

Enhed
Almene Boliger

Sagsbehandler
Elmir Tartic

Koordineret med

Sagsnr.
2024 - 2082

Doknr.
836490

Dato
10-04-2024

Høringsnotat til forslag til lov om anlæg af ny vejforbindelse mellem Tingbjerg og Husum i Københavns Kommune

1. Hørte myndigheder og organisationer

Udkast til lovforslaget har været i høring i perioden den 5. februar 2024 til den 5. marts 2024.

Lovforslaget har været sendt i høring hos: Advokatsamfundet, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, BAT-kartellet, BL - Danmarks Almene Boliger, Brancheforeningen Danske Advokater, Brønshøj-Husum Lokaludvalg, Cyklistforbundet, Danmarks Kulturarvs Forening, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Botanisk Forening, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Handicap Forbund, Dansk Industri, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Transport og Logistik – DTL, Dansk Vand- og Spildevandsforening, Dansk Vandrelaug, Dansk Vejforening, Danske handicaporganisationer, Danske Regioner, DI Transport, Domstolsstyrelsen, Ejendomsselskabet NREP, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere (FDM), Friluftsrådet, Fredningsnævnet for København, FSB, Gladsaxe Kommune, HK Trafik & Jernbane, HOFOR, SVMdanmark (Håndværksrådet), Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på øerne, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, Københavns Lokalkomité, Københavns Museum, Landbrug & Fødevarer, Movia, Politiet, Region Hovedstaden, Rigsrevisionen, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, SAB-bolig, Tingbjerg Kirke, Vestvoldens Venner og Udviklingsselskabet By & Havn I/S.

Herudover har lovforslaget været tilgængeligt på Høringsportalen.

2. Modtagne hørings svar

Der er indkommet følgende hørings svar inden for fristen:

Afdelingsbestyrelsen i fsb Tingbjerg, Afdelingsbestyrelsen i SAB Tingbjerg, Afdelingsbestyrelsen SAB Utterslevhuse, SABs organisationsbestyrelse, BL – Danmarks Almene Boliger, fsb og SAB v/KAB, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Naturfredningsforening København og Friluftsrådet København, Brønshøj-Husum Lokaludvalg, Utterslev Moses Venner, Vestvoldens Venner, Amager Fælleds Venner, Rådet for Bæredygtig Trafik, Alternativet v/Kristian Alex Larsen og Gitte Sofia Kirkeby, Movia, Novafos, Almen Modstand, Innovater A/S.

Der er desuden indkommet hørings svar fra følgende borgere: Per Christensen, Joachim Sigvardt, Kristine Hybschmann, Julie Blicher, Marie Viuff, Nanna Philipson Brandorff, Jumana El-Subaihi, Abdul Abood, John Gerlach Eiberg, Pia Wiborg, Eva Elming og Ole Schmidt, Pernille Struck.

Alle hørings svar offentliggøres på høringsportalen.

I notatet er alene medtaget de væsentligste punkter fra hørings svarene.



Danmarks Arbejdsgiverforening har oplyst, at lovdkastet falder uden for DA's virkefelt, og derfor ønsker DA ikke at afgive bemærkninger.

Rigsrevisionen har meddelt, at Rigsrevisionen ingen bemærkninger har til udkastet.

3. Ændringer på baggrund af høringen

De modtagne høringssvar har ikke givet anledning til væsentlige ændringer i lovforslaget i forhold til det udkast, der har været i høring.

4. Bemærkninger til lovforslaget

4.1. Generelle bemærkninger

Afdelingsbestyrelsen i fsb Tingbjerg, Afdelingsbestyrelsen i SAB Tingbjerg, Afdelingsbestyrelsen SAB Utterslevhuse, SABs organisationsbestyrelse bakker op om lovforslaget, da det er en forudsætning for realiseringen af den aftalte udviklingsplan for Tingbjerg/Utterslevhuse. Udviklingsplanen skal sikre, at det almene boligområde Tingbjerg/Utterslevhuse når målet om at nedbringe antallet af almene familieboliger til 40 pct. inden 2030, men med bevarelse af flest mulige almene boliger. Det er væsentligt for afdelingsbestyrelserne, at staten og Københavns Kommune bidrager til realiseringen af planen.

Social-, Bolig- og Ældreministeriet har ikke bemærkninger hertil.

BL – Danmarks Almene Boliger, fsb og SAB v/KAB støtter lovforslaget og finder, at anlæg af ny vejforbindelse mellem Tingbjerg og Husum er af afgørende betydning for at åbne Tingbjerg op trafikalt, da der aktuelt kun er en vejforbindelse ind og ud af Tingbjerg. Derved bliver Tingbjerg en mere trafikalt integreret del af København. Vejforbindelsen er også en forudsætning for en opgradering af den kollektive trafikbetjening i form af en kommende letbane/BRT. Samtidig sikres en bymæssig sammenhæng mellem de adskilte bydele på hver side af Vestvolden.

Social-, Bolig- og Ældreministeriet har ikke bemærkninger hertil.

Danmarks Naturfredningsforening København og Friluftsrådet København opfordrer staten og Københavns Kommune til at afsøge alternative muligheder for at løse Tingbjergs boligsociale udfordringer, hvilket burde kunne lade sig gøre inden for den givne budgetramme. Det handler om at finde en løsning, hvor de negative konsekvenser i forhold til Vestvolden optræder i et mere balanceret forhold til de eventuelle boligsociale og økonomiske fordele. Alternativerne skal bringes ind i beslutningsprocessen igen.

Danmarks Naturfredningsforening København og Friluftsrådet København finder, at en anlægslov bør forbeholdes unikke, store, komplicerede og risikofyldte projekter af national betydning. En anlægslov bør ikke bruges til at gennemføre lokale projekter, og slet ikke projekter, hvor der findes mulige alternativer. Fravalget af alternative løsninger er sket, før der blev foretaget en sammenfattende miljøkonsekvensvurdering af vejprojektet og før de fulde konsekvenser for Vestvolden er blevet belyst med hensyn til natur-, rekreative - og kulturhistoriske interesser.

Det eneste formål med at bruge anlægslov er altså at tilsidesætte væsentlige nationale og regionale interesser i forhold til indlysende kommunale interesser. At man lader relativt kortsigtede hensyn veje tungere end langsigtede bevaringshensyn er i strid med hensigten bag hele fredningslovgivningen. At det allerede er sket i forbindelse med byggeriet på Amager Fælled viser, at der er tale om en glidebane. Hvis lovforslagene vedtages, vil det i sagens natur have præcedens.



Social-, Bolig- og Ældreministeriet skal hertil bemærke, at parallelsamfundslovgivningens mål er, at der i Danmark i 2030 ikke findes omdannelsesområder (tidl. hårde ghettoer). Bekæmpelse af parallelsamfund må anses for at være et tungtvejende samfundshensyn. Dette hensyn kolliderer i nærværende sag med hensyn til beskyttelse af natur og fortidsminder. Der er således tale om en afvejning af de to meget vigtige hensyn.

Hvis man ønsker at forandre et omdannelsesområde og integrere det med det omkringliggende samfund, er det nødvendigt at skabe fysiske forudsætninger herfor, herunder åbne området i forhold til det omgivende samfund og integrere det i det tilstødende område, hvilket i Tingbjerg/Utterslevhuses tilfælde er Bystævneparken i Husum.

Lovforslaget vil ikke svække fredningsinstitutionen eller skabe præcedens for evt. nye affredninger af samme grunde. Der er efter ministeriets opfattelse tale om et enkeltstående tilfælde, hvor Tingbjergs unikke beliggenhed, midt i et stort grønt område og omgivet af flere fredninger, ikke giver mulighed for at implementere udviklingsplanen for Tingbjerg/Utterslevhuse og integrere området i det omkringliggende samfund uden at inddrage dele af de grønne områder og bryde Vestvolden.

For så vidt angår alternative løsninger, bemærkes det, at Københavns Kommune allerede har vurderet alternative løsninger (f.eks. nedrivning eller salg af almene boliger), men ikke fundet disse værktøjer hensigtsmæssige, bl.a. henset til boligsituationen i kommunen.

En udviklingsplan, som kun fokuserede på evt. salg og nedrivning af billige boliger inden for Tingbjerg, vil heller ikke bidrage til skabelsen af en ny bydel med Tingbjerg og Bystævneparken som en helhed, da det ville medføre, at Tingbjerg/Utterslevhuse ville forblive et lukket område.

Vejforbindelsen vil give mulighed for at tænke den nye bydels funktioner som en helhed. Skoler, daginstitutioner, erhverv, kulturelle oplevelser, idrætsfaciliteter m.v. i den nye bydel vil kunne benyttes på tværs af alle borgere i de nu relativt adskilte områder, der i fremtiden skal udgøre en helhed.

Brønshøj-Husum Lokaludvalg finder, at man skal passe på og bevare de grønne områder i bydelen, men i denne sag vægter hensynet til de borgere i Tingbjerg, der risikerer at miste deres hjem, højere. Lokaludvalget støtter derfor udviklingsplanen for det almene boligområde Tingbjerg/Utterslevhuse, der er udarbejdet af boligorganisationerne i Tingbjerg, og som forudsætter opførelsen af en bilbro over Vestvolden. Selvom lokaludvalget generelt er kritisk overfor projektet, ser udvalget også positive muligheder i en ny forbindelse mellem Tingbjerg og Bystævneparken. Det vil være positivt med sammenkædning med de nye private boliger og institutioner i Bystævneparken, og der vil være mulighed for nye buslinjer direkte mellem Tingbjerg og Husum Torv og dermed en offentlig transport, som ikke er tvunget via Åkandevvej.

Lokalvalget mener, at den nye bro bør udføres som planlagt med 2 vejbaner, cykelsti og fortov, så den visuelle virkning bliver så lille som muligt.

Lokaludvalget ærgrer sig over de indgreb, der er nødvendige på Vestvolden. Lokaludvalget opfordrer også til, at der udvises særlig skånsomhed over for "våbenpladsen" og voldanlægget i øvrigt samt de naturværdier, som er ved Vestvolden.

Social-, Bolig- og Ældreministeriet skal bemærke, at det forudsættes i lovforslaget, at projektet udføres i henhold til VVM-undersøgelsen, som indeholder en række afværgeforanstaltning, hvis formål stemmer overens med Brønshøj-Husum Lokaludvalgs opfordring.



Utterslev Moses Venner er imod lovforslaget. Foreningen foreslår, at man rykker igangsættelsen af en potentiel anlægslov frem til den 1. juli 2026 med henblik på at undersøge andre løsninger, som ikke rammer fredet natur og kulturarv, totalfredede flagermus, rødlistede fugle og planter. Foreningen foreslår, at man undersøger løsninger til allerede etablerede veje omkring Tingbjerg som fx Mørkhøjvej. Foreningen foreslår en bedre forbindelse med Hillerødmotorvejen med til- og frakørsel nord på. Det har længe været et ønske fra beboerne i Tingbjerg og vil være til gavn for hele Brønshøj, Husum og Søborg, samt kunne give øget omsætning i Tingbjerg grundet bedre trafik til området. Denne forbindelse til Hillerødmotorvejen er også en fordel, når man kigger på planerne om at renovere og udbygge Tingbjerg Stadion, hvor man må forvente en øget trafik til området. Det vil aflaste Mørkhøjvej og måske også strækningen på O3 mellem tilkørsel fra Herlev og til tilkørslen til Hillerødmotorvejen, som er meget belastet i myldretiden. Dette ville også være til gavn for Gladsaxe og dens beboerne i fx. DR byen. Det er selvfølgelig vigtigt at støjskærme nærliggende natur og beboere i dagligdagen ved at sikre støjsvag asfalt og støjværn tæt på beboelse og natur.

Social-, Bolig- og Ældreministeriet skal hertil bemærke, at formålet med lovforslaget er at sikre implementeringen af udviklingsplanen for det almene boligområde Tingbjerg/Utterslevhuse. I udviklingsplanen er det forudsat, at boligområdet skal åbnes i forhold til Husum, herunder integreres med Bystævneparken.

Når man i udviklingsplanen har valgt at udvide Tingbjerg med Bystævneparken i Husum, er det fordi man har vurderet, at områdets sociale integration med det omgivende samfund bedst kan ske ved at udvide området med Bystævneparken, som selv er omfattet af et stort omdannelsesprojekt. Selve vejforbindelsen er det nødvendige middel, der skal understøtte denne integrationsproces. Udvidelsen med henblik på at opnå parallelsamfundsindsatsens mål, herunder lovkravet om nedbringelsen af andelen af almene familieboliger, vil ikke kunne opnås ved at åbne området mod Hillerødmotorvejen.

Vestvoldens Venner er enig i udtalelserne, der er fremsendt fra Danmarks Naturfredningsforening. Foreningen finder, at det er meget beklageligt, at det ikke er blevet muligt at vælge et alternativt vejforløb mellem Bystævnet i Husum og Langhusvej i Tingbjerg, som ikke griber ind i fortidsmindet Vestvoldens konstruktioner, samme fortidsmindes 100m-beskyttelseszone og den parkfredning, der ligger over området. Foreningen finder ikke, at det foreslåede vejanlæg falder ind under kategorien af overordnet, national betydning.

Foreningen finder, at det foreslåede voldgennembrud kunne have taget hensynet til den visuelle påvirkning af Vestvolden og mindske det til det absolut nødvendige - to vejbaners bredde, fordi der allerede findes en meget anvendt cykel- og gangsti ved siden af det foreslåede vej- og broforløb med samme start- og slutpunkt. Denne stis tilstedeværelse gør fortov og cykelstier på den foreslåede bro overflødige. Cykel- og gangstien forløber i traceet for en af voldens historiske udfaldsveje, der ligger tæt på det foreslåede vej- og broforløb over voldgraven på en af voldens oprindeligt udfaldsbroer.

Social-, Bolig- og Ældreministeriet skal hertil bemærke, at Vejdirektoratet har overvejet flere løsninger, herunder en direkte linjeføring gennem det oprindelige voldgennembrud og på tværs af våbenplads og glacis, en linjeføring udenom våbenplads og glacis mod vest og en linjeføring udenom våbenplads og glacis mod øst. Den valgte løsning er vurderet som den bedste set fra et teknisk perspektiv, idet linjeføringen skaber et kontinuerligt vejforløb mellem Ruten og Bystævnet, og prioriterer trafikstrøm mellem Tingbjerg og Husum. Denne linjeføring undgår endvidere i større grad gennembrud af



våbenplads og glaciis og muliggør bevarelse af den eksisterende stipassage på tværs af Fæstningskanalen.

Københavns Kommune støtter lovforslaget, som vil muliggøre implementeringen af udviklingsplanen for Tingbjerg/Utterslevhuse. *Københavns Kommune*, fsb og SAB vedtog i 2019 en Udviklingsplan for Tingbjerg/Utterslevhuse. Udviklingsplanen beskriver, hvordan den lovpligtige reduktion til 40 pct. almene familieboliger kan opnås ved opførelse af nye private boliger, erhverv og kommunale services i området. For at opnå det fastsatte mål fortættes hele Tingbjerg, både i de indre gårdrum og de omkransende arealer.

Der er alene én vejforbindelse ind og ud af Tingbjerg, hvilket skaber udfordringer for trafikafvikling og isolation af området. Udbygningen af Tingbjerg vil medføre en øget belastning af vejen. For at understøtte effektiv trafikafvikling og samtidig koble Tingbjerg tættere med resten af Husum, er der behov for en ny vejforbindelse mellem Tingbjerg og Husum over Vestvolden. *Københavns politi* har desuden tidligere udtalt, at en sådan vejforbindelse kan have en kriminalpræventiv effekt i Tingbjerg. *Københavns Kommune* arbejder for en omfattende byudvikling af Bystævneparken, der ligger umiddelbart syd for Tingbjerg. Området udvikles med nye private boliger og kommunale services.

Vejforbindelsen, der kan muliggøres med lovforslaget, vil sikre en tæt integration mellem Tingbjerg og Bystævneparken og understøtte mobilitet på tværs, f.eks. i forhold til skole og dagtilbud. Vejforbindelsen er desuden en forudsætning for, at udviklingen af Bystævneparken kan indgå i opfyldelsen af udviklingsplanens lovfastede mål om 40 pct. almene familieboliger. Alternativet til indregning af Bystævneparken er ligeledes frasalg eller nedrivning af almene familieboliger i Tingbjerg.

Der har siden vedtagelsen af Udviklingsplanen for Tingbjerg/Utterslevhuse i 2019 (A, Ø, Å, B, F, V og O) været enighed om de nødvendige tiltag i implementering af planen. Det har været tilfældet i forbindelse med vedtagelse af lokalplanen for Tingbjerg i 2021, der blev vedtaget uden afstemning. Dette har også været tilfældet i forbindelse med vedtagelsen af Budget 2024 (S, C, F, B, V, I og O), hvor der er afsat midler til finansiering af vejforbindelsen mellem Tingbjerg og Husum, der muliggøres med nærværende lovforslag.

Social-, Bolig- og Ældreministeriet har ikke bemærkninger hertil.

HF Birkevang sætter spørgsmålstegn ved den oprindelige tanke bag projektet Tingbjerg og Bystævneparken, hvis formål var at bygge sig ud af listen over udsatte boligområder. Heri var det en forudsætning, at de to bydele skulle hænge sammen med en vejforbindelse over det fredede voldanlæg. Dels har foreningen meget svært ved at se, hvorledes biltrafik får to tilgrænsende boligområder adskilt af et fredet voldanlæg til at hænge sammen som et boligområde. Dels bør man inddrage den positive udvikling Tingbjerg er inde i. I 2022 blev Tingbjerg fjernet fra listen over såkaldte hårde ghettoer. Fjernelsen skyldes hverken nybyggeriet eller den planlagte vej, men den boligsociale indsats og den fleksible udlejning der har fundet sted. Den har betydet flere i arbejde, højere gennemsnitsindkomst, bedre grunduddannelse til de unge m.m. Endvidere finder foreningen, at det bør undersøges om der kan opnås dispensation fra 40 pct.-reglen i loven om parallelsamfund.

Social-, Bolig- og Ældreministeriet skal hertil bemærke, at udviklingsplanen er en fællesplan udarbejdet af lokaleaktører (*Københavns Kommune* og to boligorganisationer), som har vurderet, at det almene boligområde Tingbjerg/Utterslevhuse bedst kan integreres i det omgivende samfund ved at udvide området med Bystævneparken i Husum. Vejforbindelsen er ikke et mål i sig selv eller den tilstrækkelige forudsætning for udviklingsplanens realisering.



Der er alene tale om et element i udviklingsplanen, som omfatter en række delprojekter både i Tingbjerg og Bystævneparken.

Det forhold, at et omdannelsesområde ikke længere er på listen over udsatte boligområder ændrer ikke på pligten til at gennemføre den vedtagne udviklingsplan. Det er hensigten, at gennemførelsen af udviklingsplanerne skal bidrage til en positiv udvikling af boligområdet gennem en målrettet omdannelse af bolig- og beboersammensætningen, og at boligområderne dermed over tid ikke længere opfylder kriterierne for at være et hårdt ghettoområde. En udviklingsplan, som den almene boligorganisation og kommunalbestyrelsen udarbejder i fællesskab, er det centrale redskab, hvis formål er at målrette udvalgte og nødvendige initiativer for at sikre en intensiv og fokuseret indsats i de ghettoområder, som i en årrække har været karakteriseret ved massive boligsociale - herunder integrationsmæssige - problemer. Forpligtelsen om at nedbringe andelen af almene familieboliger til højst 40 pct. gælder derfor uanset, at boligområdet ikke længere opfylder betingelserne for at være et hårdt ghettoområde.

For så vidt angår muligheden for at opnå dispensation, skal det oplyses, at denne ikke kan anvendes i Tingbjerg/Utterslevhuse, da området ikke opfylder dispensationskravene fastsat i loven.

Amager Fælleds Venner opfordrer til, at planerne om vejen gennem Vestvolden droppes. Vestvolden er et fredet naturområde med stor kulturhistorisk værdi. Der er tale om et vigtigt grønt og rekreativt område, der er levested for mange arter, både dyr og planter, og som mange københavnere har stor glæde af. Planen om at anlægge en vej midt gennem området vil skade både dyr, planter og mennesker.

Social-, Bolig- og Ældreministeriet skal hertil bemærke, at formålet med lovforslaget er at sikre implementeringen af udviklingsplanen for det almene boligområde Tingbjerg/Utterslevhuse. Anlægsloven skal udgøre det fornødne retsgrundlag for, at anlægsmyndigheden kan udføre de fysiske arbejder og indgreb, som er en forudsætning for at gennemføre projektet. Konsekvensen af fravigelsen af anden lovgivning er ikke, at de planlægningsmæssige og miljømæssige hensyn, der ligger bag de pågældende bestemmelser i den almindelige lovgivning, ikke varetages i anlægsprojektet. De nævnte hensyn varetages i stedet af anlægsmyndigheden i anlægsprojektet efter reglerne i lovforslaget.

Rådet for Bæredygtig Trafik finder, at der er tale om et gammelt forslag, som også har omfattet Københavns Kommunes forslag til en letbane. Rådet spørger, hvorfor letbaneforslaget ikke er inkluderet i lovforslaget.

Social-, Bolig- og Ældreministeriet skal hertil bemærke, at formålet med lovforslaget er at give transportministeren bemyndigelse til at anlægge ny vejforbindelse mellem Tingbjerg og Husum i Københavns Kommune som en forudsætning for realiseringen af udviklingsplanen for det almene boligområde Tingbjerg/Utterslevhuse. Etablering af en letbane er hverken en del af eller en forudsætning for udviklingsplanens realisering.

Alternativet v/Kristian Alex Larsen og Gitte Sofia Kirkeby finder, at vejforbindelsen ikke vil medvirke til den hævdede sammensmeltning af Tingbjerg og Bystævneparken. Der er tale om et påskud opfundet til lejligheden. De opfordrer til, at alle mulige alternative muligheder afsøges, herunder at der søges dispensation for nedbringelseskravet efter almenboliglovens § 168 a, stk. 3 og stk. 4.

Social-, Bolig- og Ældreministeriet skal hertil bemærke, at formålet med lovforslaget er at sikre implementeringen af udviklingsplanen for det almene boligområde Tingbjerg/Utterslevhuse. I udviklingsplanen er forudsat, at



boligområdet skal åbnes i forhold til Husum, herunder Bystævneparken. Når man i udviklingsplanen har valgt at udvide Tingbjerg med Bystævneparken i Husum, er det fordi man har vurderet, at områdets sociale integration med det omgivende samfund bedst kan ske ved at udvide området med Bystævneparken, som selv er i gang med et stort omdannelsesprojekt. Selve vejforbindelsen er det nødvendige middel, der skal understøtte denne integrationsproces.

For så vidt angår muligheden for at opnå dispensation, skal det oplyses, at denne ikke kan anvendes i Tingbjerg/Utterslevhuse, da området ikke opfylder dispensationskravene fastsat i loven.

Movia støtter den nye vejforbindelse mellem Husum og Tingbjerg. Vejforbindelsen er central, særligt med henblik på de nye muligheder for at busbetjene området og herunder særligt akse mellem Tingbjerg og Husum. *Movia* finder at etableringen af den nye vejforbindelse er i tråd med et stærkt ønske om at åbne Tingbjerg for omverdenen. *Movia* står derfor gerne til rådighed for en drøftelse af mulighederne med, i første omgang, Københavns Kommune. Vejforbindelsen er derudover væsentlig i en regional kontekst. Vejforbindelsen er central i Vejdirektoratets forberedende analyse med henblik på at sikre en højklasset busforbindelse BRT (Bus Rapid Transit) på buslinje 200S. Vejforbindelsen indgår som et muligt alternativ til den eksisterende linjeføring på den parallelt løbende Mørkhøjvej og har som en vigtig forudsætning, at der etableres et vejgennembrud mellem Husum og Tingbjerg.

Social-, Bolig- og Ældreministeriet har ikke bemærkninger hertil.

Almen Modstand har bemærket, at man med lovforslaget træder på boligforeningerne, beboerne og borgere udenfor de såkaldte udsatte boligområders rettigheder. Indgrebet mod Vestvolden skaber en tendens, som almene beboere ikke ønsker at støtte. En tendens som sætter udviklingsplaner højere end folkesundhed og formålet med udviklingsplanerne. Det er bevægelsens opfattelse, at hverken anlægsloven eller truslerne har nogen realiserbar værdi, men kun tjener den politiske skræmmekampagne om almene boliger og integration i Danmark. *Almen Modstand* håber derfor, at Københavns Kommune sammen med fsb og SAB sætter foden ned og ikke tillade en forringelse af hele Københavns adgang til grønne arealer.

Social-, Bolig- og Ældreministeriet skal hertil bemærke, at udviklingsplanen for Tingbjerg/Utterslevhuse er et fælles plan udarbejdet i samarbejde mellem kommunen, fsb og SAB.

4.2. Fravigelse af gældende fredninger

Danmarks Naturfredningsforening finder, at ophævelse af eksisterende fredninger gennem anlægslov normalt er forbeholdt store projekter af national betydning, hvor interessen går forud for fredningsinteressen. Fredninger gennemføres for at beskytte vigtige fredningsværdier og som et værn imod kortsigtede politiske beslutninger og ofte også private økonomiske interesser. Der findes alternativer, både når det handler om at modvirke parallelsamfund og når der skal findes arealer til byudvikling i København. At ophæve eksisterende fredninger for at nå disse mål er en svækkelse af alle fredninger, som kommer i vejen for nye interesser og projekter.

Social-, Bolig- og Ældreministeriet skal hertil bemærke, at parallelsamfundslovgivningens mål er, at der i Danmark i 2030 ikke findes omdannelsesområder. Bekæmpelse af parallelsamfund må anses for at være et tungtvejende samfundshensyn. Dette hensyn kolliderer i nærværende sag med hensyn til beskyttelse af natur og fortidsminder. Der er således tale om en afvejning af de to meget vigtige hensyn.



Hvis man ønsker at forandre et omdannelsesområde og integrere det med det omkringliggende samfund, er det nødvendigt at skabe fysiske forudsætninger herfor, herunder åbne området i forhold til det omgivende samfund og integrerer det i det tilstødende område, hvilket i Tingbjerg/Utterslevhuses tilfælde er Bystævneparken i Husum.

Lovforslaget vil ikke svække fredningsinstitutionen eller skabe præcedens for evt. nye affredninger af samme grunde. Der er efter ministeriets opfattelse tale om en enkeltstående tilfælde, hvor Tingbjergs unikke beliggenhed midt i et stor grønt område ikke giver mulighed for at implementere udviklingsplanen for Tingbjerg/Utterslevhuse og integrere området i det omkringliggende samfund uden at anvende dele af de grønne områder.

I forbindelse med fravigelsen af to fredninger skelnes der mellem permanent og midlertidig fravigelse. Den permanente fravigelse vil omfatte den del af projektarealet, hvor selve vejanlægget skal etableres, mens den midlertidige fravigelse vil omfatte den del af projektarealet, som skal anvendes til midlertidige arbejdsarealer. Efter overdragelse af vejanlægget til Københavns Kommune vil de arealer, der har været anvendt til midlertidige arbejdsarealer, igen blive omfattet af fredningerne.

Lovforslaget lægger således op til, at de gældende fredninger kun fraviges i det omfang, dette er nødvendigt for at gennemføre projektet. Det almene boligområde Tingbjerg/Utterslevhuse er i den kontekst et meget specifikt område omringet af to fredninger. Hvis man ønsker at forandre området og integrere det med det omkringliggende samfund, er det nødvendigt at skabe fysiske forudsætninger herfor, herunder binde området sammen med det tilstødende område, hvilket i Tingbjerg/Utterslevhuses tilfælde er Bystævneparken i Husum. Det betyder ikke, at de hensyn, der ligger bag reglerne om fredninger, ikke respekteres. Det handler snarere om, at de hensyn, der ligger bag parallelsamfundsløvgivningen vurderes at veje tungere.

Utterslev Moses Venner finder, at det er til gavn for Tingbjerg at have fredet og berigende natur i nærheden, og foreningen ønsker, at den skal være til rådighed og tilgængelig for alle. På Vestvolden findes der både totalfredede flagermus, rødlistet Isfugl, Ravn og Duehøg. Den fred og rekreative mulighed vil blive ødelagt, hvis broen anlægges her, og det vil være en vej, som placeres tæt på den allerede etablerede indkørsel til Tingbjerg. Det ville være mere gavnligt at forsøge at placere en adgang, som lå længere væk fra den oprindelige, f.eks. ved Mørkhøjvej. Affredninger vil stride imod Københavns Kommunes planer om at skabe og bevare naturområder i København og skabe bedre naturgrundlag for biodiversiteten.

Social-, Bolig- og Ældreministeriet skal hertil bemærke, at formålet med lovforslaget er at sikre implementeringen af udviklingsplanen for det almene boligområde Tingbjerg/Utterslevhuse. Anlægsloven skal udgøre det fornødne retsgrundlag for, at anlægsmyndigheden kan udføre de fysiske arbejder og indgreb, som er en forudsætning for at gennemføre projektet. Konsekvensen af fravigelsen af anden lovgivning er ikke, at de planlægningsmæssige og miljømæssige hensyn, der ligger bag de pågældende bestemmelser i den almindelige lovgivning, ikke varetages i anlægsprojektet. De nævnte hensyn varetages i stedet af anlægsmyndigheden i anlægsprojektet efter reglerne i lovforslaget.

Når man i udviklingsplanen har valgt at udvide Tingbjerg med Bystævneparken i Husum, er det fordi man har vurderet, at områdets sociale integration med det omgivende samfund bedst kan ske ved at udvide området med Bystævneparken, som selv er i gang med et stort omdannelsesprojekt. Selve vejeforbindelsen er det nødvendige middel, der skal understøtte denne integrationsproces. Udvidelsen med henblik på at opnå det mål, der fremgår af



parallelsamfundslovgivningen, herunder lovkravet om nedbringelsen af andelen af almene familieboliger, vil ikke kunne opnås ved at åbne området ved Mørkhøjvej.

Alternativet v/Kristian Alex Larsen og Gitte Sofia Kirkeby bemærker, at Vestvolden er natur- og kulturarv i verdensklasse af uvurderlig værdi for København. Den udgør et sammenhængende knap 15 km langt grønt bælte omkring København, der både rummer biodiversitet, fred og ro samtidig med at den udgør et monument over Danmarks største militærinvestering, der fik afgørende betydning for landets politiske udvikling. Vestvolden er derfor fredet, hvilket bl.a. skal bevare Vestvolden ukompromitteret af vejanlæg. En affredning vil ikke kun kompromittere Vestvolden men også selve fredningslovgivningen, fordi man vil affrede af hensyn til et lokalt projekt på bekostning af nationale interesser. Det vil nødvendigvis have præcedens. Der peges også på Vestvoldens betydning som én af større turistattraktioner og et rekreativt område.

Social-, Bolig- og Ældreministeriet skal hertil bemærke, at lovforslaget ikke vil svække fredningsinstitutionen eller skabe præcedens for evt. nye affredninger af samme grunde. Der er efter ministeriets opfattelse tale om en enkeltstående tilfælde, hvor Tingbjergs unikke beliggenhed, midt i et stor grønt område og omgivet fredningerne, ikke giver mulighed for at implementere udviklingsplanen for Tingbjerg/Utterslevhuse og integrere området i det omkringliggende samfund uden at anvende dele af de grønne områder.

4.3. Vestvolden

Danmarks Naturfredningsforening København og Friluftsrådet København henviser til, at Vestvolden er beskyttet som fredet fortidsminde efter museumsloven og har national betydning. Vestvolden er derudover den bedst bevarede befæstning af en storby i Europa. Dens udstrækning og dens grad af bevaring er helt unik. Det påtænkte vejgennembrud vil forringe voldens samlede værdi især fordi det vil ske et sted, hvor tværsnittet af volden er særligt velbevaret med glacis og våbenforplads intakte. Vejbroen komme til at dominere oplevelsen af landskabet og byrummet i væsentligt omfang og dermed forringe Vestvoldens værdi.

Vestvolden er af national og regional betydning for rekreation og som biologisk korridor og fredet, fordi den repræsenterer rekreative, biologiske og landskabelige værdier af regional betydning. I Fingerplan 2019, som har status som landsplandirektiv, er Vestvolden udpeget som en af de indre grønne kiler, med de mange begrænsninger det giver. De grønne kiler har status som overordnede nationale interesserer forbeholdt rekreation og kan ikke anvendes til andre formål, medmindre det er specificeret i planen. Det pågældende vejprojekt er ikke medtaget i Fingerplanen. Derfor kan der argumenteres for, at hvis man vedtager at gennemføre det pågældende vejprojekt, så må det alt andet lige underordne sig det regionale stiforløb langs volden og ikke omvendt, som i det foreliggende forslag. Det vil sige, at en krydsning af den regionale sti i niveau ikke er en acceptabel løsning. Den regionale stiforbindelse benyttes dagligt til pendling af et meget stort antal cyklister.

Social-, Bolig- og Ældreministeriet skal hertil bemærke, at Voldalléstien, der forløber langs hele Vestvolden, har stor værdi, som lokal rekreativ sti og som national og regional cykelsti. Man har derfor undersøgt mulighederne for en niveaufri krydsning, dvs. at Voldalléstien føres enten over eller under den nye vejforbindelse. En sådan niveaufri løsning vil prioritere de lette trafikanter på langs ad Voldalléstien. Det er også undersøgt at føre vejforbindelsen under Voldalléstien, både som tunnel og som højbro. Disse løsninger ville imidlertid kræve lange tilkørselsramper og medføre en række større indgreb i de fredede omgivelser, både visuelt og arealmæssigt. En tunnelloøsning kan desuden give udfordringer med tryghedsforhold. Endelig indebærer både tunnel- og cykelbro-



løsninger forholdsvis store anlægsudgifter. En omlægning af krydset, mellem Voldalléstien og vejforbindelsen, til en bro eller en tunnel er derfor fravalgt. I de tilvalgte løsningsforslag vil Voldalléstien og den nye vej krydse hinanden i niveau.

Vestvoldens Venner finder, at Københavns Fæstningsanlæg, som strækker sig ca. 15 km fra Husum i nord til Avedøre i syd, er en fredet natur- og kulturarv karakteriseret ved at være et skønt grønt område med mange natur- og kulturaktiviteter og et fortidsminde, som kan anvendes på mange forskellige måder af borgerne. Det er specielt for borgere i Husum og Tingbjerg, at stykket som strækker sig fra Mørkhøjvej til Åkandevej, er det eneste sted på voldanlægget, hvor man kan nyde de grønne omgivelser og det rekreative lege- og læringsområde uden larmen fra Motorring M3. Vejforbindelsen bliver en barriere for alle bløde trafikanter, der har deres forskellige transporter på voldanlægget. Foreningen synes derfor ikke, at en vejforbindelse over volden vil bidrage til et bedre grønt åndehul, og stiller sig også uforstående overfor, at det skulle bidrage til en mere attraktiv bydel i den kommende "Husum Haveby".

Social-, Bolig- og Ældreministeriet skal hertil bemærke, at den valgte løsning er designet med en række foranstaltninger, hvis formål er at formindske påvirkningerne. Det handler bl.a. om reduktion af lys og støj, minimering af arealinddragelsen samt omlægning af stier. Københavns Kommune vurderer, at en ny vejforbindelse vil have stor positiv betydning for områderne og vil være nødvendig for en acceptabel afvikling af trafikken efter byudviklingen af Tingbjerg og Bystævneparken. For at mindske påvirkningen af de rekreative forhold forventes bl.a. eksisterende stiforbindelser opretholdt, og Vejdirektoratet vil i samarbejde med kommunen vurdere, hvordan de kommunale planer for de rekreative interesser langs vejforbindelsen, og krydsning af vejforbindelsen, kan sikres i forbindelse med projektet. VVM-undersøgelsen beskriver og vurderer, hvordan vejforbindelsen kan bygges under bedst mulig hensyntagen til miljøet og de øvrige omgivelser, ligesom undersøgelsen også rummer detaljerede studier af støjbreddelsen, arealbehov, trafikale konsekvenser og anlægsøkonomi.

4.4. Fravigelse af anden lovgivning

Danmarks Naturfredningsforening finder, at det er problematisk, at ophævelsen af beskyttelseslinjerne sker gennem en anlægslov, idet de vigtige hensyn, der ligger til grund for beskyttelseslinjerne, herved ikke sikres, som det ellers sker ved Miljøstyrelsens normale praksis for reduktion af beskyttelseslinjerne. Formålet med åbeskyttelseslinjen og skovbyggelinjen er at sikre fæstningskanalen og træbevoksningen som værdifulde landskabselementer og som levesteder og spredningskorridor for plante- og dyreliv, og fortidsmindebeskyttelseslinjen har blandt andet til formål at sikre fortidsmindernes værdi som landskabselementer herunder indsyn til og udsyn fra dem. Den øgede boligmasse og de mange nye beboere må forventes at skabe et betydeligt tryk på Husumvold og dens omgivelser, og de nye boliger vil komme til at dominere oplevelsen af landskabet og byrummet i væsentligt omfang.

Social-, Bolig- og Ældreministeriet skal hertil bemærke, at lovforslaget indebærer, at der kan foretages tilstandsændringer, som ellers er forbudt i naturbeskyttelseslovens § 3 (forbud mod tilstandsændringer af visse naturtyper), § 16 (sø- og åbeskyttelseslinjen), § 17 (skovbyggelinjen) og § 18 (fortidsmindebeskyttelseslinjen), uden at der skal søges dispensation hertil. Forslaget har til formål at skabe klarhed om forholdet mellem anlægsloven og de regler i naturbeskyttelsesloven, der stiller krav om dispensation eller tilladelse m.v. inden foretagelse af fysiske dispositioner nær visse naturtyper og fredede områder.

Forslaget vil ikke have betydning for det beskyttelsesniveau, som normalt



vil blive varetaget gennem de fravegne bestemmelser. Hensynene bag disse regler varetages fortsat i anlægsprojektet ved, at Vejdirektoratet som anlægsmyndighed ved udførelsen af projektet skal overholde anlægsloven og de retningslinjer, der fremgår af lovforslagets bemærkninger, samt rammerne i de miljømæssige undersøgelser. Disse rammer sikrer samlet en varetagelse af de hensyn, som normalt ville blive varetaget gennem de fravegne bestemmelser. Administrative tilladelser vil således ikke bidrage til et øget beskyttelsesniveau. Der henvises til lovforslagets almindelige bemærkninger samt miljøkonsekvensvurderingerne for en beskrivelse af de relevante arbejder, som gennemføres i anlægsprojektet, og som normalt kan kræve tilladelse efter de omhandlede bestemmelser.

4.5. Flagermus

Danmarks Naturfredningsforening København og Friluftsrådet København henviser til den supplerende flagermusundersøgelse gennemført af Amphi Consult i 2022 konkluderes, at der er registreret 7 flagermusarter i området, og at den artsrige flagermusforekomst afspejler områdets placering i det sammenhængende habitatkompleks af Vestvolden, Utterslev Mose og tilstødende grønne områder.

Danmarks Naturfredningsforening København og Friluftsrådet København peger på, at alle flagermus er totalfredede. De må ikke fanges eller ihjelslås. Desuden må ødelæggelse eller beskadigelse af deres yngle- og rasteområder ikke finde sted. Disse bestemmelser fremgår af jagt og vildtforvaltningsloven og naturbeskyttelsesloven samt en række andre forskellige love og har til hensigt at sikre fuld gennemførelse af EU habitatdirektivets artikel 12 om en beskyttelsesordning for arter, som er opført på direktivets bilag IV, herunder de danske flagermusarter.

Danmarks Naturfredningsforening København og Friluftsrådet København er uenige i miljøkonsekvensrapportens ikke-tekniske resumes vurdering om flagermus og mener ikke, at den bygger på et tilstrækkeligt fagligt funderet grundlag, som bør indeholde viden om de 7 forskellige flagermusarters brug af området på forskellige årstider og under forskellige vind- og vejforhold.

Det foreslåede vejanlæg placeres ca. midt i et næsten 1.000 meter langt ubrudt område. I dag er størstedelen den pågældende strækning på 1.000 m meget moderat belyst om natten langs Voldalléstien og langs de to tværgående sti- og broforbindelser over Vestvolden. Det foreslåede vejanlæg vil ifølge Danmarks Naturfredningsforening København og Friluftsrådet København med kraftigere belysning være stærkt forstyrrende for alle områdets natdyr. Hertil kommer lyset fra billygter og det at visse flagermus taber flyvehøjde over tomme områder, hvilket skaber risiko for at de kolliderer med bilerne. Ifølge lovforslaget må det desuden forventes at et 50-60 m bredt bælte på begge sider af vejen bliver belastet med et støjniveau på 58-63 dB. Endeligt kan nævnes forstyrrelser under anlægsfasen i form af arbejdsbelysning og støj.

Danmarks Naturfredningsforening København og Friluftsrådet København er uenige i, at mulige forstyrrelser fra arbejdsstøj ikke vurderes at have skadelig påvirkning for områdets arter eller bestande af flagermus.

Danmarks Naturfredningsforening København og Friluftsrådet København finder ikke, at man ikke på baggrund af de gennemførte registreringer, der kun giver et øjebliksbillede af flagermusenes adfærd på de få dage hvor registreringerne er gennemført, konkludere, at arbejdspladserne i projektet, som vil have belysning om natten, ligger langt fra de områder hvor vandflagermus (som er den mest lysfølsomme af de registrerede arter) er observeret, hvorfor belysning fra byggepladserne samlet set ikke vurderes at medføre påvirkning af vandflagermus. De øvrige 6 registrerede flagermusarter



vil også påvirkes af belysningen selvom de ikke er helt så lysfølsomme som vandflagermus.

Undersøgelserne er derfor ikke, fyldestgørende for at kunne konkludere at den økologisk funktionalitet kan opretholdes. Den foretagne vurdering bygger i meget høj grad på om der skal fældes træer med synlige spor af flagermus indenfor undersøgelsesområdet eller ej, mens vurderingen af om der sker en forringelse af områdets økologiske funktionalitet alene bygger på nogle skøn, som ikke kan begrundes på baggrund af de foretagne registreringer. Det er en forudsætning for varetagelse af artsbeskyttelsen, at forekomster af beskyttede arter er fyldestgørende undersøgt. Planklagenævnet og dettes forgængere har i flere tidligere sager fastslået, at mangelfuld belysning af en arts forekomst er en retlig mangel, der resulterer i planens ugyldighed.

En væsentlig miljøpåvirkning i forhold til flagermus kan ikke udelukkes på grundlag af de gennemførte undersøgelser og derfor må der anlægges et forsigtighedsprincip.

Alternativet v/Kristian Alex Larsen og Gitte Sofia Kirkeby bemærker, at flagermus er fredede. Lovforslaget berører risikoen for at biler vil ramme flyvende flagermus, men også larmen og lyset vil gøre det svært for flagermus at fouragere. Desuden er det ulovligt at flytte flagermus.

Social-, Bolig- og Ældreministeriet skal hertil samlet bemærke, at Vejdirektoratet vurderer, at der med de udførte undersøgelser til fulde er frembragt dokumentation til at beskrive projektets påvirkning af flagermus. Den samlede afrapportering af miljøkonsekvensundersøgelsen omfatter desuden en teknisk baggrundsrapport, tegningsbilag til teknisk baggrundsrapport, trafikteknisk baggrundsrapport, miljøkortlægningsrapport og et opsamlingsdokument fra dialog med organisationer og myndigheder.

I forbindelse med udarbejdelsen af høringsnotatet for den afsluttende høring blev der gennemført en flagermusundersøgelse, svarende til den anden af de i Miljøministeriets forvaltningsplan for flagermus anbefalede årstidsbestemte undersøgelser. Undersøgelsen blev udført i starten af september 2022. Den nye flagermusundersøgelse supplerer undersøgelsen i juni 2021, som fremgår af afsnit 4 i miljøkortlægningsrapporten fra februar 2022, således at forvaltningsplanens to primære undersøgelsesperioder begge er dækket.

Endelig har Vejdirektoratet i forbindelse med det lovforberedende arbejde for anlægsprojektet udarbejdet et tillæg til miljøkonsekvensrapporten, som har været i høring fra den 4. juli 2023 til den 15. august 2023. Vejdirektoratet har herefter i november 2023 udarbejdet et sammenfattende høringsnotat vedrørende høring af tillæg til MKV-rapport - Ny vejforbindelse mellem Tingbjerg og Husum - Sammenfattende høringsnotat, som Social-, Bolig- og Ældreministeriet skal henvise til.

Alle ovennævnte dokumenter kan findes på Vejdirektoratets hjemmeside.

4.6. Padder

Danmarks Naturfredningsforening København og Friluftsrådet København peger på, at der også er fundet ruede padder i og omkring området. Danmarks Naturfredningsforening København og Friluftsrådet København tvivler på, at man som et led i afværgeforanstaltningerne effektivt kan beskytte padderne ved i anlægsfasen at opstille paddehegn og indsamle og genplacere padder udenfor byggepladsen.

Social-, Bolig- og Ældreministeriet skal hertil samlet bemærke, at Vejdirektoratet vurderer, at der med de udførte undersøgelser til fulde er frembragt dokumentation til at beskrive projektets påvirkning af padder. Den



samlede afrapportering af miljøkonsekvensundersøgelsen omfatter desuden en teknisk baggrundsrapport, tegningsbilag til teknisk baggrundsrapport, trafikteknisk baggrundsrapport, miljøkortlægningsrapport og et opsamlingsdokument fra dialog med organisationer og myndigheder.

Ministeriet kan især henvise til lovforslagets pkt. 9.2.4. om afværgeforanstaltninger samt Vejdirektoratets sammenfattende høringsnotat vedrørende høring af tillæg til MKV-rapport - Ny vejforbindelse mellem Tingbjerg og Husum - Sammenfattende høringsnotat fra november 2023, som sammen med andre dokumenter kan findes på Vejdirektoratets hjemmeside.

4.7. Trafik

Brønshøj-Husum Lokaludvalg finder, at vejforbindelsen vil generere en markant øget trafik igennem området. Lokaludvalget er af den overbevisning, at denne nye forbindelse kræver en trafikplan for området. Samtidig vil den nye multihal i Tingbjerg og de mange nye boliger i Tingbjerg og Bystævneparken generere mere trafik, hvilket vil kræve bedre forbindelser og nyordning af trafikken i form af nordvendte ramper til Hareskovmotorvejen, bedre indpasning af trafikken på Frederikssundsvej og løsninger på, hvordan den øgede trafik gennem Husum Nord og Tingbjerg kan gennemføres.

Region Hovedstad finder, at det er vigtigt, at udformningen af en ny vejforbindelse mellem Tingbjerg og Husum understøtter både kollektiv trafik (særligt muligheden for højklasset kollektiv trafik) samt cyklister. Det gælder både cyklister på tværs og langs Vestvolden.

Vestvoldens Venner finder, at afviklingen af biltrafikken mellem Tingbjerg og Husum via en ny vejoverføring helt generelt ikke vil gavne området, som i forvejen er presset med trafik fra de omkringliggende indfaldsveje. Der er særligt megen trafik på Mørkhøjvej, Islevhusvej og Åkandevvej/ Gadelandet/ Storegårdsvej, hvor alt sammen samles kaotisk på Frederikssundsvej / Husum Torv. Foreningen mener, at det står mål med de målsætninger, Københavns Kommune har med at begrænse biltrafikken i kommunen og grøn mobilitet. Foreningen savner også en undersøgelse af Tingbjerg beboernes (og de kommende Husum Haveby beboeres) biltrafik behov. Foreningen finder, at det være bedre at lave nordvendte ramper på Hillerødmotorvejens afkørsel ved Tingbjerg, så trafikken vil kunne ledes mod nord og ikke kun ind mod byen. Ligeledes vil en vejforbindelse til Mørkhøjvej give en åbning til Tingbjerg som også vil kunne lede trafikken væk fra området og ud af byen. En sådan vejforbindelse vil også forbedre muligheden for forøget kollektiv transport til og fra Tingbjerg. En mulighed for at intensivere adgangen mellem Tingbjerg og Husum kunne alternativt være at renovere gang- og cykelforbindelserne mellem de to bydele, da bedre forhold for de bløde trafikanter vil kunne bidrage til et tættere naboskab og fælles udnyttelse af voldområdet.

Alternativet v/Kristian Alex Larsen og Gitte Sofia Kirkeby finder, at beregningen vedrørende en trafikbelastning på 8200 biler i døgnet ad den nye vej tager udgangspunkt i at trafik vil blive flyttet fra Ruten og Åkandevvej ikke tager hensyn til, det forventes næsten dobbelt så mange indbyggere, som i højere grad end nu har biler. Frederikssundsvej har i forvejen en høj trafikbelastning, og man kan derfor forvente omfattende propdannelse i myldretrafikperioderne med konsekvenser for trafiknettet generelt.

Innovater A/S har bemærket, at virksomheden siden 2013 har arbejdet med byudvikling i Tingbjerg i samarbejde med boligselskaberne. For nye boligbebyggelser i området som er koncentreret omkring Ruten, vil en øget trafikbelastning på Ruten selvfølgelig have en række følgevirkninger, som ikke isoleret set er positive i form af frekvens på trafik med støj og oplevet tryghed til følge. Det er dog virksomhedens opfattelse, at den øgede trafik vil have en række positive følgevirkninger bl.a. erhvervsforudsætningerne ovenfor og tilgængeligheden for beboere, som samlet også her giver os anledning til at



ønske os, at projektet realiseres.

Social-, Bolig- og Ældreministeriet skal hertil samlet bemærke, at det foreslåede anlægsprojekt er et led i implementeringen af en udviklingsplan, der skal nedbringe andelen af almene familieboliger i det almene boligområde Tingbjerg/Utterslevhuse. Det skal forbinde boligudviklingsområdet Bystævneparken med Tingbjerg. Vejdirektoratets samarbejdsaftale med Københavns Kommune omfatter derfor ikke undersøgelser af alternative vejforbindelser, forbedring af den kollektive transport eller lignende. I den gennemførte trafiktekniske undersøgelse belyses derfor kun de trafikale effekter af en ny vejforbindelse over Vestvolden. Den planlagte nye vejforbindelse over Vestvolden vil primært medføre en omfordeling af trafikken mellem Tingbjerg og Husum. Trafikbelastningen på Frederikssundsvej og Mørkhøjvej forventes at forblive uændret. Den planlagte vejforbindelse vil derfor ikke forværre de nuværende trængselsproblemer omkring Frederikssundsvejen, men heller ikke afhjælpe de nuværende trængselsproblemer i området.

Movia har tilkendegivet ønske om at deltage i en analyse af, hvilke muligheder den nye vejforbindelse vil få for afviklingen af bustrafikken på de tilstødende veje, som forventeligt får ændringer i trafikmængderne. Dette gælder også de ændrede vejtekniske greb, der oplystes i høringsmaterialet i form af hastighedsdæmpende foranstaltninger o.l.

Social-, Bolig- og Ældreministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet har noteret sig *Movias* ønske.

4.8. Støj

Alternativet v/Kristian Alex Larsen og Gitte Sofia Kirkeby finder, at den forventede støjbelastning på Ruten vil blive høj (ifølge lovforslaget op til 68 dB) og vil medføre behov for facadeisolering af de berørte boliger. Altanerne i fx Utterslev Huse, der nu vender ud mod stille natur, vil blive uegnede at opholde sig på.

Social-, Bolig- og Ældreministeriet skal hertil bemærke, at der er foretaget grundige undersøgelser af de eksisterende og fremtidige støjforhold, herunder mulighederne for at afværge og reducere støjdbredelsen fra vejen. I undersøgelsen er der gennemført beregninger og vurderinger af støjdbredelsen. Der vil med den nye vej være væsentlige påvirkninger af de rekreative områder – særligt tæt på vejen. Der er derfor undersøgt en række afværgeforanstaltninger, herunder en hastighedsgrænse på 40 km/t, en støjreducerende asfaltbelægning og placering af støjskærme. Endelig er facadeisolering af boliger også undersøgt for at dæmpe støjen fra fremtidig trafik på den nye vej. Det vil have en god støjdæmpende virkning og det anbefales derfor at der gives tilskud til facadeisolering, da dette vurderes at være den mest effektive og realiserbare løsning for de boliger, som påvirkes af støjen over grænseværdien og som oplever en stigning i støjniveauet på mere end 3 dB, som er mærkbart. I forhold til støj i byggeperioden vil der komme væsentlige støjpåvirkninger, særligt fra spunsarbejder. Dette vil kunne afværges væsentligt ved delvis nedvibrering af spunsen. Byggeperioden vil samlet kun vare godt et år og det påregnes udført indenfor normal arbejdstid efter grænseværdierne i Københavns Kommunes bygge- og anlægsforskrift.

4.9. Ledninger

Novafos og Hofor har bemærket, at der ved matr. 1702 findes overløbsbygværket U11 med tilhørende ledningsanlæg nord for voldgraven. Ledningsanlægget er hovedsageligt ejet af Novafos (88%) og HOFOR ejer en mindre andel (12%) af ledningsanlægget. Ledningsanlæg samt tilhørende overløb har vital funktion for spildevandssystemet og kan ikke tages ud af drift.



Novafos og HOFOR beder om, at der tages hensyn til ledningen i forbindelse med detailprojekteringen herunder også særlig håndtering af overløbsbygværket og hvordan tilstedeværelsen af dette i givet fald influerer på projektet. Arbejderne ønskes at blive koordineret med Novafos og HOFOR i videst mulig udstrækning. Det forventes at Novafos/HOFOR får udleveret behørig dokumentation på at eventuelle arbejder ikke vil skade ledninger eller bygværket. Eventuelle graveskader forventes udbedret af graveaktøren uden omkostning for Novafos/HOFOR.

Hofor har oplyst, at HOFOR Vand København A/S på Vestvolden har en vital transmissionsledning til levering af drikkevand til København (ø1100 mm Bonna-ledning). Vandtransmissionsledningen er vital for vandforsyningen, idet der via denne ledning hver nat pumpes vand fra flere regionale vandværker til HOFOR Vands beholderanlæg i Gladsaxe. Oppumpning af vand til beholderanlægget er nødvendig for at modvirke trykstigninger i ledningsnettet i København. Ledningen kan ikke tages ud af drift. Vand fra beholderanlægget sikrer bl.a., at vandforsyningen til København er tilstrækkelig ved spidsbelastning hver morgen. Vandtransmissionsledningen er beskyttet med en deklaration og et 6 m bredt servitútbælte inden for hvilket, der ikke må arbejdes eller foretages ændringer – herunder alle former for terrænreguleringer – uden forudgående tilladelse fra HOFOR Vand.

HOFOR Spildevand planlægger regnvandshåndtering på arealet vest for Langhusvej. HOFOR Spildevand skal finde arealer til forsinkelsesvolumen (10.000 m³) og dertilhørende rensetekniske anlæg. Regnvandet skal udledes til Fæstningskanalen. Det forventes at anlæggene kan bygges under terræn og der kan retableres med mulighed for drift og vedligehold via dæksler i terræn. Projektet kan planlægges helt eller delvist under nyt vejtracé for Husum-Tingbjerg forbindelsen. Projektet forventes medtaget i Spildevandsplanens plantillæg 2025. Matrikel 1702 og 3368a er nævnt inddraget i spildevandshåndteringen i spildevandsplantillæg 2024, som lige har været i høring.

Vedr. matr. 3636 & 1702 har HOFOR behov for at etablere en 15 l/s pumpestation (samt tilhørende ledninger til og fra), for at kunne løfte spildevandet. Det er afgørende for at separatkloakeringen i Tingbjerg lykkedes. HOFOR ser gerne at anlægge og idriftsætte ny pumpestation og tilhørende ledningsanlæg inden Vejdirektoratet påbegynder udførelsen af den nye bro. HOFOR vil meget gerne indgå i dialog med Vejdirektoratet om placeringen.

Hofor finder, at anlægsloven ikke kan sikre rettigheder for ledningsejere kan medføre omfattende forsinkelser, da ledningsejernes mulighed for ekspropriation sker via det kommunale system, hvilket kan tage flere år.

HOFOR har få fjernvarmeledninger i selve projektområdet, men flere ledninger liggende i vejareal tæt på projektområdet. Fjernvarmeledningerne er specifikt placeret i Ruten nord for Vestvolden og i et areal syd for Vestvolden. Ledningerne forsyner henholdsvis Utterslev Huse og Bystævneparken, og derfor kan disse ledninger ikke undværes, hvorfor HOFOR ønsker at blive inddraget, såfremt disse ledninger bliver påvirket af projektet.

HOFOR planlægger at anlægge en regnvandsbassinledning i Bystævnet i 2025, som er projekteret til at tage imod hverdagsregn fra byudviklingsområdet "Bystævneparken". Det ekstra vejvand der kommer fra broen, er den ikke projekteret til at tage imod. I dag bliver vejvandet håndteret af kommunen. Der skal ligeledes koordineres med Vejdirektoratet, så bassinledningen kommer til at ligge hensigtsmæssigt i forbindelse med broen.

Social-, Bolig- og Ældreministeriet skal indledningsvist bemærke, at lovforslaget indeholder regler om udførelse af og betaling for ledningsarbejder nødvendiggjort af projekts gennemførelse, herunder regler om flytning og



omlægning af ledninger, i overensstemmelse med praksis for anlægslove på Transportministeriets område.

Høringsnotatet behandler ikke rettigheder for konkrete ledningsanlæg. Efter vedtagelse af vedtagelse af anlægsloven og i forbindelse med den endelige detailprojektering vil Vejdirektoratet have en løbende dialog med ledningsejerne med det formål at få klarlagt de nærmere forhold omkring de enkelte ledninger og i samarbejde med ledningsejer undersøge og vurdere om et eventuelt ledningsarbejde kan undgås. I overensstemmelse med lovforslagets § 11 skal Vejdirektoratet tage hensyn til ledningsanlæg i forbindelse med projektet. Vejdirektoratet vil derfor kontakte ledningsejerne tidligt i processen med henblik på afklaring af, om det bliver nødvendigt at omlægge ledninger m.v.

4.11. Borgerhenvendelser

Per Christensen finder, at det er en rigtig dårlig ide at sende så mange flere biler ud på Storegårdsvej, som lig er blevet smallere, da der er lavet cykelstier og samtidig er der allerede problemer når Frederikssundsvej skal passeres eller svinges ud på i myldretiden om eftermiddagen. Han kan ikke se, at der kan blive plads til 8500 flere køretøjer på Storegårdsvej.

Joachim Sigvardt finder, at det vil være mere hensigtsmæssigt at overveje en løsning, der kunne lede trafikken mod Mørkhøjvej, hvis man skal have en ny vej ud af Tingbjerg.

Kristine Hybschmann finder, at en vejforbindelse til Tingbjerg vil betyde, at aktiviteter i Tingbjerg i højere grad blive valgt fra, da ruten dertil ikke vil være en lige så behagelig støjfri, bilfri oplevelse. Formålet med broen virker altså ikke i praksis, da den vil isolere i stedet Tingbjerg yderligere. Hun foreslår, at det smukke, grønne, historiske område forbliver fredet.

Julie Blicher har fastholdt, at der ikke ønskes at støtte ny lov om anlæggelse af vej over Vestvolden og dermed støtte om ophævelse af naturfredet område. Det virker omsonst og unødvendigt at ødelægge endnu et af de få fredede naturområder i København. Hun foreslår i stedet, at der laves en åbning mellem Ruten og Mørkhøjvej.

Marie Viuff har peget på, at projektområdet, hvor den nye vejforbindelse er planlagt, og de omkringliggende områder langs Vestvolden, har stor rekreativ værdi for lokalområdet Tingbjerg/Husum. Hun finder, at fortidens intentioner om fredning skal respekteres for at bevare vores natur og fortidsminder for fremtiden, i stedet for at give carte blanche til kortsigtet kommunalpolitik som kun løser "problemerne" på papiret. Man skylder ligeledes de lokale beboere, som er modstander af projektet, at finde alternative løsninger. Der har kun været ét løsningsforslag på bordet – som ikke har inddraget lokalbefolkningens ønsker. Dette forløb vidner om, at beslutningerne bliver truffet og vedtaget over hovedet på folk, som ikke føler sig hørt eller repræsenteret af lokaludvalget.

Nanna Philipson Brandorff finder, at projektet vil påføre uoprettelig skade på et fredet historisk område samt ødelægge de rekreative naturområder, som gør netop Tingbjerg og Husum til de attraktive boligområder, de er i dag. En ny bilvej vil være en helt grotesk overtrædelse af fredning mod ændring ved gravning i volden. De to stianlæg med broer over fæstningskanalen udgør en fremragende grøn forbindelse mellem Tingbjergbebyggelsen og Husum/Bystævneparken for såvel gående som tohjulede. En bilvej vil ikke bringe de to delbyer Tingbjerg og Bystævneparken i tættere forbindelse.

Jumana El-Subaihi og Abdul Abood finder, at lovforslaget vil fratage kompetencen fra naturfredningsnævnet og Kultur- og Slotsstyrelsen (samt de to forskellige love for netop at beskytte fortidsminde og naturen). Det vil gå over natur, biodiversitet, miljø osv. Der er mange muligheder for at anlægge en ny



vej, men man vælger den vej, der vil have mest mulige konsekvenser for naturen, beboerne, fredninger, biodiversiteten og m.m.

John Gerlach Eiberg henviser til, at Tingbjerg ikke længere er på listen over udsatte boligområder, således at grundlaget for lovforslaget må være bortfaldet. Han undrer sig over lovforslagets bestemmelse om delegation af transportministerens beføjelser til en myndighed under ministeriet.

Pia Wiborg er imod en ny vejforbindelse/bilbro fra Tingbjerg til Bystævneparken. Hun peger på, at de største CO2 synder er betonbyggerier og de tunge lastbiler, der tillige smadre vejnettet. Det giver ingen mening, at man vil bygge endnu mere betonslum på grønne områder med store konsekvenser for biodiversitet, mennesker og dyr.

Eva Elming og Ole Schmidt protesterer imod lovforslaget, der vil skabe enorme trafikale problemer, i et område der i forvejen er hårdt ramt trafikalt. Bystævnet, Storegårdsvej, Gadelandet og Frederikssundsvej er allerede nu hårdt presset trafikalt. Der kommer til at være forurening og støjplager for alle de biler der vil køre igennem, og der vil blive yderligere pres på vejen, når planen for Bystævneparken bliver gennemført med boliger og en stor befolkningstilvækst i området. Fæstningsværket er historisk, rekreativt, og et fredfyldt åndehul i København, som har været og er udflugtsmål for mange københavnere og andre med interesse for at opholde sig i et stykke unikt natur. Vejforbindelsen vil ødelægge den fantastiske legeplads og området omkring legepladsen, og vil medføre, at der skal fældes træer, som er af vital betydning for natur og klima.

Pernille Struck er imod, at man laver en vejforbindelse over volden. I Tingbjerg bygger man på alle grønne områder. Der kommer også så mange nye boliger, hvor folk ikke kan parkere, og så vil de også have trafik igennem Tingbjerg, langs tæt bebyggelse - hvor der ikke er plads til busser og dem der bor i Tingbjerg, der skal parkere. Volden er desuden også fredet og det skal man ikke ophæve. Hvis man skulle bygge en vej i Tingbjerg på grund af de mange nye boliger, burde man forsætte vejen af ruten op til Mørkhøjvej, hvor en meget lille del skulle affredes - som fredningsnævnet konstaterede maj 2017. Man ville undgå at skulle spørge Gladsaxe kommune, undgå trafikale problemer og m.m.

Social-, Bolig- og Ældreministeriet skal hertil samlet bemærke, at bemærkningerne fra ovennævnte borgere rejser spørgsmål, som ministeriet allerede har forholdt sig til i sine bemærkninger anført i pkt. 4.1.-4.8., som ministeriet henviser til. Ministeriet har herefter ikke yderligere bemærkninger.