



Input fra Kgs. Enghave Lokaludvalg til idéfasen vedrørende miljøkonsekvensvurderingen af sporudvidelsen ved Kalvebod

Nedenfor følger først i punktform og derefter uddybet Kgs. Enghave Lokaludvalgs input til den miljøkonsekvensvurdering (MKV), Sund og Bælt skal gennemføre forud for iværksættelse af sporudvidelsen vil Kalvebod.

- Lokaludvalget anbefaler primært en overdækning af hele strækningen fra Bådehavnsgade til Ellebjergvej under henvisning til det lignende projekt "Kulbanetunnelen" af Ringstedbanen i Valby. MKV'en bør redegøre for fordele og ulemper i forhold til miljø, støj og andre påvirkninger i driftsfasen.
- Kan en overdækning ikke gennemføres, ønsker lokaludvalget, at der i MKV'en indgår en overdækning af de dele af strækningen, hvor hensynet til naboer og hensyn til dyrelivet gør det mest påkrævet
- Kan en delvis overdækning heller ikke gennemføres, må der som minimum sikres faunapassager på udvalgte strækninger langs projektet, eventuelt i form af brede broer, sammenlignelige med faunapassagerne ved flere broer over Amagermotorvejen.

- Trafik i anlægsfasen - Lokaludvalget finder, at MPV'en skal redegøre for trafikafviklingen under anlægget af sporudvidelsen, især på de små veje i Sydhavnen
- Støj i anlægsfasen

22. marts 2024

Sagsnr.
2024-0095290

Dokumentnr.
2024-0095290-1

Sagsbehandler
Anne Christine Brøndum

Sekretariatet for Kgs.
Enghave Lokaludvalg

Wagnersvej 19
2450 København SV

EAN nummer
5798009800503

www.kk.dk/lokaludvalg

MKV'en bør neutralt og sagligt i diagramform angive støjbelastningerne i anlægsfasen. Det bør være transparent, hvor meget der støjtes ved "peak", og der bør ikke anvendes gennemsnitsberegninger på støjbelastninger

- Støj i driftsfasen. På samme måde bør der være et klart overblik over, hvad sporudvidelsen kommer til at betyde for det støjniveau, beboerne i området kommer til at leve under, når projektet er i drift. Det gælder både antallet af tog på strækningen, opdelt i passagertog og godstog og i hvilket omfang der forventes støj i form af opbremsning fra godstog.
- Vibrationer i anlægsfasen og evt. påvirkning af boliger.
- Forurening med støv i anlægsfasen

- Projektets betydning for dyrelivet, især for truede arter, men også for dyrelivet generelt.
- Projektets betydning for øvrig natur i området.
- Belysning af, om projektet medfører sænkning af grundvandsspejlet
- Fældning af alle træer på strækningen og mulighed for genplantning

Uddybning:

Hel eller delvis overdækning af strækningen samt mulighed for faunapassager:

Kgs. Enghave Lokaludvalg finder, at stort set alle de udfordringer, som sporudvidelsen må forventes at medføre i driftsfasen, kan imødegås ved en beslutning om at overdække strækningen fra Bådehavnsgade til Ellebjergvej. Projektet minder på mange måder om Ringstedbane-projektet, hvor der blev fundet midler til to overdækninger, Kulbanetunnelen og Hvidovretunnelen.

Der er mange fordele ved at overdække strækningen, herunder blandt andet:

- Sikring af fri passage for mennesker, dyr, planter og svampe m.m. fra syd til nord.
- Især støj, men også anden forurening fra togtrafikken, vil stort set forsvinde i de områder med grønt tag, og aflaste en del af København, der i

forvejen er plaget af rigtig mange støjkluder, fx de store indfaldsveje (E20, Folehaven m.m.), de mange store byggeprojekter på blandt andet Sluseholmen, Bådhavnsgade m.m., der har foregået i det seneste mange år, foruden støjgener fra skydebanen.

- Bevoksningen ovenpå "taget" vil også dæmpe for støj fra indfaldsvejene (især E20), og være med til at reducere mængden af forurenende luftpartikler fra trafik og industri.
- Markant reduktion af partikel- og støjrelaterede sygdomme og dermed markante besparelser på sundhedskontoen. Dannelsen af mange nye hektarer, der kunne bruges til et tiltrængt løft af grønne områder i København.
- Fremtidssikring af vores by for vores børn og børnebørn, hvor naturen i byen får langt mere plads og større prioritet, hvilken FNs verdensmål nr. 3, 9, 11, 13 og 15 også lægger op til.
- Et prestigeprojekt der vil sætte København på verdenskortet, som en hovedstad der hæver standarden for en bæredygtig tilgang til infrastruktur og et forgangsbillede til forbedringen af en allerede hårdt ramt bynatur.
- Trækplaster for turister og arbejdskraft.
- Et tillidsskabende projekt, hvor københavnernes vil føle sig hørt i forhold til ønsket om mere grønt i byen, mindre støj og anden type forurening.

Lokaludvalget finder, at der er så mange fordele ved at overdække sporstrækningen helt eller delvist i forhold til alt andet end anlægsomkostningerne, at Sund og Bælt bør forelægge en overdækning for Folketinget til beslutning, hvis dette ikke allerede er sket.

Hvis ønsket om en hel eller delvis overdækning ikke kan imødekommes, vil lokaludvalget gerne have belyst, om faunapassager, evt. i form af bredere broer end de nu planlagte, kan skåne dyrelivet og sikre, at de grønne forbindelser mellem Sydhavnstippen og Valbyparken på den ene side, og Karens Minde Aksen og haveforeningerne på den anden side, bevares. Dette brev er vedhæftet 3 billeder fra broer over Amagermotorvejen, hvor der er faunapassager.

Som lokaludvalget anførte i sit høringssvar til Trafikstyrelsen, vil udskiftningen af en grøn jordvold med en spunsvæg langs hele den ene side af jernbanesporet

betyde, at alle faunapassager for både truede og ikke truede arter af dyr bliver afbrudt, og dermed skabe risiko for alvorlige forstyrrelser af adfærdsmønstre og andre former for naturlig opførsel for dyrelivet både på Tippen, i Valbyparken og på den anden side af sporet.

Vi ønsker at denne afbrydelse - en slags "Berlinmur" for dyrelivet i Sydhavnen undersøges nøje i MKVen, og hvis vores frygt for konsekvenserne bekræftes, bør ovenstående alternativer i form af hel eller delvis overdækning eller faunapassager/brede broer (gen)overvejes som alternativ. Vi gør i den forbindelse opmærksom på, at der er skabt faunapassager på broerne over Amagermotorvejen, og at der som tidligere nævnt allerede er praksis for at overdække jernbanestrækninger i tæt beboede områder.

Trafik i anlægsfasen:

Lokaludvalget er tilfredse med, at høringssvarene til trafikstyrelsen har medført, at de to cykel- og gangbroer over jernbanen opføres tidsmæssigt forskudt, og at byggepladsen ved Thomas Koppels Allé/Bådklubben Trekanten bliver mindre end først beskrevet.

Det er dog stadig vigtigt, at MKV'en redegør for hvordan kørslen med lastbiler og andre tunge køretøjer på nordsiden af sporstrækningen vil påvirke beboelseskvarteret, herunder om der overhovedet er plads til at store, tunge køretøjer kan køre af de små veje til og fra Thomas Koppels Allé.

Støj i anlægsfasen:

Lokaludvalget har fået den opfattelse fra borgermødet den 11. marts, at støjberegninger i MKV'en og i andre beskrivelser af projektet i diagrammer o.l. kan anføres som gennemsnitsberegninger, der ikke tager højde for de "peaks" i støjbelastningen, der f.eks. sker, når lokomotiver holder stille ud for beboede områder, og især når lokomotiverne bremser, eller støjen ved spunsning. Hvis der er korrekt forstået, er det efter lokaludvalgets opfattelse uacceptabelt. MKVen skal give et retvisende og transparent billede af støjpåvirkningen på forskellige steder på jernbanestrækningen og i forhold til konkrete begivenheder (spunsning, opbremsning, lokomotiver i tomgang mm). Det er almindeligt accepteret, at længere tids støjpåvirkning kan have alvorlige konsekvenser for

vores helbred, vi vågner f.eks. ved pludselige lyde og afbrydelser i søvnen kan medføre stress.

Støj i driftsfasen:

I den nuværende drift har medlemmer af lokaludvalget set, at godstog fremføres med enten el. eller diesellokomotiver.

I fremtidig drift skal der køre flere tog, hvoraf persontogene vil blive fremført med nye typer af el-tog (DSB).

Det er vigtigt at kende støjniveauet fra fremtidig drift. Der bør også være oplysninger om i hvilket omfang togene, især diesellokomotiverne, skal bremse op og holde i tomgang ud for de beboede områder på strækningen, og hvor stor støjbelastningen vil være.

Vibrationer og støv i anlægsfasen:

MKVen bør også oplyse i hvilket omfang og hvorhenne, der vil være mærkbare vibrationer fra anlægsarbejdet, og hvordan dette vil blive registreret.

Der bør ligeledes være en beskrivelse af, hvor meget anlægsarbejdet vil støve, og hvordan der vil blive ført tilsyn med forurening fra støvende arbejde.

Træfældning og genbeplantning:

På borgermødet den 11. marts oplyste Sund og Bælt, at alle træer og anden beplantning på den jordvold, der skal fjernes på sydsiden af jernbanestrækningen, vil blive fældet/fjernet. Samtidig blev det oplyst, at Sund og Bælt følger banestyrelsens retningslinjer, og at der derfor ikke vil blive genplantet træer på strækningen, men at bevoksning vil ske af sig selv over tid.

Lokaludvalget finder disse oplysninger problematiske af flere grunde:

- Det fremgår af Københavns Kommunes træpolitik 2018-25 http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=1522, at eksisterende træer som hovedregel skal bevares, og at fældede træer skal erstattes. Sund og Bælt bør som udgangspunkt følge Københavns Kommunes træpolitik så vidt som det er muligt.
- Uden genbeplantning af træer af en vis størrelse vil støjproblemerne ved sporudvidelsen forstærkes. Træer og buske skærmer for støjen, gavner biodiversiteten

- og vil hjælpe med at holde utilsigtet vækst af dominerende plantearter som brombær og tjørn nede.
- Det er ikke rimeligt at Sydhavnens beboere skal leve med ekstra støjgener i en årrække mens der vokser buskads op langs jernbanen
 - Genbeplantning af træer vil hjælpe med at skjule de formodentlig ikke særligt pæne spunsvægge
 - Træer udgør et vigtigt habitat for fugle, flagermus mv.

Lokaludvalget ønsker, at der i MKVen redegøres for, hvordan den manglende genbeplantning af de formodentlig mange hundrede fældede træer vil påvirke fuglelivet og habitater for flagermus, egerne mv. og for insekterne, der er afhængige af træerne.

Venlig hilsen

Joan Røge

Forperson, Kgs. Enghave Lokaludvalg