

Til miljø@gladsaxe.dk

Gladsaxe Kommune, By-og Miljøforvaltningen, Rådhus Allé 7, 2860 Søborg.

Høringssvar til VVM-redegørelse og miljørapport for Kagsåparkens Regnvandsprojekt fra biodiversitetsgruppen under foreningen Lokal Agenda 21 i Gladsaxe (LA21-Biodiversitetsgruppen).

Tak for muligheden for at afgive høringssvar til det omfattende projekt. VVM-redegørelsen og miljørapporten er et imponerende og omfattende værk skrevet i et letlæst sprog og med gentagelser, så de enkelte kapitler kan læses hver for sig. Det vil vi gerne rose.

Det er meget glædeligt, at flere hensyn kan tilgodeses ved samme projekt, men der er dog også områder, vi mener giver anledning til spørgsmål og forslag - samt beregninger, som vi mener er forkerte. I det følgende vil vi alene beskæftige os med de punkter, hvor vi kunne ønske os ændringer eller yderligere oplysninger.

Overordnet:

Biologisk mangfoldighed

De zoologiske undersøgelser forekommer utilstrækkelige: Der er foretaget meget begrænsede stikprøver på udvalgte steder i meget begrænsede tidsrum og ikke vurderet nærmere vedr. den økologiske funktionalitet. Især forholdene vedr. flagermus har påkaldt sig vores opmærksomhed:

Flagermus er strengt beskyttede! Det må derfor afgøres, hvilke påvirkninger der sker af såvel ynglesteder, rastesteder, fourageringssteder og spredningsveje både under anlægsfasen og i driftsfasen.

Dette ses ikke dokumenteret og undersøgelserne synes ikke at leve op til minimumskravene på området – se venligst mere flere steder i det følgende. Det er alvorligt, især da der er konstateret seks arter i området og sandsynligvis en ynglekoloni.

Den økologiske funktionalitet af området som spredningskorridor for andre organismer, må blive stærkt påvirket i anlægsfasen. Vil organismene reelt kunne bruge området spredningsteknisk i anlægsfasen? – eller kan haverne omkring området midlertidigt benyttes? Det må være væsentlige spørgsmål, at få svar på.

Konsekvensen af ekstra tilførsel af salt fra vejvand er ikke undersøgt nærmere, men antages blot ikke at have betydning. Bedre vurdering synes meget ønskværdig.

Næringsfattige jorder er vigtige for den biologiske mangfoldighed – se f.eks. Faglig rapport fra DMU nr. 815 fra 2011 eller se f.eks. side 36 i denne: http://www.klimatilpasning.dk/media/624156/Biodiv_i_byer.pdf hvor det anføres at: *”Etablering af næringsfattige jordbundsforhold er også meget effektivt for biodiversiteten. Dette gøres ved at undlade at genetablere muldlaget, men derimod lade råjorden være det øverste lag. Derved kan nøjsomhedsplanter med større sandsynlighed indfinde sig.”* Se evt. også

<http://www.parkognatur.dk/wp-content/uploads/2016/02/NIB2016-AnnaBodilHald.compressed.pdf>

Det må med andre ord gavne biodiversiteten, ikke at påføre hele området næringsholdig muld, når området skal reetableres, men at lade naturligt hjemmehørende arter indvandre naturligt i stedet for at udså græs. Hvis først en traditionel græsblanding har etableret sig, kan det forhindre en række andre arter i at få fodfæste.

Der er ikke anført forholdsregler overfor entreprenørmateriellets mulige spredning af invasive arter ind i området – udover tilsyn efter anlægsarbejdet.

Fejl i beregninger

Vi mener at der er en regnefejl vedr. både transportarbejdet, men også beregningsteknisk vedr. CO₂-belastningen jf. senere. Heldigvis lader det ikke til at CO₂-belastningen bliver så høj som anført i redegørelsen – jf.

nærmere om beregningerne i det følgende. Hvis de anførte tal stod til troende, ville det modarbejde kommunens ambitioner vedr. reduktion af CO₂-udledning. Det kan derfor undre, at dette forhold ikke har fået mere fokus.

Emissionen fra transporten er dog fuldstændigt afhængig af distancerne dvs. destinationen for transporterne – så kort transportvej bør prioriteres meget højt.

Projektets skala og de involverede ressourcer er tankevækkende. Projektet vil bl.a. omfatte kørsel af meget store jordmængder til og fra projektområdet (ikke blot "en del jord" som anført i byrådssagen nr. 10, 18/1-2017) og strække sig over fire år.

Ændring af natur til spildevandsteknisk anlæg

Trods de mange gode intentioner med projektet, kræver det nogen overvindelse at vænne sig til tanken om, at det skal være nødvendigt (og juridisk muligt) at omklassificere et offentligt vandløb – en naturtype – til et spildevandsteknisk anlæg – for at få finansieringen til at hænge sammen (jf. f.eks. redegørelsens side 60).

Det anføres flere steder, at der skal udarbejdes en plejeplan og på side 144 i redegørelsen nævnes også, at den skal tage hensyn til biodiversiteten. Desuden anføres, at biodiversiteten og funktionen af den økologiske forbindelse forventes at få bedre vilkår efter projektets gennemførelse. Når åen skifter status, ser vi gerne noget mere håndfast om de fremtidige hensyn til naturen i området – blot for at være sikre på, at vidtgående naturhensyn påregnes i fremtiden efter ændring af status.

Vigtigheden af kontrol/sanktion

På flere områder nævnes forhold at være forebygget eller klaret ved bestemmelser og betingelser. Tilsyn/kontrol og sanktioner må være meget centralt, men er ikke specificeret nærmere.

Kommentarer med reference til specifikke steder i rapporten:

Side 11 nævnes særlige begreber og herunder defineres klimatilpasning. I relation til den aktuelle redegørelse er det måske kun relevant at se på ændringer i nedbørsforhold, men i andre sammenhænge omfatter klimatilpasning så meget mere. Derfor så vi gerne anført at "Klimatilpasning er i relation til denne VVM-redegørelse begrænset til tiltag, der ..." - efterfulgt af den eksisterende tekst. (I andre sammenhænge vil klimatilpasning jo f.eks. omfatte øget sikring mod storm, i kystnære områder sikring mod stormflod, valg af klimaresistente arter, hindring af spredning af invasive eller smittebærende arter etc.).

Side 14 nævnes at: "*Anlægsarbejderne vil midlertidigt ændre landskabet moderat, når træer og buske fjernes, der graves ud til bassinledning, strømrønde, rensbassiner og lavninger, og den gennemgående regionale sti bliver lukket.*" I redegørelsen er anført, at der skal udgraves op til 130.000 m³ jord og tilkøres andre 50.000 m³. På redegørelsens side 19 anføres, at hovedparten af parkens vegetation fjernes og på side 20, at det vurderes at tage op til 50 år, før de nyplantede træer har opnået en størrelse svarende til den oprindelige bevoksning. Om påvirkning af landskabet i anlægsfasen står på side 120, at "*der vil ske en væsentlig bearbejdning...*". Der anlægges ikke bjerge eller lignende, men umiddelbart lyder det mere som en betydelig ændring af landskabet end "moderat".

I samme afsnit anføres, at området under anlægsarbejdet fortsat vil kunne anvendes som spredningskorridor. Hvis det alene forstås, som manglende fysisk blokering af hele parkens tværsnit, så er det måske korrekt. Spørgsmålet er, om forløbet reelt vil kunne fungere med de påtænkte ændringer i landskab og vegetation - selv om det måske efterfølgende - på meget langt sigt - vil være en forbedring på området.

Side 18 omtales salt fra vejvand. Det vurderes at vejvandets saltindhold ikke vil påvirke vandløbets tilstand mærkbart. Det er ønskeligt med en nærmere begrundelse/undersøgelse.

Side 25 I redegørelsen er anført, at der i forbindelse med den videre projektering kan ske justeringer af projektet. Som læser af VVM-redegørelsen er det vigtigt at få fastslået, at disse justeringer ikke tillades at skade miljøet/biodiversiteten eller ændre projektet til mere miljøbelastende end beskrevet.

Side 36 øverst er anført, at der ikke er anvendt nogen klimafaktor. Det kan med fordel begrundes.

Side 40 omtales udledning af rensed spildevand fra Herlev hospital. Hvis det skal ske, er det naturligvis yderst vigtigt at vandkvaliteten af det udledte er i orden – herunder for de særlige reststoffer og patogener, som må kunne forekomme i hospitalsspildevand.

Side 41 omtaler mange positive hensyn ved nyetableringen af området. Dog nævnes også at *”træer retable-res så vidt muligt 1:1 i antal, men ikke i størrelse”*. Desværre kan små nyplantede træer på ingen måde erstatte den økologiske funktionalitet af fuldvoksne træer, lige som det visuelle indtryk naturligvis påvirkes kraftigt. Side 132 anføres f.eks. at *”... efter ny plantning vil nye træer og buske have en meget begrænset fremtræden.”* Først i bilag 1 side 18 fremgår, at illustrationerne af det fremtidige udseende er minimum 10-15 år efter etablering. Det er mange år! – og det ville være rart med en illustration af flere tidsperioder efter anlæg samt diskussion af, hvordan den økologiske funktionalitet påvirkes.

Side 125-127 m.fl. om det nye landskab: På afbildningen af landskabet ved fotostandpunkt 4 lader det til, at de fritstående træer langs stien bevares, men for det område kan vi ikke med sikkerhed se, hvilke træer eller bevoksningsgrupper, der påtænkes bevaret. Det så vi gerne – ellers kan det være vanskeligt at vurdere effekten af indgrebene.

Side 126 anføres at parken og stien vil blive oversvømmet sjældnere end i dag. Viadukten under Gladsaxe-Herlev ringvej synes dog allerede belastet i tilfælde af større nedbørshændelser. Det er ønskeligt med anførsel af, hvordan viaduktens farbarhed forventes efter etablering af projektet.

Side 134 om flagermus: Det fremgår at *”Flagermuslytning blev udført på en nat med svag vind og temperatur over 15°C”* i august. Dvs. én aften/nats registreringer med flagermusdetektorer plus anvendelse af fire autobokse til registrering. Det er efter vores vurdering helt utilstrækkeligt og så vidt vi er orienteret registreres ynglesteder typisk i juli. I Forvaltningsplan for flagermus af Miljøministeriet/Naturstyrelsen (http://svana.dk/media/207420/flagermus_forvaltningsplan_2013_web.pdf) står om både Undersøgelse i yngletiden ca. 20. juni – ca. 7. august (ynglesteder, flyveruter og jagtområde) og undersøgelse i eftersommeren og det tidlige efterår ca. 16. august – 15. september (rastesteder, flyveruter og jagtområder). Om begge de to delundersøgelser er anført at: *”Denne delundersøgelse er uundværlig i forbindelse med ethvert projekt, hvor en afklaring af flagermusforekomsten i området ønskes.”* På side 28 i samme kilde står om Feltarbejdet: *”Det drejer sig om to eller tre ”årstidsundersøgelser” som omtalt i afsnittet ”Basisundersøgelsen ved vejanlæg – hvad og hvornår på året”*. Noget tilsvarende fremgår af afsnit 2.4 MINIMUMSKRAV TIL UNDERSØGELSE i Vejdirektoratets: Vejledning - Flagermus og større veje - Registrering af flagermus og vurdering af afværgeforanstaltninger (se http://www.vejdirektoratet.dk/DA/viden_og_data/publikationer/Lists/Publikationer/Attachments/196/Flagermus_vejledning.pdf)

Side 135 om biodiversitet. De foretagne sommerfugleregistreringer, fugleregistreringer og registrering af jordlevende insekter forekommer meget utilstrækkelige.

Side 140 om invasive arter: Det er vigtigt også at nævne spredning via stængelstykker (f.eks. af pileurterne!) og hvordan man vil sikre, at køretøjer hverken tilfører eller frafører stængelstykker...

Side 141 om flagermus: Det er anført at: *”Som afværgeforanstaltning bevares flest mulige af de store træer langs kanten af projektområdet...”* Men det er vel kun en afværgeforanstaltning, HVIS de store træer langs kanten af projektområdet er en del af den økologiske funktionalitet og dermed kan være med til at afværge – og det synes som anført tidligere, ikke dokumenteret.

Side 145 om flagermus: Det anføres, at der forventes at ville være ”...en lille påvirkning af flagermus i driftsfasen for projektet, indtil urtevegetationen og den tilknyttede insektfauna er veletableret...” Vi savner oplysning af, hvad ”en lille påvirkning” er - og hvordan det harmonerer med, at den økologiske funktionalitet for de stærkt beskyttede flagermus vel ikke må forringes?

Side 146 om afværgeforanstaltninger i anlægsfasen: I anden ”pind” anføres om fældning og tilsyn med potentielle flagermustræer, men efter vores opfattelse må træer kun fældes, hvis der er gjort rede for at den økologiske funktionalitet ikke forringes.

Side 147 Afværgeforanstaltninger i driftsfasen: Det anføres, at vegetationsudviklingen skal overvåges i forhold til invasive arter de første tre år af driftsfasen. Det skal vel foretages hele tiden i Gladsaxe – blot ekstra intensivt de første tre år.

Side 161 påvirkning i driftsfasen: Om rensbassinene er anført ”Det bundfældede sediment må forventes at have et indhold af miljøfremmede stoffer”. Vi er interesserede i at vide, hvilken effekt på dyrelivet disse stoffer forventes at have.

Side 169. Påvirkning i anlægsfasen: Her mener vi at have fundet en **EGENTLIG FEJL!** Det anføres at jord, affald og materialer gennemsnitligt vejer 1,4 tons pr. m³. I **tabel 13-1** er anført volumen og vægt, men vægten må nødvendigvis være større end volumen, når vægtfylden er på over 1 – hvilket imidlertid ikke er tilfældet ifølge tabellen. Dette har flere i Foreningen Lokal Agenda 21 i Gladsaxe undret sig over. Der synes at være sket en fejl ved flere steder at dividere volumen med 1,4 i stedet for at gange med 1,4. **Dette er ganske kritisk, for derved bliver både transportmængderne, vejbelastningerne og emissionen beregnet forkert!** Det må give anledning til en række tabel og tekstændringer og påvirker også udledningen af bl.a. CO₂ jf. tabel 14-1 på side 183. Den udledning synes også – isoleret set – at være beregnet forkert jf. senere.

I tabellen er i øvrigt ikke indregnet udledning fra områdets øvrige maskiner i anlægsfasen. Det bør tilføjes da gravemaskiner m.v. antageligt vil køre hele arbejdsdagen.

Tabel 13-1 Samlet antal lastbiltransporter til eller fra området.

Aktivitet	Type af transport	Volumen (m ³)	Vægt (ton)	Antal transporter pr. retning	Transport i alt
Rydningsarbejder, ledninger	Affald - bortkørsel	10.000	7.000	290	580
Kørsel af jord*	Jord - bortkørsel	130.000	93.000	3.700	7.400
	Jord - tilkørsel	50.000	36.000	1.400	2.800
Bygværker	Materialer - tilkørsel	10.000	7.000	290	580
Reetablering	Beplantning/stier - tilkørsel	5.000	4.000	140	280
I alt		205.000	147.000	5.820	11.640

Et bud på mere korrekte tal:

	Volumen (m ³)	Vægt (ton)	Antal transporter pr. Retning	Transport i alt
Affald - bortkørsel	10.000	14.000	560	1.120
Jord - bortkørsel	130.000	182.000	7.280	14.560
Jord - tilkørsel	50.000	70.000	2.800	5.600
Materialer - tilkørsel	10.000	14.000	560	1.120
Beplantning/stier - tilkørsel	5.000	7.000	280	560
	205.000	287.000	11.480	22.960

Side 182. Det anføres i rapporten at det ikke vides, hvor til flertallet af transporter skal gå til og fra, men Nordhavn og Køge havn nævnes som mest sandsynlige steder. Den anførte distance må være et gennemsnit af distancen mellem de nævnte to destinationer, men afhængigt af hvor det ender med at blive, kan det naturligvis påvirke CO₂ udledningen m.v. meget voldsomt. Den korteste transportvej må naturligvis på det kraftigste anbefales.

Side 183 Tabel 14-1: Tabellens overskrift anfører at det er den totale udledning fra lastbiler i anlægsfasen, men i tabellen er anført antal lastbiler pr. retning i anlægsperioden og ikke transport i alt fra tabel 13-1. Det forvirrer og anbefales rettet.

I denne kilde:

<http://vejdirektoratet.dk/DA/trafik/erhverv/modulvogntog/Documents/20120109Bilag%207%20%20Luftforurening%20og%20klimap%C3%A5virkninger.pdf> - er der brugt en emissionsfaktor for lastvogne med anhængere på følgende pr. km: CO₂ = 735 g, NO_x = 5,280g SO_x = 0,020g og partikler = 0,079g.

Blot som eksempel er disse tal anvendt herunder, selv om de umiddelbart virker lavt sat for så tung transport og med kørsel på motorvej, som der her er tale om.

1 liter diesel udleder ved forbrænding 2,66 kg CO₂. Det i eksemplet anvendte tal svarer altså til ca. $0,735/2,66 = 0,276$ liter diesel pr. km eller $1/0,276 = ca. 3,6$ km pr. liter. Vi gætter dog på, at det reelle tal bliver mindre, hvorved emissionerne bliver større.

HVIS vejdirektoratets ovennævnte emissionsdata for lastbiler med anhængere anvendes i beregningen (Rambøll har givetvis adgang til nyere og mere aktuelle data), **og hvis** de nye bud på transport i alt jf. kommentarerne til tabel 13-1 anvendes, **så kan** data med anførsel af samlet anlægstransport måske se ud som anført herunder:

Tabel 14-1 Den totale udledning fra lastbiler i anlægsfasen.

	Total antal lastbiler pr. retning i anlægsperioden	NO _x (tons)	SO ₂ (tons)	Partikler (tons)	CO ₂ (tons)
Affald – bortkørsel	290	29	0,04	0,4	5.793
Jord – bortkørsel	3700	374	0,5	5,2	73.915
Jord – tilkørsel	1400	141	0,2	2,0	27.968
Materialer - tilkørsel	290	29	0,04	0,4	5.793
Beplantning/stier - tilkørsel	140	14	0,02	0,2	2.797
Total	5.820	588	0,7	8,1	116.266

Et bud på mere korrekte tal:	Anlægstransport i alt ture	Km i alt (tur 32 km)	NO _x (tons)	SO ₂ (tons)	Partikler (tons)	CO ₂ (tons)
	Affald - bortkørsel	1.120	35.840	0,189	0,001	0,003
Jord - bortkørsel	14.560	465.920	2,460	0,009	0,037	342,5
Jord - tilkørsel	5.600	179.200	0,946	0,004	0,014	131,7
Materialer - tilkørsel	1.120	35.840	0,189	0,001	0,003	26,3
Beplantning/stier - tilkørsel	560	17.920	0,095	0,000	0,001	13,2
	22.960	734.720	3,879	0,015	0,058	540,0

Men dertil kommer så udledningen fra alle øvrige entreprenørmaskiner i området – og den må naturligvis medregnes.

En gennemsnitsdanskers samlede CO₂ udledning svarer til omkring 19 tons pr. år alt inkl. – se f.eks. Concito.dk

Anvendes dette tal svarer eksemplets beregnede samlede CO₂ udledning alene fra anlægstransporten i løbet af de fire år til 540/19= 28 danskers gennemsnitlige årlige CO₂-udledning og langt fra 6.400 personer som anført i VVM-rapporten på side 183. Dog skal CO₂ fra øvrige entreprenørmaskiner som nævnt til lægges og det er vigtigt at erindre følsomheden overfor lastbilturenes længde (jf. tidligere) ligesom de anvendte emissionsdata, men det giver stadig et ganske andet resultat end anført i høringsversionen af redøgørelsen.

Vi håber med ovennævnte bemærkninger, at have bidraget til større fokus på den biologiske mangfoldighed og at have medvirket til at kvalificere grundlaget for projektet, idet flere af de nævnte punkter kan have indflydelse på VVM-tilladelsen.

Kuriosum: Det kan måske antyde, at Kagsåen tidligere har været større, at det beskedne vandløb synes omfattet af nedennævnte bestemmelse i Vandløbsregulativ for Kagså på trækningen fra Klausdalsbrovej til Novembervej - fra februar 1997 - punkt 6:

6. Bestemmelser om sejlads og fiskeri.

6.1 Sejlads.
Vandløbet må ikke besejles.

6.2 Fiskeri.
Fiskeri er ikke muligt.

Mange venlige hilsener
Biodiversitetsgruppen
Foreningen Lokal Agenda 21 i Gladsaxe

På vegne af gruppen

Jesper B. Larsen
Søborg Hovedgade 120, 1.tv.
2860 Søborg

Kirsten Ilkjær
Buddinge Hovedgade 101
2860 Søborg