



Til Sund & Bælt

Københavns Kommunes høringssvar til idefase om miljøkonsekvensvurdering af Østlig Ringvej

Københavns Kommune sender hermed høringssvar til Sund & Bælt. Høringssvaret omhandler den idefase, Sund & Bælt har igangsat i september 2022, hvori Sund & Bælt ønsker input til den kommende miljøkonsekvensvurdering af Østlig Ringvej. Høringssvaret er under forbehold for Borgerrepræsentationens godkendelse den 1. december 2022.

Samarbejdet mellem staten og Københavns Kommune om udviklingen af Østhavnen skyldes en række forskellige behov:

- stormflodssikring af København fra nord
- plads til jorddeponi,
- mulighed for nye byområder i København med plads til boliger og arbejdspladser,
- medfinansiering af den infrastruktur, der kan betjene de selvstændige byområder og aflaste både den kollektive trafik og vejtrafikken i København.

Københavns Kommune ønsker, at Østhavnen udvikles til en bydel med god adgang til kollektiv trafik og en cykelinfrastruktur i verdensklasse. Det er de løsninger, vi i dagens København oplever som positive for både miljøet, sundheden og klimaet. Derfor skal vi sikre, at også fremtidens bydele har dette som bærende elementer.

Københavns Kommune ønsker at reducere biltrafikken i byen, og særligt den unødvendige, gennemkørende biltrafik. Herved kan luftforureningen reduceres, der kan blive bedre plads til de grønne transportformer, til ophold og til at bruge byen for borgere og besøgende. Østlig Ringvej vil reducere den gennemkørende og unødvendige trafik i byen. Københavns Kommune ønsker at styrke denne effekt ved at flytte yderligere trafik ud i Østlig Ringvej ved hjælp af trafiksanering.

Vi ønsker også en blandet by. Folk udefra skal have mulighed for at komme til byen og arbejde, ligesom folk skal kunne bo i byen og vælge at arbejde udenfor byen. Det gælder også for de nye bydele, og Københavns Kommunes egne analyser viser, at en regional vejforbindelse som Østlig Ringvej er vigtig for at sikre vejbetjening af Østhavnen. Med ringvejen bliver miljøet og fremkommeligheden bedre i den eksisterende

Dato

Sagsnummer i F2
2022 - 14130

Dokumentnummer i F2
1966715

Sagsnummer eDoc

by, fordi en stor del af bilturene til og fra Østhavnen ledes uden om de indre bydele.

Københavns Kommune ønsker, at den fremtidige trafikale og reguleringsmæssige ramme, som Østlig Ringvej indgår i, udformes, så bilisterne motiveres til at bruge ringvejen frem for vejene gennem byen. Ifølge den tidligere forundersøgelse af Østlig Ringvej fra august 2020, vil eksempelvis brugerbetaling alene i Østlig Ringvej få langt færre til at anvende Østlig Ringvej, og dermed resultere i en mindre aflastning af trafikken i København. Grundlæggende bør de reguleringsmæssige rammer udformes, så der skabes en incitamentsstruktur, der tilskynder bilisterne til at benytte Østlig Ringvej og reducerer trafikken i den tætte by.

Københavns Kommune ønsker i den forbindelse nye værktøjer til at kunne regulere trængslen og klimabelastningen fra vejtrafikken regionalt og lokalt.

De vigtigste ønsker

Københavns Kommune kvitterer hermed for muligheden for at indsende hørings svar til Sund & Bælts idefase. De vigtigste budskaber i hørings svaret er følgende:

- Etableringen af Østlig Ringvej skal i videst muligt omfang tage hensyn til den eksisterende by og de miljø- og klimapåvirkninger, der fremgår af den strategiske miljøvurdering, som blev offentliggjort i august 2022. Det er eksempelvis påvirkning af havbunden, og ikke mindst at ressourceforbruget og CO₂-udledningen i forbindelse med anlægsarbejdet bør reduceres mest muligt.
- Østlig Ringvej skal etableres som den fulde løsning mellem Nordhavnen og lufthavnen og med tilslutningsanlæg på både Lynetteholm/Refshaleøen og Prøvestenen.
- Østlig Ringvej skal understøtte muligheden for en fremtidig, god byudvikling i Østhavnen – eksempelvis i forhold til den konkrete placering af tilslutningsanlægget på Lynetteholm
- De lokale påvirkninger fra trafikken skal håndteres – både i forhold til støjmæssig påvirkning i Bispebjerg, men også ift. samtænkning med lokalveje rundt om Østlig Ringvejs tilslutningsanlæg

Uddybet hørings svar

Forundersøgelsen fra 2020 viste, at Østlig Ringvej kan reducere biltrafikken i langt de fleste bydele og særligt i de indre og østlige bydele. Med Østlig Ringvej forventes mange af de bilister, der kører mellem Amager og kommuner nord for København, at bruge tunnelen i stedet for at køre gennem byen. Det er godt for København, der slipper for

konsekvenserne af den for København nødvendige, gennemkørende trafik, der ikke har ærinde i byen.

Østlig Ringvej er dog også et meget stort infrastrukturprojekt, der i både anlægs- og driftsfasen kan påvirke byen lokalt på en række uensigtsmæssige måder. For Københavns Kommune er det derfor vigtigt, at en række forhold kommer til at indgå i de kommende undersøgelsesfaser. Dette for at sikre, at forholdene i første omgang belyses bedst muligt. Dernæst for at sikre, at en anlægsperiode og den endelig drift af Østlig Ringvej har så få gener som mulig for dem, der vil bruge Østlig Ringvej, og for byen, naturen og miljøet, der er omkring Østlig Ringvej.

Nedenfor oplistes Københavns Kommunes nuværende ønsker til den kommende miljøkonsekvensvurdering og til de videre udviklingsfaser af Østlig Ringvej.

Etablering af Østlig Ringvej skal tage hensyn til natur, miljø og klima

I den strategiske miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm fra august 2022 blev det konkluderet, at: *Miljøpåvirkningerne fra anlægsarbejderne til etablering af Østlig Ringvej kan for enkelte forhold være væsentlige i anlægsfasen.*

For Københavns Kommune er det af stor betydning, at disse væsentlige påvirkninger fra anlægsfasen søges reduceret mest muligt. Det være sig:

- Påvirkning af havbund, og herunder en vurdering af behov og mulighed for genplantning af ålegræs og etablering af stenrev. At opretholde eller forbedre biodiversiteten i havet er vigtigt for Københavns Kommune.
- Påvirkning af små havne langs anlægstracéet
- Råstof- og ressourceforbruget ved etablering af Østlig Ringvej
- CO₂-udledning ved etablering af Østlig Ringvej.

Som en del af miljøkonsekvensvurderingen bør det derfor undersøges, hvordan disse påvirkninger kan reduceres mest muligt, ligesom der skal være stort fokus på at afdække behovet for afværgeforanstaltninger. Østlig Ringvej undersøges anlagt som sænketunnel under havbunden, og etableringen af Østlig Ringvej bør tage hensyn til de kumulative effekter, der kan opstå sammen med etableringen af en fremtidig stormflodssikring af København.

Vandgennemstrømningen i Øresund er vigtig for Københavns Kommune. Det er derfor afgørende for Københavns Kommune, at Østlig Ringvej, som sænketunnel, realiseres uden at påvirke vandgennemstrømningen, jf. den strategiske miljøvurdering fra august 2022.

Etablering af Østlig Ringvej skal tage hensyn til den eksisterende by

Østlig Ringvej er et stort projekt, der kommer til at strække sig over flere år at anlægge. For Københavns Kommune er det vigtigt, at

anlægsarbejdet planlægges og udføres, så det så vidt muligt tager hensyn til den eksisterende by. Det gælder generelt, men særligt i forhold til:

- Kyststrækning og Amager Strandpark: Påvirkningen af kysterne og særligt Amager Strandpark skal reduceres mest muligt og gerne helt undgås i højsæsonen. Formålet er, at badende og brugere af de rekreative arealer langs kyststrækningen generes mindst muligt.
- Anlægstrafik og jordtransporter: Anlægstrafik og jordtransporter skal planlægges, så de udføres med færrest mulige konsekvenser for den eksisterende by.

Fuld Østlig Ringvej

Som nævnt, er Københavns Kommunes formål med Østlig Ringvej at få aflastet byen for den gennemkørende trafik samt at få betjent de kommende byudviklingsområder i Østhavnen.

Forundersøgelsen af Østlig Ringvej fra 2020 viser, at dette netop sker med en Østlig Ringvej, der går hele vejen fra Nordhavn til lufthavnen, og undervejs betjener både Lynetteholm og Prøvestenen med tilslutningsanlæg. Med denne løsning sikres den størst mulige aflastning af København for biltrafik, der sikres en god betjening af både Østhavnen og Amager, samtidig med, at den lokale trafik på det nordøstlige Amager reduceres. Københavns Kommune ønsker således den fulde løsning af Østlig Ringvej med tilslutningsanlæg i Nordhavn, på Lynetteholm-Refshaleøen, på Prøvestenen og ved lufthavnen.

Københavns Kommune har selv finansieret Nordhavnsvej, der er etableret, og langt hovedparten af Nordhavnstunnelen, der er under anlæggelse. Begge fungerer som de første etaper af en ny, statslig ringvejsforbindelse øst om København. Det er derfor Københavns Kommunes forventning, at staten finansierer de resterende dele af Østlig Ringvej.

Lokaltrafikken til og fra Refshaleøen

I dag oplever bløde trafikanter problemer med trafiksikkerhed og -tryghed på Refshalevej syd for Refshaleøen. Det er blandt andet skolebørn, der skal krydse og færdes langs veje med busser, tung trafik og biler, og bløde trafikanter, der skal bruge veje uden cykelstier og uden ordentlige krydsningsforhold. Det er også cykel- og gangtrafik til og fra aktiviteter på Refshaleøen.

En stor begrænsning for sikring af trafiksikkerheden i området er den fortidsmindebeskyttelse, der gælder for Christianshavns Vold, herunder Quinti Lynette Batteri. Den har til formål at beskytte og bevare de historiske anlæg i området, men har den uensigtsmæssige konsekvens, at det er meget svært for kommunen at sikre ordentlige forhold for de bløde trafikanter i området. Samtidig er Refshalevej i dag den eneste vejforbindelse til Refshaleøen. Biler, lastbiler og Movias busser skal derfor også kunne komme frem. På det smalleste sted på Refshalevej kan to

af Movias busser ikke passere hinanden, og de bløde trafikanter er nødt til at svinge ind og ud af kørebanen for at komme forbi.

Københavns Kommune har i oktober 2022 indsendt en ansøgning om dispensation fra fortidsmindefredningen til Slots- og Kulturstyrelsen. Hvis ansøgningen imødekommes, vil relativt små og simple tiltag kunne etableres til forbedring af trafikikkerheden. Det er eksempelvis lyssignaler til forbedring af krydsningsforhold og cykelstier til adskillelse af de bløde trafikanter fra vejtrafikken. Hvis Slots- og Kulturstyrelsen godkender dispensation til tiltagene, vil det således forbedre forholdene for dagens trafik.

Forundersøgelsen af Østlig Ringvej viser, at trafikken i fremtiden vil stige markant til og fra Refshaleøen. Mens der i dag kører cirka 3.400 motorkøretøjer om dagen på Refshalevej lige syd for Refshaleøen, forventes der i 2035 at køre cirka 13.000 biler i døgnet på Refshalevej, når byudviklingen så småt er igangsat og der er etableret en fuld Østlig Ringvej. Hvis staten skulle vælge at indlede med alene at etablere en etape 1 af Østlig Ringvej i 2035 fra Nordhavn til Lynetteholm, øges dette tal til cirka 20.000 biler i døgnet. En etape 1 af Østlig Ringvej vil således markant øge lokaltrafikken til og fra Refshaleøen, da lokalvejene på det østlige Amager, og herunder Amager Strandvej, i den situation vil blive brugt som genvej for den trafik, der skal igennem København. Det ønsker Københavns Kommune ikke.

I 2050 forventes der, ifølge forundersøgelsen, at køre 25.000 biler om dagen på strækningen med Østlig Ringvej etableret og delvist udbygning i Østhavnen. Dette tal forventes at stige til over 35.000 biler i døgnet, hvis staten skulle vælge at undlade at etablere et tilslutningsanlæg på Prøvestenen. At trafikken vil stige i dette område, bekræftes også af den strategiske miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm fra august 2022.

For Københavns Kommune er det vigtigt at fremhæve disse trafiktal, da de viser, at det for det første er vigtigt, at det er den fulde Østlig Ringvej-løsning, der etableres. For det andet viser tallene, at de eksisterende vejforbindelser i området ikke vil kunne håndtere de trafikmængder, der forventes selv med den fulde Østlig Ringvej. Hvis der ikke gøres andet, vil området sande til i trængsel og trafikkør.

Københavns Kommune ønsker derfor, at miljøkonsekvensvurderingen detaljeret får undersøgt, hvad de trafikale effekter vil være i dette lokalområde og generelt mellem Refshaleøen og det centrale Amager. Desuden bør det undersøges, hvilke tiltag, der er nødvendige for, at området kan håndtere den forventede trafik. Herved kan der skabes grundlag for, at den eksisterende fortidsmindebeskyttelse kan tilpasses i en kommende anlægslov, så det bliver muligt at fremtidssikre de eksisterende, utilstrækkelige forbindelser.

Sammenhængende trafik i og omkring Østlig Ringvej

For bilister, der skal bruge Østlig Ringvej, vil det være vigtigt, at trafikken let og ubesværet kan komme ind og ud af tunnelen. På den måde kan kødannelse undgås i tunnelen. Samtidig har Københavns Kommune et eksisterende vejnet og trafiksystem, som trafikken til og fra Østlig Ringvej skal integreres med. Eksempelvis bygger Københavns Kommune en ny skole ved Prags Boulevard, hvorfra skoleelever forventes at krydse Prags Boulevard til og fra Kløvermarken. Prags Boulevard er samtidig den oplagte vejforbindelse til og fra Prøvestenen og et kommende tilslutningsanlæg til Østlig Ringvej, hvor trafikken skal kunne afvikles godt. Dette sted er et eksempel på, at det er vigtigt, at adgangsvejene til og fra Østlig Ringvej tænkes sammen med de lokale forhold.

Københavns Kommune ønsker derfor, at den kommende konkretisering af projektet sikrer sammenhæng med det eksisterende trafiksystem. Det skal sikres, at trafikken kan afvikles, og samtidig skal det undgås, at trafikken ledes af veje, der ikke er beregnet til trafikmængderne. Den trafikale sammenhæng bør derfor undersøges i nærområderne til alle tilslutningsanlæg.

Mulighed for god byudvikling på Lynetteholm

En vigtig forudsætning for at kunne skabe gode og velfungerende byområder på Lynetteholm og i Østhavnen er, at der er god tilgængelighed – at man kan komme til og fra områderne. Derfor er det også afgørende, at der både etableres en metroforbindelse, et godt cykelstisystem og en ny ringvej. Det skaber god sammenhæng med den resterende by og god sammenhæng med områder udenfor København. Samtidig øges trygheden i bydelene, når der sikres et flow af mennesker til, fra og igennem områderne.

Lynetteholm og Østhavnen skal dog også kunne udvikles som selvstændige og attraktive lokalområder. Placeringen af infrastrukturen, og herunder tilslutningsanlæg for Østlig Ringvej, skal derfor tage hensyn hertil. Derfor ønsker Københavns Kommune først og fremmest, at tilslutningsanlægget ved Lynetteholm ikke placeres indenfor metroens stationsnære område. Generelt skal det placeres væk fra de områder på Lynetteholm, der i en senere planlægning kan forventes brugt til boliger og arbejdspladser. På den måde fremmes det, at metroen til Lynetteholm får et opland med flest mulige passagerer, hvorved anvendelsen af bil og heraf afledt trængsel reduceres. Samtidig fremmes det, at trafikken ind og ud af Østlig Ringvej ikke sker lige der, hvor folk skal bo og arbejde.

Ligeledes bør det undersøges, hvad der skal til for, at man vil kunne bygge boliger og arbejdspladser på de arealer på Lynetteholm, der ligger ovenpå tunnelen. Herved optimeres mulighederne og fleksibiliteten i den fremtidige planlægning af Lynetteholm.

Lynetteholm er et væsentligt bidrag til kystsikringen af København. Københavns Kommune ønsker derfor, at tilslutningsanlægget for Østlig

Ringvej tager hensyn til, at der kan skabes sammenhængende kystsikring ved Lynetteholm, og et attraktivt kystområde.

Tilslutningsanlæg på Prøvestenen

Som nævnt i afsnittet om en fuld Østlig Ringvej, er et tilslutningsanlæg på Prøvestenen vigtig for trafikken i København. Det reducerer den gennemkørende trafik i København på eksempelvis Langebro og Amager Strandvej, det reducerer trafikken til og fra Refshaleøen, og det forbedrer betjeningen af det østlige Amager og selve Prøvestenen.

Prøvestenen forventes i fremtiden brugt til en række forskellige formål. Københavns Kommune ønsker, at udviklingen af tilslutningsanlægget for Østlig Ringvej ved Prøvestenen, samt adgangsvejen hertil fra Prags Boulevard, koordineres bedst muligt med udviklingen af det forventede kontrol- og vedligeholdelsescenter for den nye metroforbindelse M5, så begge kan fungere bedst muligt. Desuden ønskes det, at der sikres god erhvervmæssig adgang til Prøvestenen, og god adgang for brugere af det sydlige område. Østlig Ringvej skal også tage hensyn til kystsikring på Prøvestenen.

I forundersøgelsen af Østlig Ringvej blev tilslutningsanlægget ved Prøvestenen udformet som en kunstig halvø på østkysten af Prøvestenen. Denne udformning skaber en lille bugt mellem halvøen og den sydøstlige side af Prøvestenen, hvori der kan være risiko for stillestående vand med dårlig vandkvalitet til følge. Københavns Kommune ønsker, at placering og udformning af tilslutningsanlægget udvikles, så denne negative konsekvens undgås eller alternativt reduceres mest muligt.

Støj- og trafikpåvirkning ved Helsingørmotorvejen

Forundersøgelsen af Østlig Ringvej viser, at Østlig Ringvej vil medføre et fald i trafikken i alle bydele i København på nær Bispebjerg. I Bispebjerg, lige ved Ryparken, ender Helsingørmotorvejen, og her opleves allerede i dag støjgener fra den statslige vej. Ifølge forundersøgelsen af Østlig Ringvej vil trafikken på denne del af Helsingørmotorvejen stige med over 30.000 køretøjer i døgnet som følge af Østlig Ringvej – en stigning på 30 %.

Københavns Kommune ønsker, at miljøkonsekvensrapporten grundigt belyser, hvad de trafikale og sundhedsmæssige effekter af etablering af Østlig Ringvej vil være i dette område. Samtidig bør det belyses, hvilke tiltag, der skal til for at undgå de negative effekter af trafikstigningen. Eksempelvis om der bør etableres en overdækning af motorvejen for at kunne håndtere generne. Desuden bør det også undersøges, hvilke tiltag, der kan etableres, så trafikafviklingen optimeres.

Luftforurening i og ved tunnelen

Samtidig med at Østlig Ringvej aflaster store dele af byen for trafik, vil der komme mere trafik i selve Østlig Ringvej og i nærområderne til de tilslutningsanlæg, der etableres. Københavns Kommune ønsker det undersøgt, hvad mulighederne er for at reducere luftforureningen i selve

tunnelen, men også ved tunneludmundingerne, hvor luften fra tunnelen kommer ud, og hvor der vil opstå en trafikkoncentration. Undersøgelsen bør forholde sig til den fremtidige, forventede indfasning af el-biler. Hvis der konstateres væsentlige, lokale luftforureningseffekter, bør der foreslås afværgeforanstaltninger til håndtering heraf.

Organisering af miljøkonsekvensarbejdet

I den kommende miljøkonsekvensundersøgelse af Østlig Ringvej vil mange forhold skulle overvejes, og mange mindre tilpasninger vil ske i detaljeringen af projektet. Eksempelvis skal Østlig Ringvej trafikalt integreres med mange større og mindre kommunale veje, ligesom tilslutningsanlæggene og de lokale nærområder fysisk skal integreres med hinanden.

For at sikre en optimal udvikling af Østlig Ringvej for København i det videre forløb, ønsker Københavns Kommune derfor at blive inddraget på administrativt niveau i udarbejdelsen af miljøkonsekvensrapporten. Herved fremmes det, at både etableringen af Østlig Ringvej, og den endelige udgave af Østlig Ringvej, vil fungere bedst muligt med den eksisterende by.

Københavns Kommune kvitterer for muligheden for at give input til det kommende arbejde med at konkretisere og miljøvurdere Østlig Ringvej. Københavns Kommune antager, at staten som bygherre sikrer, at Østlig Ringvej vil leve op til de sikkerheds- og kapacitetsmæssige krav, der gælder for infrastruktur som Østlig Ringvej, og har derfor ikke kommenteret aspekter vedrørende dette i ovenstående.

Københavns Kommune ser frem til at blive involveret i det videre arbejde om Østlig Ringvej.