



BLUSHØJVEJ

Vi anlægger  
**Valby Skybrudstunnel**  
i dit område





## Om denne folder

Denne folder præsenterer i hovedtræk anlægsarbejdet i forbindelse med etableringen af Valby Skybrudstunnel. Du kan bl.a. læse om de ændringer af fx trafikruter og adgangsforhold, arbejdet forventes at medføre, og hvad projektets bygherrer, HOFOR og Frederiksberg Forsyning, vil gøre for at minimere gener. Folderen indgår i formidlingen af den miljøkonsekvensvurdering, som HOFOR og Frederiksberg Forsyning har foretaget af projektet – og den fokuserer på de emner, som især forventes at påvirke dig som nabo til projektet.

Valby Skybrudstunnel vil blive anlagt ca. 20 m. nede i jorden fra FLSmidths p-plads ved Ramsingsvej i Valby til Enghave Kanal. Der kommer 4 byggepladser langs tunnelens strækning, og denne folder zoomer ind på byggepladsen ved Blushøjvej.

Folderen beskriver især konsekvenser, som har med trafik, støj og vibrationer at gøre. Erfaringsmæssigt er det disse temaer, som påvirker naboer til en byggeplads mest. Den komplette miljøkonsekvensvurdering (VVM) af skybrudstunnelen kan downloades fra [www.blivhoert.kk.dk](http://www.blivhoert.kk.dk). I den indgår flere temaer end dem, som præsenteres her.

### Kolofon

Udgiver: HOFOR og Frederiksberg Forsyning  
Rådgiver og layout: NIRAS  
1. udgave, juni 2022



## Valby Skybrudstunnels formål og funktion

Valby Skybrudstunnel er en af de helt centrale elementer i Frederiksberg Kommunes og Københavns Kommunes skybrudsplan. Tunnelen, der bliver næsten 2,5 km. lang, skal løbe ca. 20 m. nede i jorden på strækningen fra FLSmidths p-plads ved Ramsingsvej i Valby til Enghave Kanal. Tunnelen bliver boret dybt nede i jorden mellem de fire byggepladser, som kommer til at ligge ved Ramsingsvej, Blushøjvej, på P-pladsen ved Haveforeningen Musikbyen på Tudsemindevej og ved Enghave Kanal. Arbejdet går i gang i 2024 og forventes at være færdigt i løbet af 2028.

### Skybrudstunnelens formål

Tunnelen etableres for at aflaste kloakkerne i området Frederiksberg Vest og Valby og dermed mindske oversvømmelse i gaderne i disse områder. Desuden skal tunnelen reducere det antal gange, der løber opblandet spildevand ud i Gåsebækrenden. I dag sker det 4-6 gange om året, og dette vil, når Valby Skybrudstunnel står færdig, kunne reduceres til under 1 gang om året. Dette formål er formuleret i forlængelse af, at Københavns Kommune vedtog et tillæg til Spildevandsplan 2018.

### Skybrudstunnelens funktion

Ved kraftig regn fyldes kloakkerne op med regnvand opblandet med spildevand. Når der ikke er plads til mere i kloakkerne, løber vandet i dag op og oversvømmer på terræn. Når Valby Skybrudstunnel står færdig, vil vandet i stedet blive ledt fra de fyldte kloakker via de underjordiske tilslutningsbygværker over i tunnelen. Her er der plads til, at vandet opmagasineres, indtil renseanlægget Damhusåen igen har plads til at modtage det og rense det, inden det ledes ud i havet.

Tunnelen kan tilbageholde store mængder vand, men ved meget kraftig regn og under skybrud rækker tunnelens kapacitet ikke. I de situationer vil der løbe vand fra tunnelen ud i til Enghave Kanal, men da tunnelen trods alt kan tilbageholde en stor mængde vand, vil mængden af opblandet spildevand, der løber urensset ud i havet, blive mindre end i dag.

Udløb til Enghave Kanal vil i gennemsnit ske en gang hvert 2. år, når tunnelen er etableret.





## Konklusioner fra projektets miljøkonsekvensvurdering

En miljøkonsekvensvurdering (VVM) reguleres af Miljøvurderingsloven (Bekendtgørelse nr. 1976 af 27. oktober 2021). Det er en proces, som VVM-myndigheden - i dette tilfælde Københavns Kommune - sætter i værk for at vurdere et projekts indvirkning på miljøet.

Der ligger en lang række forundersøgelser og analyser forud for placeringen af skybrudstunnelen, og de er sammenfattet i projektets miljøkonsekvensrapport. Miljøkonsekvensvurderinger udføres på en måde, som sikrer, at vurderingerne er gennemsigtige og kan bruges som grundlag for beslutninger. Det sker bl.a. ved at anvende specifikke termer til at opsummere i hvilken grad, projektet vil påvirke miljøet. Disse termer er: *væsentlig*, *moderat*, *mindre*, *ubetydelig* eller *ingen* påvirkning.

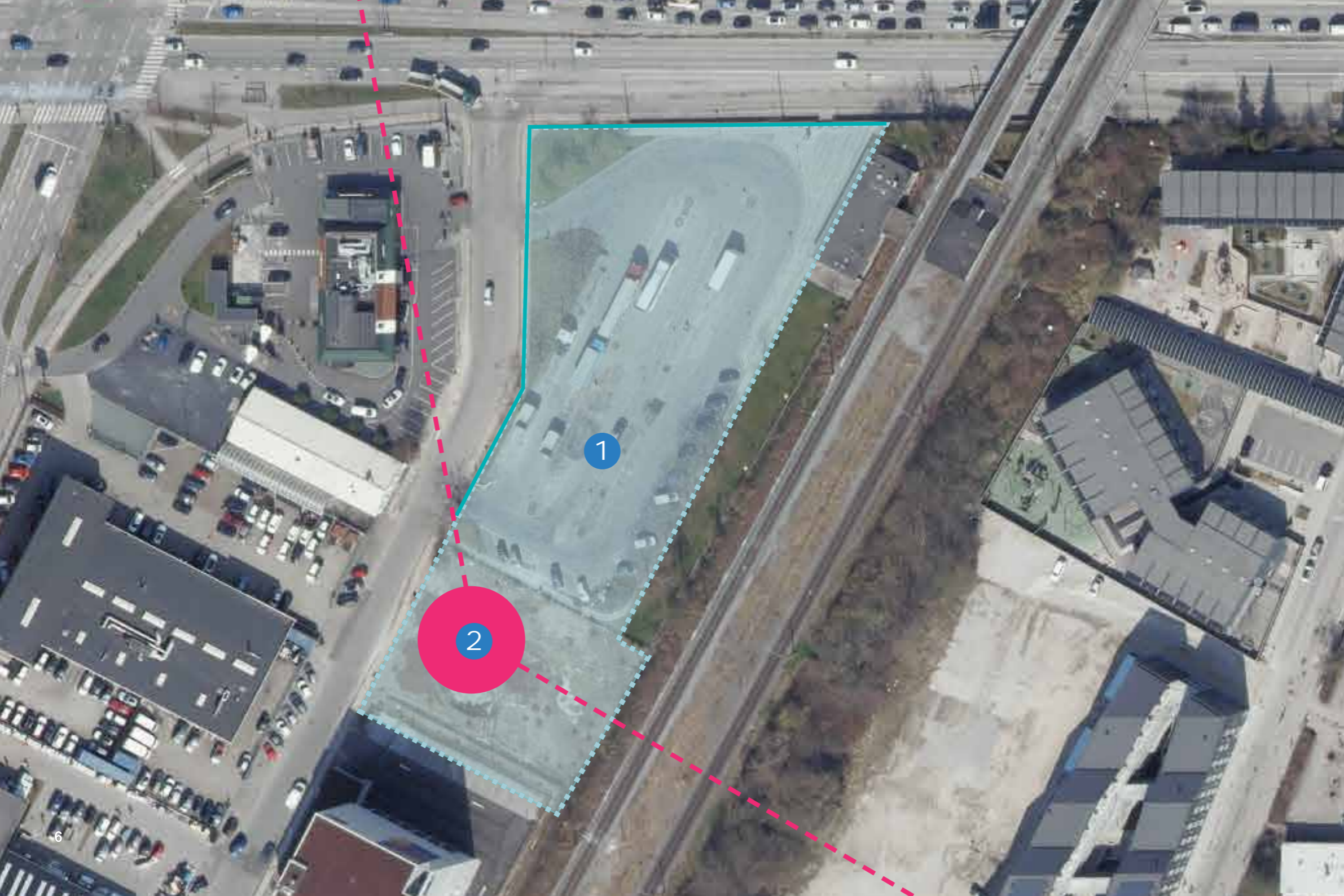
Vurderingen forholder sig til, hvordan projektet, dvs. både anlæg af skybrudstunnelen og dens fremtidige drift, vil påvirke miljøet – og den ser både på de negative og positive påvirkninger. Vurderingerne tager endvidere udgangspunkt i samfundets interesser – ikke i det enkelte individs. Derfor kan det enkelte individs oplevelse af et projekts påvirkning af miljøet godt være forskellig fra miljøkonsekvensrapportens vurdering.

Påvirkningerne fra projektet vil være forskellig fra byggeplads til byggeplads.

Den overordnede konklusion er, at det for byggepladsen ved Blushøjvej primært vil være støj fra anlægsarbejdet, der giver de største gener. Generne vurderes som *moderate* for støjpåvirkningen af boligerne i området. Vibrationspåvirkningen og de trafikale påvirkninger fra anlægsarbejdet er vurderet som *mindre*.

På en lang række andre områder vurderes projektet at have *ingen* eller *ubetydelig* indvirkning, og disse områder er derfor ikke behandlet yderligere i denne folder.





## Byggepladsen ved Blushøjvej

Byggepladsen **1** ved Blushøjvej skal i anlægsfasen bruges som startskakt for tunnelboremaskinerne, der borer mod byggepladsen ved FLSmidt og mod byggepladsen ved HF Musikbyen.

Det betyder, at pladsen kommer til at fungere som tunnel-arbejdsplads. Her skal bores tunnel, optages udboret materiale - også kaldet tunnelmuck - og nedsænkes tunnelelementer. Arbejdet kræver meget plads, og byggepladsen kommer til at optage ca. 7.400 m<sup>2</sup>.

Størrelsen på byggepladsen er bestemt af, at der skal være plads til at opmagasinere både materialer og opgravet materiale fra tunnelen, så der kan tunneleres i døgndrift, uden at det betyder, at der skal køre lastbiler til og fra byggepladsen i aften og natperioder på hverdage efter kl. 19 og i weekenden ml. lørdag kl. 17 og mandag kl. 7.

Der etableres en skakt på ca. 20 m. i diameter **2**. Herfra kommer tunneleringen, optagning af tunnelmuck og nedsækning af tunnelelementer til at foregå.

Byggepladsen forventes at være i drift i knap 3 år.



## Trafik

Byggepladsen ved Blushøjvej vil samlet set få den største trafikbelastning af de fire byggepladser. Det skyldes, at den er startskakt for to tunnelstrækninger. Beregningerne viser imidlertid, at trafikforøgelsen næppe vil kunne mærkes, da der allerede er en del tung trafik i området. Til etablering af byggepladsen inddrages de offentlige p-pladser på parkeringsarealet foran den gamle stationsbygning.

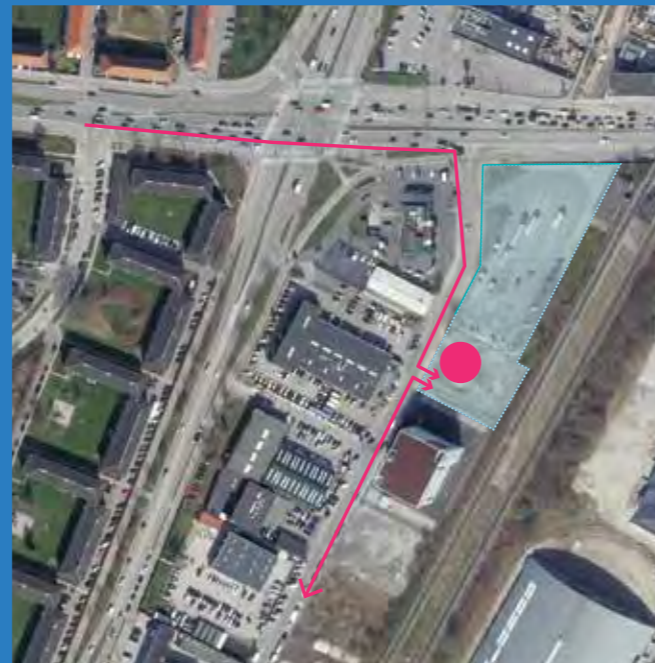
Trafikken til og fra byggepladsen vil foregå fra nord ad Ellebjergvej eller fra syd ad Gl. Køge Landevej og Blushøjvej.

I de mest intensive byggeperioder, når der tunneleres (ca. 58 uger) forventes trafikken til byggepladsen at øges med op til 12 tunge køretøjer dagligt. Når der etableres sekantpæle (ca. 15 uger i alt), og når skakten graves ud (ca. 19 uger i alt), vil trafikken i gennemsnit øges med 4-5 lastbiler pr. dag. I resten af byggeperioden vil trafikken øges med ca. 1 lastbil pr. dag i gennemsnit. Ud over lastbiltrafikken vil der også køre flere person- og varebiler – hvad der svarer til 10-20 biler pr. dag til og fra byggepladsen.

Trafik forbi byggepladsen vil kunne afvikles som i dag, hvor man pga. midterhellen i Ellebjergvej kun kan svinge til højre ind på Blushøjvej fra Ellebjergvej og til højre ud på Ellebjergvej fra Blushøjvej.

Trafik til og fra McDonalds afvikles også som i dag, ligesom forholdene for cykel- og gangtrafik forbliver uændret.

For at skabe plads nok til at manøvrere med de store lastbiler, inddrages et antal p-pladser på Blushøjvej midlertidigt.



— = Afvikling af byggepladstrafik

## Støj

I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen er der gennemført støjberegninger af de forskellige arbejdsprocesser for at belyse konsekvenserne for naboer i anlægsperioden.

Ved alle byggepladser, dvs. også ved Blushøjvej, vil nogle byggefaser omfatte særligt støjende arbejder, fx etablering af sekantpæle og jordankre, kapning af sekantpæletoppe og indfatning, der jf. kommunens regler, kun må foregå på hverdage og i dagtimerne i perioden ml. 8 og 17. De særligt støjende arbejder vil medføre støjgener ved nærliggende ejendomme.

Såkaldt støjende arbejder kan forekomme i hele anlægsperioden i tidsrummet ml. 7 og 19 på hverdage og ml. 8 og 17 på lørdage. Det er fx støj fra kranen på byggepladsen, betonpumpe og betonlastbiler eller støj fra udgravning til tilslutningsbygværket med en gravemaskine, afvandingpumpe og bortkørsel af opgravet jord.

Både for perioder med støjende arbejder og med særligt støjende arbejder gælder, at støjbelastningen varierer hen over arbejdsdagen.

Hele eller dele af tunnelstrækningen vil blive tunneleret i døgndrift af sikkerhedsmæssige hensyn. Beregningerne viser, at ved tunnelering om natten kan den natlige støjgrænse, som er på 40 dB, overskrides ved den nærmeste boligejendom (Gl. Køge Landevej 110), hvor støjniveauer er beregnet til 41 dB.

Støjgrænsen om natten bliver ikke overskredet for den øvrige beboelse i området.

## Vibrationer

Bygherrerne har vurderet risikoen for overskridelse af de vejledende grænseværdier for vibrationer, der kan være til skade for bygninger. Fokus har været på de bygninger, der ligger tæt på byggepladsen. Der er taget udgangspunkt i grænseværdierne for særligt vibrationsfølsomt byggeri for at være på den sikre side.

Den erfaringsbaserede vurdering er, at vibrationer fra anlægsarbejdet opstår, når der udføres særligt støjende arbejder, fx boring af sekantpæle til skaktvæggen, og det forekommer derfor kun i perioder og kun på hverdage ml. 8 og 17.

Der vil på byggepladsen på Blushøjvej ikke vil foregå anlægsaktiviteter, der udsætter nærliggende bygninger for bygningskadelige vibrationer. Op til 3 erhvervsjendomme kan i perioder opleve komfortvibrationer, som kan mærkes, men som ikke kan skade bygningerne.

For at undgå, at der mod forventning sker bygningskader, og for at have overblik over omfanget af vibrationer i det hele taget, iværksættes forskellige foranstaltninger inden byggeriet går i gang. Bygningerne indenfor og nær risikozonen kortlægges og deres tilstand dokumenteres. Under anlægsarbejdet iværksættes en automatisk overvågning af udvalgte bygningers vibrationspåvirkning i døgndrift, så der kan skrives ind med yderligere foranstaltninger, hvis det er nødvendigt.





## Når tunnelen er færdig

Når arbejdet er færdigt, fjernes byggepladshegnet om byggepladsen, og det grønne areal og p-pladsen genetableres efter aftale med ejeren af matriklen og i overensstemmelse med lokalplanen for området. Der vil være dæksler i terræn og en udluftningskanal på det grønne areal, men ellers ingen synlige tegn på skybrudstunnelen.

## Tidsplan og vigtige datoer

Nedenfor ses den foreløbige anlægstidplan for hele Valby Skybrudstunnel, og specifikt for aktiviteterne på byggepladsen ved Blushøjvej.

Tidsplanen er baseret på, at der kan tunneleres i døgndrift på hele strækningen. Da det ikke er afklaret om dette kan lade sig gøre, tages der forbehold for dette, samt for andre hændelser, der kan påvirke fasernes varighed og dermed anlægsprojektets sluttidspunkt.

År	2024				2025				2026				2027				2028			
Kvartal	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
FLSmidth																				
Blushøjvej																				
HF Musikbyen																				
Enghave Kanal																				

■ = Etablering af byggeplads og skakt ■ = Tunnelering ■ = Anlæg af skakt efter tunnelering og retablering ■ = Retablering

Valby Skybrudstunnels miljøkonsekvensrapport er i offentlig høring fra 8. juni til 3. september 2022. I den periode kan miljøkonsekvensrapporten downloades fra [www.blivhoert.kk.dk](http://www.blivhoert.kk.dk), og det er også her der kan gøres indsigelser.



## Hvis du vil vide mere – eller kommentere?

Ønsker du en mere detaljeret gennemgang af projektets miljømæssige påvirkning, kan du finde hele miljøkonsekvensrapporten på [www.blivhoert.kk.dk](http://www.blivhoert.kk.dk). Her kan du også komme med høringssvar frem til den 3. september 2022

Se også [www.frb-forsyning.dk/valbyskybrudstunnel](http://www.frb-forsyning.dk/valbyskybrudstunnel) og [www.hofor.dk/valbyskybrudstunnel](http://www.hofor.dk/valbyskybrudstunnel)

