



Havnetunnel / Østlig omfartsvej i København

28-11-2012

Kære Fleming Kjer

Sagsnr.
2012-177168

Jeg har fået oversendt dit brev til teknik- og miljøborgmester Ayfer Baykal af 22. november, da sagen hører under Økonomiudvalget.

Dokumentnr.
2012-959712

Du peger på en række relevante miljøforhold i både havnen og på Amager Fælled, der skal tages hånd om i forbindelse med Transportministeriets foreslåede linjeføring B4 – og i øvrigt også ved en række af de øvrige mulige linjeføringer.

Sådanne miljøforhold vil naturligvis blive belyst og vurderet nøje i forbindelse med en VVM-redegørelse ved en eventuel beslutning om at etablere en havnetunnel. Imidlertid handler den indstilling, som Borgerrepræsentationen skal behandle den 29. november, ikke om at etablere en havnetunnel, men om at udvælge en linjeføring, der skal være genstand for nærmere analyser.

I den indledende screening har Rambøll og Transportministeriet primært vurderet de anlægstekniske muligheder, men også de overordnede trafikale og miljømæssige aspekter, herunder med data fra Center for Miljø i Teknik- og miljøforvaltningen i forhold til sidstnævnte.

I forhold til den anbefalede linjeføring B4 har der miljømæssigt bl.a. været opmærksomhed omkring Amager Fælled, hvor tilslutningsanlægget i givet fald skal indpasses skånsomt i omgivelserne. Ifølge Rambøll kan det eksempelvis graves ned, hvorpå der kan etableres habitatstier ovenpå.

I forhold til flere af dine andre bemærkninger, vil man naturligvis ved en eventuel beslutning om en havnetunnel sørge for at leve op til EU's tunnelstandarder og til en ordentlig udluftning i tunnelen, hvilket Rambøll har tilkendegivet kan ske med B4-linjeføringen.

Det er korrekt, at en boret tunnel fra Nordhavn under Svanemøllebugten til Helsingørmotorvejen vil skabe mindre gener i anlægsfasen i Svanemøllehavnen end den foreslåede sænketunnel. Tilslutningen til Helsingørmotorvejen vil dog ifølge Rambøll være teknisk meget kompliceret med en boret tunnel (i praksis måske ikke realiserbar) og dermed også en langt dyrere løsning.

Du fremhæver i brevet linjeføring B6, der i grove træk matcher Københavnertunnelens eget forslag, som den løsning, der bør arbejdes videre med.

Der er dog flere forhold, der gør, at Rambøll og Transportministeriet ikke anbefaler en linjeføring gennem havneløbet som den primære

Rådhuset
1599 København V

Telefon
3366 3366

Telefax
3366 7008

Direkte telefon
3366 2202

E-mail
ob@okf.kk.dk

linjeføring. Først og fremmest er krydsningen af metroen i havneløbet ved Knippelsbro meget kompliceret og tæt på urealiserbar, da sænketunnelen skal placeres i passende afstand over metrorøret. Derved vil vandstanden i havnen på dette sted blive 0-2 meter, hvilket bl.a. vil medføre store problemer for sejladsen i havnen.

Dertil vil de store tilslutningsanlæg i B6 gribe voldsomt ind i de rekreative miljøer langs havnen, hvor de vil være svære at indpasse i det allerede udviklede byrum og derfor alt andet lige medføre betydelige ekspropriationer.

Endelig vil en sænketunnel i havneløbet medføre betydelige udgravninger i forurenede jord i havnen i anlægsfasen, hvilket giver problemer med vandkvaliteten og dermed for byens populære havnebade etc.

Jeg vil også tilføje, at den anbefalede linjeføring B4 giver bedre perspektiver for fremtidig byudvikling i København end B6, da den bedst muligt betjener de nye byområder, så København kan fortsætte som en by i vækst.

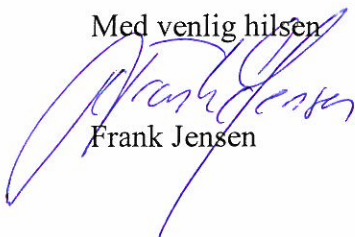
Jeg anerkender naturligvis, at der er problemstillinger omkring Amager Fælled, der skal arbejdes videre med, og at linjeføringen vil berøre dele af Haveforeningen Prøvestenen ved tilslutningen ved Kløverparken og dele af Margrethesholm Havn ved Refshaleøen, som du påpeger.

Det er desværre ikke muligt at lave et markant og langsigtet infrastrukturprojekt i en tæt bebygget storby uden at berøre nogen eller noget, hvilket vi også ser med Metro Cityringen i disse dage.

p

Jeg mener dog, at B4 umiddelbart skaber færre gener end de øvrige linjeføringer, herunder også B6, da den primært anlægges i boret tunnel og med tilslutningsanlæg i fortrinsvis ubeboede og ikke byudviklede områder.

Med venlig hilsen



Frank Jensen

Miljøkoordinator **Fleming Kjer**

Strandvænget 3, 2.th. København Ø.

Tlf.: 39 27 87 44; E-mail: fkjer@oncable.dk

Ayfer Baykal
Borgmester for teknik- og miljøforvaltningen

Fremsendes via mail: borgmesteren@tmf.kk.dk

Kære Ayfer Baykal

Svanemøllegården den 22. november 2012.

Vedr. Miljøforhold til en Østlig Ringvej i København.

Fra Transportministeren er udsendt en rapport med forslag B4- linjeføring i rapport november 2012 Transportministeriet " Østlig Ringvej, sammenfatning af linjeføring" (Rambøll) og skal behandles i Borgerrepræsentationen den 29. november 2012.

Jeg vil meget gerne stille dig nogle spørgsmål samt oplysninger vedr. de totale miljømæssige mangler i undersøgelser af rapporten november 2012. Det er regeringens forslag, jeg går jeg ud fra, at du lader denne rapporten få en miljøvurdering som Center for Miljø Miljøministeriet, således at der måtte foreligge oplysninger til Borgerrepræsentationen den 29. november 2012, dette må da medlemmerne have krav på ?

Ved mine opserveringer af miljøforhold ved læsning af rapporten "Østlig Omfartsvej " og særlig den del, som berører de miljømæssige forhold for den valgte linjeføring B4, er hensynet til miljøet næsten ikke eksisterende. Dette skal ses ud fra de miljømæssige konsekvenser en sådan linjeføring B4 kan medføre for rekreative områder, planter, dyreliv, men ikke mindst for borgerne i Københavns Kommune.

Gennemgang af punkter fra rapporten.,

Følgende hovedlinjer mangler en miljømæssig vurdering, for at konstatere om linjeføring B4 kan opfylde de gældende miljømæssige regler, love , forordninger og cirkulærer m.v., herunder gældende regler for fredning af truede dyrearter m.v. i Danmark.

Miljøkoordinator **Fleming Kjer**

Strandvænget 3, 2.th. København Ø.

Tlf.: 39 27 87 44; E-mail: flkjer@oncable.dk

A.

Lukning af det kreative areal omkring Danmarks største sejlådehavn Svanemøllehavnen, som skal lukkes i 3 til 4 år ved at lave en tunnel, cut & cover samt delvis sænketunnel. Her bør laves en boret tunnel og denne bør forlænget helt over til Helsingørmotorvejen, således at der ikke skal bygges støre tunnel på Strandvænget som ikke har kapacitet til at aftage trafik fra en Havnetunnel og Nordhavn.

B.

At grundvand og overflade vand skal ledes urensset ud i Svanemøllehavnen fra tunnelen, samt fra 8 Metro Stationer samt deres tunnelrør. Vandet indeholder større mængder af NPK gødning samt kalk (det ses tydeligt i dag hvor der på stillestående vand gror alger i koldt vejr ved Nordhavns byggeriet) og ikke at forglemme PAH fra forureningen i tunnelerne fra biler, lastbiler, asfalt, bremse og dæk, disse PAH er vandopløselige og denne grubbe kemiske stoffer er særdeles cancerogene, herom hersker der ingen tvivl. Med disse tilførsler giver det et ændret havnemiljø i vande ved og omkring havnen og Svanemøllestranden, om meget få år.

C.

At det tilkendegives at linjeføring B4 skal opfylde sikkerheds direktiv EU tunneldirektiv af 2004/56 af 29. april 2004. Men det hænger ikke sammen med Nordhavnsvejens tunnel, som er under opførsel, hvor et politisk flertal i Borgerrepræsentationen 25. marts 2010, fravalgte at tunneldelen på 620 meter skulle opfylde de sikkerhedsmæssige regler i EU's tunneldirektiv. For at opfylde disse krav kræver det at Nordhavnstunnelen, som der bygges på i dag, skal ombygges.

D.

Linjeføringen B4 går på langs gennem habitatområdet på Vestamager (se rapporten med skitser), dvs. åben vej og tunnel på langs gennem dette område. Hele habitatområdet på Vestamager er et område, som er et total fredet sted for padder og krybdyr (Amager-fælled).

Miljøkoordinator **Fleming Kjer**

Strandvænget 3, 2.th. København Ø.

Tlf.: 39 27 87 44; E-mail: flkjer@oncable.dk

Her findes der 8 arter krybdyr, som er total fredet, ud af de 14 arter som findes i Danmark jf. Skov- og Naturstyrelsen.

De 8 arter er padde, frøer, tudser og salamander: Skrubtusse, strandtusse, grønbroget tudse, grøn frø, spidssnuet frø, butsnudet frø, løgfrø, og lille vandsalamander.

I Danmark er der totalt fredet 5 arter af krybdyr, i habitatområdet lever de 2 på Vestamager, nemlig snog og almindelig firben.

Igennem dette område, med 10 fredede dyrearter, vil man lægge model B4 med en meget stor til og fraførsel. Det fremgår ikke i rapporten, om der er indgået forståelse af dette vejanlæg i et habitatområde med total fredet 10 dyrearter med Skov- og Naturstyrelsen eller Miljøministeriet.

Spørgsmålet er; kan der overhovedet gennemføres en linjeføring som model B4 tværs gennem et habitatområdet på Vestamager jf. gældende lovgivning?

Det kræver en dispensation fra Skov- Naturstyrelsen og Miljøministeriet, og Naturfredningsforeningen er høringspligtig.

Sagen kan ende hos Natur- og Miljøankenævnet og evt. Øster Landsret, så snakker vi ad åre, før der kan ligge en afgørelse.

Da PAH´erne vil svæve med vinden ud over Amager-fælled og da de er vandopløselige og ikke biologisk nedbrydelige, vil de udgøre en "gift" trussel for padde og krybdyr.

Hvis de hensyn der er normalt i Danmark for truede dyrearter skal efterleves, skal der ikke lægges en motorvej på langs af Vestamager i et habitatområde, som muligvis ikke kan godkendes.

Derfor bør arbejdet afsluttes straks med en B4-linjeføring, for at staten og kommunen kan spare penge, og der arbejdes videre med den nævnte alternative løsning, som er nævnt i rapporten, som delstrækning 6 som 2. hovedalternativ (B6) Københavnertunnelen, med rensning af tunnelluften for partikler og NO_x, som der allerede er et udarbejdet forprojekt for med OPP finansieringsforslag, der har været forelagt Folketingets Transportudvalg, som Transportministeriet inviterede med, ved brev af den 29. marts 2010, om udvælgelsen af relevante linjeføringer for en havnetunnel i København. Se projektet her: www.Kobenhavnertunnelen.dk

Miljøkoordinator **Fleming Kjer**

Strandvænget 3, 2.th. København Ø.

Tlf.: 39 27 87 44; E-mail: flkjer@oncable.dk

E.

Der er ikke i linjeføring B4 lavet en rensning af tunnelluften for partikler og NO_x - således som foreslået i model B6 Københavnertunnelen er der rensning af tunnelluften for partikler og NO_x, taget fra erfaringer fra tunnelrenseanlæg i hele Verden, fx Spanien, Norge Tyskland, Australien og mange flere.

F.

I Sydney Australien var der en tunnel som ikke havde luftrensning. Denne tunnel måtte renses 2 gange om året og vaskevandet transporteres til kontrolleret lodseplads på grund af PAH'erne. I øvrigt kan nævnes at Sundhedsministeriet i New South Wales i rapport konstaterede at overdødeligheden ved lungesygdomme var 62% højere for beboerne i op til 700 meter fra tunnelportalerne sammenlignet med de øvrige beboere i Sydney. Dette udløste et rensningsanlæg til tunnelluften.

G.

Der vil med B4 blive en meget stor tilkørsel ved Kløvermarkens Idrætsfaciliteter. Det vil sige, at sportsfolk, heraf mange børn, vil få tilført partikler, sod og PAH. Disse partikler sætter sig på græsset og kan dermed komme i direkte kontakt med huden – som kan give kræft.

H.

At det kreative miljø i og ved Margrete Havnen ødelægges.

I.

At det kreative miljø i og ved Refshaleøens Havn ødelægges

J.

At kolonihaverne Haveforeningerne Prøvestenen og Haveforeningen Bryggens miljø ødelægges og delvis/helt nedlægges.

K.

Miljøkoordinator **Fleming Kjer**

Strandvænget 3, 2.th. København Ø.

Tlf.: 39 27 87 44; E-mail: flkjer@oncable.dk

Ved boring og tilkørselsramper samt cut & cover tunneler på Amager – kræver bortkørsel af jord m.v. tværs gennem byen og ud til Nordhavn. Samt lastbiler retur med grus, sten, betonbiler, betonelementer osv. dvs. en anselig lastbilmængde på tværs af Amager og indre København over Østerbro med røg, møg og støj for borgerne.

Ved model B6, graves der ude i havneneløbet og jorden læsse på pramme som kan rumme ca. 50 lastbiler og disse sejles fx hen til Nordhavn. Hvor bunden kan åbnes så jorden læsses af på det sted som den var tiltænkt, men et minimum af støj m.v.

Alle partierne i Folketinget vedtog den 29. januar 2009 ” En grøn infrastruktur for Danmark” og i denne vedtagelse er omtalt en Østlig Ringvej i København.

Når man ser på de projekter som er omtalt i ”En grøn infrastruktur for Danmark” skal det være et grønt miljø i infrastruktur, JA!!! så lever dette forslag B4 om en Østlig Ringvej ikke op til de miljømæssige krav, som der tilkendes – men det gør 2. hovedalternativ (B6) Københavnertunnelen, som opfylder samtlige krav og lidt til, de miljømæssige krav fra lovgivningen m.v.

Jeg håber at høre nærmere fra dig, så vi undgår et miljømæssigt overgreb på padderne m.v. men ikke mindst beboerne i København skal tilgodeses miljømæssigt.

Der virker mærkeligt når man laver et forslag til linjeføringer, at man ikke også screening de forskellige modeller for de miljøkonsekvenser de måtte udgøre positivt som negativt.

Det har man gjort med B6 modellen, denne tunnel sparer 133 liv i Københavns Kommune hver år (støj og luftforurening tal kan du finde i din egen forvaltning) og med mindre sygdom osv. og ud fra denne miljøvurdering udgør det en samfundsmiljømæssige besparelse på 1,5 mia. kr.

Derfor bør man sortere de miljømæssige mest belastende projekter fra fx B4 som nok vil medvirke negativt til miljøet, projekterne bør kunne tåle en vurdering op til Københavns Byplan 2011 afsnit om miljø, det gør B4 ikke, tænk på det!!! Miljøet bør komme i første række, for at vi kan bevare en miljøvenlig og sund by at bor og arbejde i.

Med venlig hilsen
Fleming Kjer.