



## Hørings svar fra Miljøpunkt Indre By & Christianshavn

Den 25. januar 2020

Miljøpunkt Indre By & Christianshavn 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. Det bliver vanskeligt for borgere og civilsamfund at overskue de indbyrdes afhængigheder og samlede konsekvenser af projektet på alle tre bæredygtighedsparametre; økonomisk, socialt og miljømæssigt. Vi opfordrer til, at der foretages realistiske klimaberegninger og økonomiske overslag på det samlede projekt med at anlægge Lynetteholm, omfartsvej, stormflodssikring, transport af jord, ressourcer og forurening, herunder vurdere de akkumulerede effekter ift. klima, sundhed og miljø.

Etableringen og udformningen af Lynetteholm har stor betydning for, hvordan trafikken i Indre By og på Christianshavn afvikles, herunder trafiksikkert. Allerede i dag påvirker de mange bygge- og anlægsarbejder og transporter af jord i byen ift. afviklingen af trafikken, luftkvaliteten, støv og niveauet af trafikstøj. Dette forventes ikke at blive mindre med de mange transporter af jord til opfyld og senere hen anlæggelse af Lynetteholm.

Vi anbefaler derfor, at der i anlægsloven stilles krav til BAT, Best Available Technology, elbiler eller lignende, som vil hindre en forøgelse af luftforureningen og trafikstøjen i tæt bebyggede boligområder i Indre By og på Christianshavn. Samtidig bør trafiksikkerheden sikres for alle bløde trafikanter forud for igangsætning af jordtransporter på de i forvejen belastede strækninger, især på Refshaleøen og på Torvegade. Løsningen med at sejle jorden bør også vurderes ift. bæredygtig løsning, som ikke øger luftforurening, støj eller påvirker nærområdet med støv. Det bær som minimum stilles krav til, at de mange transporter overdækkes for at forebygge støvforurening.

Prinsessegade egner sig ikke som transportvej for de tungere jordtransporter.

EU har flere gange bedt Danmark om at overholde luftkvalitetskriterierne i vores hovedstad.

Miljøpunkt Indre By & Christianshavn har gennem en lang årrække lavet orienterende målinger af ultrafine partikler, PM<sub>0,1</sub>, på de mest befærdede veje i Indre By & På Christianshavn, bl.a. ved H. C. Andersens Boulevard, Nørreport i Indre By og ved Torvegade på Christianshavn, og på bilfrie dage. Målingerne viser en direkte sammenhæng mellem forureningsniveauet og trafikken, dieselmotorer og især tunge køretøjer.

Seneste, orienterende måling er foretaget før påsken 2020. Målingerne bekræftede vores forventning om, at der på de større transportveje, med erhvervskørsel og tunge køretøjer, kunne konstateres samme niveau af forureningen som på hverdage i myldretiden forud for nedlukningen af Danmark. Niveauet væk fra de større transportveje var dog en del lavere end før nedlukningen af Danmark i marts 2020. Støjniveauet var også lavere inde i de mindre gader med beboelsesejendomme, men ikke ved de større veje. Nedenfor vises en trafiktælling for antallet af køretøjer fra august-september 2020. Oversigten viser, at trafikniveauet, på en mindre vej, med et spor ved Nørre Vold, i forvejen er højt. Det præger det omkringliggende beboer kvarter med støj, senest målt den 23. januar 2021, se resultater på de følgende sider.



Lastbiltrafik hverdage Nørre Vold/Nørreport (ingen busser & ingen kassevogne uanset størrelse)

DATO	TID	Antal aksler = hjulsæt										Heraf rullende hjulsæt, dvs. nede på underlaget														
		2	3	4	5	6	7	2-7	3-7	2-7	3-7	2	3	4	5	6	7	2-7	3-7	2-7	3-7					
												↔	↔											↔	↔	
ma 31.8	6-7		5	8	4	1	5	22	45	40			63	54	5	9	3	1	6	21	45	40			63	53
		4	3	5	1	1	4	18	14					5	3	4	3	1	2	18	13					
ma 31.8	7-8		16	5	4	2	0	6	33	17			76	50	16	5	4	3	1	4	33	17			76	48
		10	4	7	1	7	14	43	33					12	6	7	14	2	2	43	31					
ma 31.8	8-9		15	2	10	3	4	18	52	37			80	57	17	1	10	9	1	14	52	35			80	55
		8	4	3	2	1	10	28	20					8	6	2	9	1	2	28	20					
ti 1.9	9-10		26	3	6	7	4	5	51	25			112	70	26	3	8	8	1	5	51	25			112	70
		16	5	4	1	2	33	61	45					16	8	6	9	4	18	61	45					
ti 1.9	10-11		23	4	10	1	2	17	57	34			98	59	24	4	9	3	1	16	57	33			98	58
		16	2	2	2	5	14	41	25					16	2	4	6	3	10	41	25					
ti 1.9	11-12		16	0	3	0	1	7	27	11			75	40	16	2	3	0	0	6	27	11			75	40
		19	0	5	3	3	18	48	29					19	3	8	8	1	9	48	29					
to 3.9	12-13		24	4	2	1	1	15	47	23			99	51	25	4	3	2	1	12	47	22			99	49
		24	4	9	2	2	11	52	28					25	5	9	7	1	5	52	27					
ti 1.9	13-14		15	2	3	0	1	7	28	13			82	53	16	1	3	0	1	7	28	12			82	52
		14	1	7	9	1	22	54	40					14	4	9	6	1	20	54	40					
to 3.9	14-15		7	2	1	1	1	7	19	12			52	36	8	1	1	1	1	7	19	11			52	35
		9	2	3	1	2	16	33	24					9	3	7	5	3	6	33	24					
on 2.9	15-16		1	0	1	1	2	10	15	14			38	25	1	0	1	3	0	10	15	14			38	25
		12	3	0	0	2	6	23	11					12	3	1	5	1	1	23	11					
on 2.9	16-17		3	0	2	0	0	3	8	5			24	10	3	0	2	0	0	3	8	5			24	10
		11	0	0	0	2	3	16	5					11	0	0	2	1	2	16	5					
on 2.9	17-18		3	0	0	0	1	1	5	2			15	8	3	0	0	0	1	1	5	2			15	7
		4	1	2	0	0	3	10	6					5	0	4	1	0	0	10	5					
	6-18	154	30	46	17	22	118	387	233					160	30	47	30	14	106	387	227					
		147	29	47	22	28	154	427	280					152	43	61	75	19	77	427	275					
	6-18	301	59	93	39	50	272			814	513	312	73	108	105	33	183			814	502					



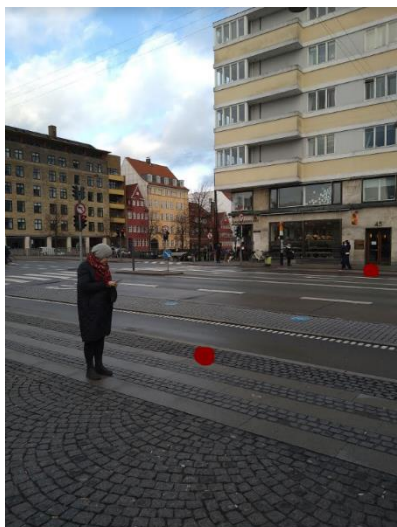
= retning mod Vesterport



= retning mod Østerport



Nedenfor vises resultaterne af vores seneste støj- og trafikmålinger, fra fredag den 23. januar 2021, som viser, at støjniveauet fra de tungere køretøjer er høj, og især den lavfrekvente støj. Vi anbefaler, at der både laves flere trafiktællinger og flere målinger af trafikstøjen, herunder lavfrekvent støj, og med fokus på de tunge køretøjer. Dette vil kunne anvendes ift. miljøvurderingen og valg af BAT.



Målingerne er i gennemsnit udført over to minutters, på to placeringer, med to støjmålere. Antallet af køretøjer, der har krydset målepunktet inden for to minutter, er 58. Køretøjernes gennemsnitlige hastighed - 12,7 m / s (45 km / t) for personbiler, 8-10 m / s (30 km / t) for lastbiler. Målinger blev udført to steder som vist i nedenstående figur. højde 1,5 meter fra jorden ca.

Measurement Values:

Location 1:

LAeq = 72.4 dB(A)

LAFmax = 81.4 dB(A)

LAFmin = 56.7 dB(A)

Location 2:

LAeq = 69.1 dB(A)

LAFmax = 75.8 dB(A)

LAFmin = 58.8 dB(A)

**Low Frequencies: 12.5 - 250 Hz, values are consistently higher than 70 dB(A) and peaks around 90 dB(A).**

Udført af Arularasan Mageswaran og Hanne Dalhoff Knudsen, i samarbejde med Rådet for Bæredygtig Trafik og Miljøpunkt Indre By & Christianshavn.

Miljøpunkt Indre By & Christianshavn står gerne til rådighed med resultaterne af vore mange undersøgelser af både luft og støj fra trafikken og i øvrigt ift. videre drøftelser af et bæredygtigt projekt. Miljøpunktet er endvidere en del af Forum for klima, trængsel og sundhed i København, sammen med Miljøpunkt Nørrebro, Miljøpunkt Amager, Cyklistforbundet København, Rådet for grøn omstilling, By-og Pendlercykel Fonden og Delebilfonden LetsGo.

På vegne af Miljøpunkt Indre By & Christianshavn  
Marianne Spang Bech  
Centerleder