/ Pernille Ranch <i>Ejendoms- og regnskabsansvarlig</i> BØRNEVENNERNE Smakkegårdsvej 71A	J.nr. 2025-14363 - Indsigelser og bemærkninger - ansøgning om fristforlængelse (SGAV Id nr.: 12863575) Vores bekymring går bl.a. på, at Lundeskovsvej bliver en stor del af projektet, henset til at der ligger store veje rundt om RYV, som ser ud til at være en bedre løsning at inddrage i projektet med færre implicerede bløde trafikanter til følge.	Se generelt afsnit emne ”Rygårdstunnelens naboer”. <u>Trafik</u>	Styrelsen anerkender bekymringerne og skal beklage, at der vil være gener forbundet med anlægsarbejdet. Det er dog ikke forventningen, at der forekommer gener udover det, som Styrelsen har vurderet er acceptabelt. Styrelsen har

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
2820 Gentofte	Lundeskovsvej og de omkringliggende villaveje er på ingen måde egnet til tung trafik, de er små villavej. Jeg forestiller mig, at der er andre lettere adgangsveje til byggepladsen end Lundeskovsvej. Lundeskovsvej vil i den grad blive ødelagt og sikkerheden for de mennesker der dagligt bruger vejen(e), både til og fra arbejde, skole og institutioner, men også som beboer, vil i den grad opleve en usikkerhed og risiko ved den anvendelse der ligges op til. Tilsvarende er der en cykel/gangsti mellem 8co og 8ca som vil få begrænset adgang, så børn ikke kan komme sikkert omkring på villavejene. Desuden vil der være en betydelig værdi forringelse af ejendommene i etableringsperioden, som ser ud til at vare i op til 5 år. Således vil det være så godt som umuligt at afhænde ejendomme i det påvirkede område så længe etableringsperioden pågår. Vi frygter derfor, at vi kan risikere at opnå et ikke uvæsentligt økonomisk tab, som følge af projektet. Vil man blive kompenseret for dette? Vi har mange andre bekymringer, både økonomiske og etiske, forbundet med projektet også henset til at vi driver vuggestuen Mariehønen. En vuggestue som vil være meget påvirket af projektet, og som formentlig kommer til at fraflytte ejendommen i en længere periode. Vil Mariehønen overhovedet kunne overleve projektet? Vil børnefamilierne flytte deres børn til andre daginstitutioner? Vil de fravælge vuggestuen? Mariehønen er en attraktiv vuggestue, men vi frygter fremtiden for Mariehønen!  Figur 5.9 Foreløbig placering af skakt RYV. Vi har den fylde forståelse for at Skybrudstunnellen skal etableres, der er ingen tvivl om, at det er en nødvendighed. Men anvendelse af en lille villavej som Lundeskovsvej som tilkørselsvej er ikke hensigtsmæssig. Børnevennerne tager forbehold for at vende tilbage med yderligere bemærkninger til projektet. Jf. nedenstående. Med venlig hilsen	Mariehønen ligger overfor den store byggeplads, der skal placeres i Søholmlund (Søholm Park) Byggepladsen vil have to skakte, SOL og LUN. Skakten LUN ligger for enden af Lundeskovsvej skråt over for Mariehønen. Adgang for lastbiler til både SOL og LUN sker udelukkende fra Lyngbyvej og gennem byggepladsen. Lundeskovsvej skal benyttes til transport fra byggepladsen STU, der er placeret i krydset mellem Lundeskovsvej og Rygårds Allé. I den mest intense periode på omkring 2-3 uger, hvor skakten ved STU udgraves, forventes der at køre op til 5-6 lastbiler dagligt ad Lundeskovsvej og ud gennem byggepladsen SOL-LUN til Lyngbyvej. Det svarer til ca. 1 lastbil i timen. I den resterende periode vil lastbiltrafikken være mindre. <u>Varighed af arbejde på byggepladser</u> Som det fremgår af miljøkonsekvensrapporten og af pixibogen for Søholmlund, Lundeskovsvej og Rygårds Allé forventes arbejdet med de tre byggepladser (LUN, STU og RYA) at vare omkring to år, mens byggepladsen SOL forventes at vare omkring 4,5 år. De væsentligste gener for Mariehønen i form af støj og trafik vil ske i de perioder, hvor skaktene LUN og STU etableres. Skakten SOL ligger i nærheden af Bomhusvej og vil blive betjent direkte fra Lyngbyvej. Når der er valgt entreprenør omkring udgangen af 2026 vil det være muligt at oplyse nærmere om tidsplanerne for de enkelte byggepladser. <u>Økonomi</u> Se generelt afsnit emne ”Genhusning, kompensation, erstatning” vedrørende bygherres kompensationsmuligheder. Projektet anerkender Mariehønenes behov for at kunne fungere, samt de økonomiske udfordringer i forbindelse med udlejning af ejendomme. Projektet vil være i løbende dialog med Børnevennerne og Mariehønenes ledelse, for så vidt muligt at finde løsninger på institutionens og ejendomsejers behov.	også noteret sig, at bygherre vil indgå i en tæt dialog med institutionen, så løsninger i størst mulig grad kan blive koordineret med institutionens ønsker. Styrelsen har herudover ikke yderligere at tilføje.

AktNr./afsender	Høringssvarets indhold	Bygherres bemærkninger	SGAVs bemærkninger
	Pernille Ranch Ejendoms- og regnskabsansvarlig BØRNEVENNERNE		