

LYNETTEHOLM Faktaark - jordtransport

Opdateret maj 2021

JORDTRANSPORT TIL LYNETTEHOLM

OM LYNETTEHOLM

Lynetteholm skal bidrage til at stormflodssikre København fra nord. Miljøkonsekvensrapporten har undersøgt, hvordan og i hvilket omfang anlæg af Lynetteholm vil påvirke miljøforholdene ved og omkring projektet, herunder også Øresund.

Anlægsomkostningerne til etableringen af Lynetteholm til nyttiggørelse af overskudsjord beløber sig til omkring 2,5 mia. kr., hvoraf ca. 400 mio. kr. forventes at finansiere etablering af et kystlandskab med rekreative faciliteter og natur. Den resterende del af anlægsomkostningerne forventes finansieret over en cirka 30-årig periode ved modtagelsen af jord fra hovedstadsområdet.

By & Havn har søgt at tilrettelægge transporten i både anlægsfasen og driftsfasen, så sejlads af materiel anvendes til store dele af anlægsarbejdet, mens lastbiltransporten anvender vejnet, der er egnet til tung trafik. Det har medført, at der anlægges en ny adgangsvej over Prøvestenen.

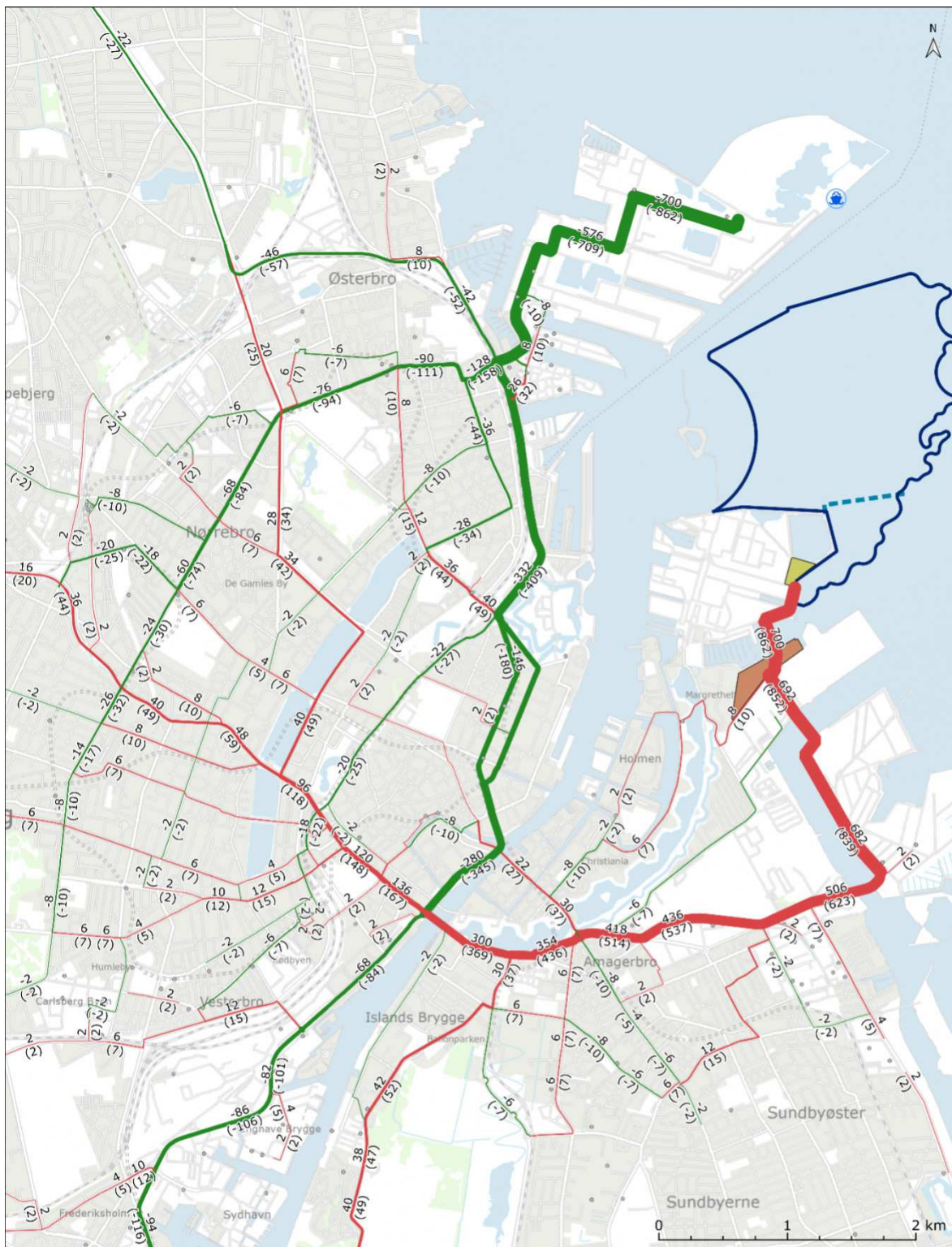
JORD FRA BYGGEPLADSER I STORKØBENHAVN

Lynetteholm etableres med jord primært fra bygge- og anlægsprojekter

i Storkøbenhavn, hvor der bygges skoler, hospitaler, boliger og skybrudsprojekter. Erfaringstal fra udvidelsen af Nordhavn i perioden 2012-2019 viser, at ca. 70 pct. af jorden har sit udgangspunkt i byggepladser i Københavns eller Frederiksberg Kommune. Igennem de seneste knap 10 år har byggepladserne leveret ca. 2,6 mio. tons overskudsjord årligt til depotet i Nordhavn. Det svarer til ca. 350 lastbiler dagligt til modtageanlægget. Der kommer således ikke flere lastbiler i København, fordi Lynetteholm etableres, da der fortsat vil være behov for at køre og placere overskudsjord. Hvis Lynetteholm ikke etableres, skal jorden transporteres længere væk fra oprindelsesstedet, forventeligt 40-50 kilometer udenfor hovedstaden, hvilket vil give en øget klimabelastning.

ÆNDRINGER I TRAFIKKEN I KØBENHAVN

De eksisterende jordtransporter, der kører til Nordhavn i dag, vil flyttes til Lynetteholm. Derfor vil der ske en aflastning af tung trafik på Østerbro, men en stigning i tung trafik på Amager. Indre Bys vejnet i Frederiksstaden, Kgs. Nytorv og ved Nørreport bliver væsentligt aflastet.



Jordtransporter til Lynetteholm ad ny adgangsvej før 2035 - Ændring ift. dagens jordtransporter til Nordhavn

Udgangspunkt er gsn. af 2018 og 2019. Jordmængde er 2,6 mio. tons/år (gsn. af 2013-2019)

Tal i parantes dækker maksimumscenariet på 3,2 mio. tons/år

- Udgangspunkt for jordtransport
- Stigning
- Fald

Trafikmodelberegninger viser, at der på Langebro kører 14 lastbiler dagligt med jord til Nordhavn (2018-2019), mens der vil køre 314 lastbiler til Lynetteholm (fra 2023). Til sammenligning viser seneste trafiktællinger fra 2019, at årsdøgntrafikken på Langebro er 50.600 køretøjer, hvoraf 1.800 er tung trafik (lastbiler og busser).

På Knippelsbro viser beregningerne, at der kører 162 lastbiler dagligt med jord til Nordhavn (2018-2019), mens der vil køre 184 lastbiler til Lynetteholm (fra 2023). Altså en nettoændring på 22 lastbiler. På Knippelsbro viser seneste trafiktællinger fra 2019, at årsdøgntrafikken er 22.900 køretøjer, hvoraf 1.200 er tung trafik (lastbiler og busser).

NY TRANSPORTVEJ FOR LASTBILER PÅ NORDØSTAMAGER

Under første høring for etablering af Lynetteholm blev der rejst bekymring for, hvordan lastbiler med jord ville påvirke boliger og lystbådehavn omkring Margretheholm på det nuværende vejnet til Refshaleøen. Der er fundet en anden adgangsvej til transport af jord, end de forslag der blev angivet ved høringen i 2019.

Der bliver således etableret en helt ny vej via Prøvestenen og Kraftværkshalvøen, som fører lastbiler med jord længst muligt væk fra eksisterende boliger. Vejen vil krydse Margretheholms Havn via en dæmning med en oplukkelig bro. Broen forventes at være åben i weekender og på hverdage i tidsrummet kl. 16-07 samt tre gange dagligt i løbet af

hverdagene, hvor jordmodtagelsen ikke er åben. Såfremt Østlig Ringvej etableres, vil den også kunne bruges til transport af jord fra 2035.

MULIGHED FOR TVANGSRUTER OG FRIVILLIGE AFTALER OM RUTEVALG

Det er den enkelte bygherre, der tager stilling til, hvordan og med hvilken type køretøjer overskudsjord transporteres fra en byggeplads til jordmodtagelses anlægget ved Lynetteholm. Lastbilerne vil skulle overholde de generelle bestemmelser, der f.eks. knytter sig til miljøzonen i København m.v.

Københavns Kommune får med den fremsatte anlægslov for Lynetteholm mulighed for at indgå frivillige aftaler med jordleverandører om brug af bestemte ruter, kørsel på bestemte tidspunkter eller brug af pramtransport.

På den sidste del af strækningen frem til modtageanlægget skal den nye adgangsvej via Prøvestenen benyttes for at lede lastbiltrafikken væk fra tættere bebyggede områder ved Margretheholm og de snævre vejforhold ved ankomsten til Refshaleøen.

BEGRÆNSET JORDTRANSPORT AD VANDVEJEN I DRIFTSFASEN

Undersøgelserne i miljøkonsekvensrapporten viser entydigt, at sejlads af jord ikke er hensigtsmæssig for miljø eller økonomi, bl.a. på grund af energiforbruget til pramme, øget håndtering og omlastning af jord.

Derudover er en række af byens byggepladser placeret langt væk fra havnen, hvorfor jord vil skulle placeres på lastbil i første håndtering af jorden og derefter omlastes til en pram. Sejlads er derfor fravalgt som den primære transportvej for jord i driftsfasen. I en periode på ca. tre år vil der dog blive transporteret en begrænset mængde jord ad vandvejen fra Nordhavn til Lynetteholm.

Da jordmodtagelsen i Nordhavn for forurenede jord er fyldt op allerede i 2020, vil forurenede jord fra Storkøbenhavn blive oplagret i Nordhavn frem til Lynetteholm åbner for modtagelse af jord i 2023. Jorden vil da blive transporteret ad vandvejen til Lynetteholm, idet jorden allerede er transporteret til Nordhavn og ligger ud til vandet.

MATERIALE SEJLES TIL I ANLÆGSFASEN

Materialer som grus, sand, stenmaterialer og spuns til etablering af Lynetteholm bliver primært sejlet til anlægget. I anlægsfasen, som varer cirka 2-3 år, forventes der i gennemsnit kun 33 lastbiler om dagen, hvorfor påvirkninger fra trafikken i anlægsfasen generelt er ubetydelig i forhold til det københavnske vejnet.

TRAFIKSIKKERHED OG TRYGHED

Miljøkonsekvensrapporten har vurderet den ændrede trafikbelastning i forhold til den eksisterende anvendelse af vejnettet på Østamager, og vurderingen er, at en forøgelse af trafikken i det omfang, som

er beregnet til Lynetteholm, ikke giver udslag i forværret trafiksikkerhed.

Københavns Kommune har fokus på trafikal tryghed og trafikafvikling i forbindelse med jord- og anlægstransport til Lynetteholm. Københavns Kommune har derfor besluttet at udmønte 10 mio. kr. til tiltag, der forbedrer forholdene for bløde trafikanter på Refshalevej, som vil blive påvirket af anlægstrafik til Lynetteholm:

- Krydset Krudtløbsvej-Refshalevej
- Analyse af løsninger på den smalle strækning af Refshalevej
- Krydset Refshalevej-Forlandet
- Krydset Margretheløbsvej-Forlandet

FORURENING OG STØJ

Det er vurderet i miljøkonsekvensrapporten, at påvirkningen af luftforureningen, som følge af den ekstra lastbiltrafik på vejene, er langt under gældende grænseværdier. I området på Nordøstamager, hvor der sker en stigning i lastbiltrafikken, er der gode muligheder for fortynding af sundhedsskadelige partikler mv. fra trafikken, da området er relativt åbent. Det betyder, at koncentrationen af forurenende stoffer og støv hurtigt vil aftage med afstanden fra vejen. Påvirkningen af den lokale luftkvalitet fra den forøgede lastbiltrafik lokalt vurderes derfor at være lille. På visse vejstrækninger, som fx langs Uplandsgade, vil der være en lille, men hørbar stigning af støj fra trafikken, hvilket svarer til en stigning i støjen på 2 dB.