

Høringssvar fra Forum for klima, trængsel og sundhed i København vedrørende Miljøkonsekvensrapporten for etablering af Lynetteholm

Dette høringssvar er indsendt på vegne af følgende medlemmer af Forum for klima, trængsel og sundhed i København: Miljøpunkt Nørrebro, Miljøpunkt Amager, Miljøpunkt Indre By & Christianshavn, Cyklistforbundet København, Rådet for grøn omstilling, By-og Pendlercykel Fonden og Delebilfonden LetsGo.

Vi anerkender, at der er brug for udvikling og sikring af hovedstaden, men savner gennemsigthed i, hvordan etableringen af Lynetteholmen kan sikre en bæredygtig og klimasikker by, som tænker på at forebygge klimapåvirkningen, ikke kun lokalt, men også nationalt og globalt.

Grundlæggende finder vi, at VVM-processens opdeling i anlægget af Lynetteholm og ”nærliggende projekter” som trafikinfrastruktur, klimasikring, flytning af rensningsanlæg mm. er uheldig og muligvis også i strid med EU-direktivet. Opdelingen af VVM kan gøre det meget vanskeligt for borgere og civilsamfund at overskue de indbyrdes afhængigheder og samlede konsekvenser af projektet på alle tre bæredygtighedsparametre; økonomisk, socialt og miljømæssigt.

Vi vil derfor opfordre til, at der foretages realistiske klimaberegninger og økonomiske overslag på det samlede projekt med at anlægge Lynetteholmen, omfartsvej, stormflodssikring, transport af jord, ressourcer og forurening, herunder vurdere de akkumulerede effekter ift. klima, sundhed og miljø. Udformningen af Lynetteholmen er især tæt knyttet sammen med, hvordan trafikafviklingen kan ske og begrænser dermed de muligheder, der rent faktisk er for at afvikle trafikken i forhold til overordnede målsætninger om bl.a. klima og luftforurening. Vi har derfor valgt at supplere vores høringssvar med nogle betragtninger om, hvordan Lynetteholmen også i trafikal henseende kan gøres til et bæredygtigt projekt – betragtninger der har betydning for udførelsen af Lynetteholm-projektet.

Trafikal infrastruktur

Som beskrevet i indledningen mener vi ikke det er rimeligt at se bort fra den trafikale infrastruktur – trafikinfrastrukturen er en del af Lynetteholmen og dens konsekvenser er en del af projektets samlede miljøbelastning.

Vej-infrastruktur

Lynetteholmen er designet som en del af Københavns østlige ringvejsforbindelse. Der vil derfor være omfattende trafikale konsekvenser for hele byen afhængig af den måde som projektet designes på. Vi har en række principielle overvejelser og indsigelser herimod.

Det samlede projekt inklusive tunnelen langs Amager Strand har en lang række problemer, som slet ikke eller mangelfuldt er adresseret:

- En stor mængde biler, som ikke har Amagermotorvejen som mål, vil belaste vejene på det nordlige Amager, som i forvejen er hårdt belastede, bl.a. omkring Christmas Møllers Plads.
- Den manglende kapacitet på Lyngbyvejen vil føre til en stor mængde sivetrafik på Østerbro og de nordlige forstæder.
- Den manglende kapacitet i Nordhavnsvej, Nordhavnstunnelen og dens videreførsel til Lynetteholmen vil ligeledes føre til stor sivetrafik på Østerbro.

- Omlægningen af trafikken under og efter projektets gennemførelse kan potentielt forringe sikkerheden for de bløde trafikanter, især på Østerbro og Amager/Christianshavn.

Medmindre disse problemer adresseres og løses på tilfredsstillende vis, uden at det medfører mere biltrafik i København, vil vi foreslå at Lynetteholmen ikke bruges til gennemkørsel for biler. Der skal dog stadig være til- og frakørselsmuligheder både fra syd og fra nord.

Vi foreslår at Lynetteholmen planlægges ud fra princippet om trafikøer, som det er fastslået i Kommuneplanen. Det vil give mulighed for både at minimere biltrafikken på øen og minimere antallet af biler ved at give gode forhold for delebilsordninger.

At gøre Lynetteholmen til en trafikø vil betyde:

- at der er biladgang til alle adresser på øen, men at kun bilkørsel, der har start eller mål på Lynetteholmen skal finde sted. Man kan samtidig gøre overfladen på Lynetteholmen så godt som bilfri ved at etablere underjordiske parkeringshuse (som kan være det første man etablerer når vandet er pumpet ud), hvorfra der er let adgang til boliger og virksomheder på øen.
- Overfladetrafikken vil derfor begrænse sig til transporter, hvor der er behov for at komme direkte til gadedøren. Biltrafikken vil kunne foregå i 'mixed zones', hvor biltrafikken deler infrastruktur med gående og cykler.
- Vejtrafikken over Lynetteholmen (som vi vil foreslå holdes underjordisk) ledes til parkeringshusene. Bomme ved til- og frakørsler indstilles således at der skal gå mindst en halv time fra en bil ankommer nordfra til den kan fortsætte sydover og vice versa.

Lynetteholmen skal holdes fri for gennemkørende trafik ind til tunnelen til Amagermotorvejen er etableret og de øvrige kapacitetsproblemer er løst. Hvis man ikke kan løse problemerne på en trafikal og samfundsøkonomisk tilfredsstillende måde, bør tunnelen droppes og pengene bruges til formål der bedre løser mobilitetsudfordringerne.

Cykel-infrastruktur

Med overfladen uden ret meget biltrafik vil cyklen være et oplagt transportmiddel på Lynetteholmen. Men hvis cykling også skal være attraktivt til og fra Lynetteholmen skal der være højklassede cykelruter både mod Nordhavn og Refshaleøen, lige som det bør overvejes at etablere en fast direkte cykelforbindelse ind mod Københavns centrum.

Metro-infrastruktur

Metroen er en vigtig del af Lynetteholm-projektet. Det er imidlertid et problem hvis den ikke tænkes som en integreret del af løsningen på metroens udfordringer i København og bare bliver udført som den billigst mulige løsning.

De udfordringer, som skal adresseres, er den forventede manglende metrokapacitet over havnesnittet og de tætbefolkede områder i byen, som har en dårlig metrobetjening. En metro fra Østerport til Lynetteholmen og videre ned over Refshaleøen, Nordamager med en afstikker til en ny station i nærheden af Amagerbrogade/Øresundsvej-krydset over Islands Brygge til København H vil både løse metrokapacitetsproblemet og give rigtig mange mennesker på det centrale Amager en meget bedre metrobetjening. Den kan med tiden gøres til en ringmetro ved at forbinde København

H og Østerport med stationer på Indre Nørrebro og ved Rigshospitalet, og dermed dække områder, hvor der er stort behov for metrobetjening.

Projektet kan fase-inddeles efter behov, men dog sådan at jordtransporter kan foregå under jorden i den byggede tunnel, dvs. med udgangspunkt i Refshaleøen og/eller Lynetteholmen.

Vision: Lynetteholm som 0-emissionszone mod luftforurening og støj

Kørslen i forbindelse med etablering af Lynetteholm vil føre til en væsentlig belastning af mange kvarterer i København med luftforurening og støj, som vil give betydelige gener og sundhedsmkostninger for beboerne. Vi foreslår derfor en 0-emissionszone for Lynetteholm allerede i etableringsfasen.

Luftforureningen fra dette projekt skal ses i tillæg til de allerede meget høje luftforureningsniveauer i byen og i havneområderne, som overskrider WHO's grænseværdier for fx fine partikler og er meget tæt på at overskride grænseværdierne for NO₂ (DCE). Grænseværdien for NO₂ på gadestation H. C. Andersens Boulevard er formelt overholdt, men der er modellerede overskridelser andet steds på vejstrækningen. Det kan ikke afvises, at mere kørsel med diesellastbiler fører til at Danmark overskrider EU's grænseværdier for NO₂. Det kan undre at miljøkonsekvensrapporten ikke beskæftiger sig med denne risiko.

Københavns ekspertpanel af førende luftforureningsforskere har konkluderet, at der ikke er nogen nedre grænse for skadelige luftforurening og at der derfor er betydelige omkostninger fra luftforurening - selv under de politisk vedtagne grænseværdier.

https://www.kk.dk/sites/default/files/uploaded-files/ekspertgruppens_anbefalinger_2019_0.pdf

Anbefaling 1

At Københavns Kommune fremover agerer efter, at al luftforurening er sundhedsskadelig for mennesker

Københavns Kommune bør i det videre arbejde med politisk besluttede strategier, planer og indsatser have som omdrejningspunkt, at der ikke er en nedre grænse for, hvornår luftforurening ikke er sundhedsskadeligt for mennesker.

Kilde: Københavns Kommunes ekspertpanel

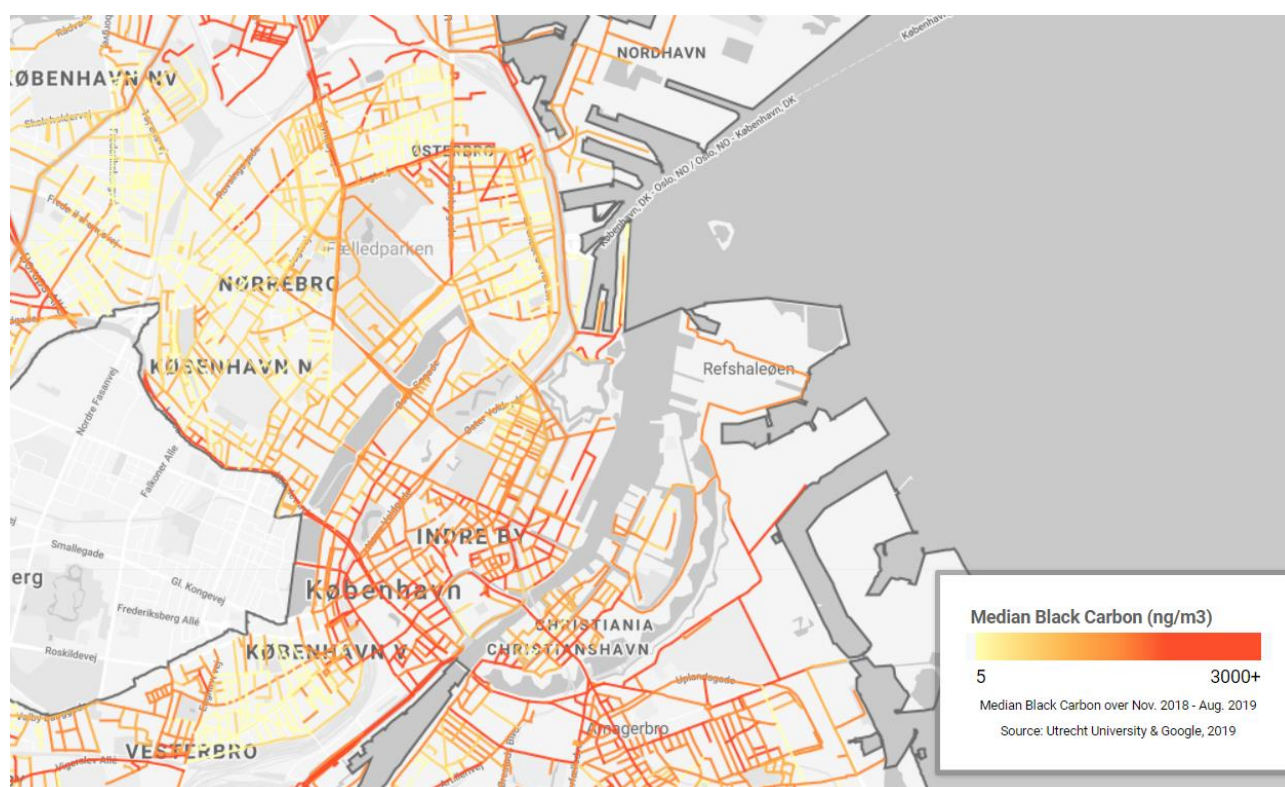
Det er derfor en fejl, at man i rapporten mener, at grænseværdierne kan benyttes som en slags tærskel, hvor under effekterne på folkesundheden fra bidraget til luftforurening fra projektet er væsentligt mindre. Det er politisk fastsatte værdier i internationale aftaler, der ikke har at gøre med sundhedseffekter på mennesker.

Vi finder det mangelfuldt, at rapporten konkluderer, at "Der er gode muligheder for fortynding af emissionerne fra trafikken i det relativt åbne område" (1.11). Transporterne skal netop køre igennem byen, hvor der ikke er åbent område og hvor der bor mange mennesker. Fx skal der frem til

2035 køre 184 lastbiler fra Nordhavn, da jorden fortsat karteres her, og derefter til Lynetteholm over Kongens Nytorv og Christianshavn. Det kan næppe betragtes som 'åbne områder'.

Derfor er det også kritisabelt, at By & Havn oplyser at jorden først køres gennem byen til Nordhavn og karteres, hvorefter den igen skal tilbage igennem den tætte by til Lynetteholm. Der bør oprettes kartering på Lynetteholm eller sejles med el-pram fra Nordhavns karteringsanlæg til Lynetteholm, sådan at der ikke køres frem og tilbage med diesellastbiler i byen.

Det er en væsentlig mangel i miljøkonsekvensrapporten, at man kun ser på NO₂, som er mindre sundhedsskadeligt, og ser bort fra sodpartikler fra dieselmotorerne. BS (Black Smoke) eller EC (Elemental Carbon) er af Miljøstyrelsen (2017) vurderet til at være 10 gange farligere end andre partikler. Københavns kommune, Utrecht Universitet og Google har kortlagt sodpartikler og det ses at mange af de foreslåede kørselsveje gennem byen har høje koncentrationer af disse skadelige dieselsodpartikler:



Samlet set er sundhedskonsekvenserne af luftforurening for dårligt belyst i rapporten. Vi ønsker derfor, at der i anlægsloven oprettes en 0-emissionszone på hele Lynetteholm for vejkkøretøjer. Det vil være en flot vision for Københavns kommende bydel – også efter indflytning af de første beboere, som ellers også må forventes at få meget store gener fra det langvarige etableringsprojekt.

En 0-emissionszone vil reducere støjpåvirkningen fra kørslerne væsentligt og bidrage betragteligt til klimamålene.

Øvrige kommentarer til luftforurening og sundhed

Hvis der ikke ønskes etableret 0-emissionszone, bør det som minimum sikres, at de eksisterende miljøzonerregler overholdes fuldt ud. Der bør så fald i anlægsloven pålægges By & Havn at indgå aftale med Staten og Københavns kommune om overvågning af alle vejkkøretøjer – fx med det af

Sund & Bælt udviklede nummerpladeovervågningssystem til overvågning af miljøzonerne. Der bør opstilles permanente nummerpladescanningspunkter ved alle tilkørsler til Lynetteholm, inkl. til Nordhavn og den foreslåede treansportvej via Prøvestenen til Refshaleøen.

I miljøzonen for København er der en transitrute, hvor man kan køre til og fra Nordhavnen. Ruten går fra Københavns kommunegrænse via Lyngbyvej til Nordhavnsvej og rammer Kalkbrænderihavnsvej. På transitruten gælder miljøzonekravene ikke. Ligeledes er der en transitrute på Amager til Lufthavnen.

Det bør som en del af overvågningsprogrammet for miljø løbende sikres, at alle vejkøretøjer overholder miljøzonereglerne. Transitruterne må ikke blive et utilsigtet hul i miljøzonenloven, som udnytte til dette etableringsprojekt.

Allerede i dag overskrider vej- og trafikstøjen de vejledende grænseværdier langs de store og mellemstore veje, som støder op til boligejendomme. Samtidig er der i forvejen en stor belastning med tungere trafik som følge af de mange bygge- og anlægsarbejder i byen.

Som minimum bør der stilles krav til at undgå at belaste beboere og de som færdes på stier og langs veje, på de i forvejen belastede ruter, med støj og støv, herunder sikre trafiksikkerhed for de bløde trafikanter.

Vi vil opfordre til, at der stilles krav om forebyggende foranstaltninger og overdækning af lastbiler med jord, og særligt med forurenede jord. Vi opfordrer samtidig til, at myndigheden samtidig sikres tilstrækkelige ressourcer til overvåge og føre kontrol med at dette overholdes.

Jordtransport

I forhold til transportruten for lastbilerne der skal fragte jorden, er det en bekymring hvordan den tunge trafik kan komme til at påvirke trafiksikkerheden på Amager, Christianshavn/Refshaleøen og Østerbro. Den nordøstlige del af Amager står over for en større udvikling med etablering af en ny skole og flere boligområder. Det er en lokal bekymring at den tunge trafik og det dårlige udsyn fra lastbiler kan føre til farlige situationer for de bløde trafikanter på de nye og kommende skoleveje.

Der også grund til at være bekymret over fremdriften i de årelange, eksisterende byggeprojekter i og omkring Nordhavnsområdet – det være sig videreførelse af metrolinjen M4 ud til Cruise-terminalen, såvel som videreførelsen af Nordhavnsvej over og under diverse havneløb.

Disse anlægsopgaver medfører allerede større transporter af bortgravet og tungt materiale ad de eksisterende, i forvejen stærkt belastede offentlige veje ud til og omkring Nordhavn, især Sundkrogsgade, der i forvejen er en stærkt belastet og eneste færdselsvej mellem Nordhavn og Københavns bydele.

Afrunding

Vi stiller os til rådighed hvis der er brug for uddybning af kommentarerne i dette hørings svar. Skriv til Lise Arre fra Miljøpunkt Amager på lise@miljopunkt-amager.dk.

Med venlig hilsen

[Forum for klima, trængsel og sundhed i København](#)