



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København N

www.baeredygtigtrafik.dk

29. april 2011

Transportministeriet
e-mail: trm@trm.dk

Miljørapport for udflytning af containerterminal til Ydre Nordhavn, Københavns Havn, sags nr. 2010-4752, akm

Hermed tillader vi os at fremkomme med følgende bemærkninger til ovennævnte miljørapport.

Det springer umiddelbart i øjnene, at der tilsyneladende ikke regnes med jernbanespor til terminalen, skønt der forventes 20-30 skibsanløb pr. uge og 450 daglige transporter hver vej, dvs. 900 *lastbilture* daglig.

Vi er klar over, at havnebanen og dermed også sporforbindelsen til den nuværende containerterminal for tiden er afbrudt (formentlig af havnen selv), idet der i sporarealet omtrent ud for Nordhavn Station (UNICEF) uforståeligt nok er indrettet en parkeringsplads for biler. Al godstrafik til og fra containerterminalen afvikles altså i øjeblikket med lastbiler, hvilket næppe er særligt miljøvenligt. Af infrastrukturforvalterens, Banedanmarks, netredegørelse 2012 fremgår, at det 3,8 km lange havnespor p.t. er "hvilende" og altså kan tages i brug igen efter et sikkerhedstjek, der naturligvis indbefatter reparation af de manglende spor på nævnte parkeringsplads. Tilslutningen til Banedanmarks spor på Østerport Station er intakt.

Vi forstår ikke helt denne tilsyneladende afstandtagen fra brug af havnebanen, al den stund folketingspolitikere m.fl. taler varmt om overførsel af gods fra vej til bane. Vi kan bl.a. henvise til aftalen om en grøn transportpolitik indgået mellem forligspartierne den 29. januar 2009, hvori den københavnske havnebane ganske vist ikke er nævnt, selv om det betones, at der er behov for en særlig indsats i forhold til jernbanegods, herunder bedre forbindelser til havnene. Senest har også EU i sin hvidbog af 28. marts 2011 gjort opmærksom på, at trafikoverbelastningen især af vejene er et stort problem, samt at det europæiske transportsystem ikke er bæredygtigt. Selv om man er klar over, at gods over korte og mellemlange distancer stadig i vidt omfang vil foregå med lastbil, peger man på, at godstransport pr. jernbane i nogle EU-lande fungerer godt også over mellemlange afstande. EU-hvidbogen vil efter det for os foreliggende af regeringen blive sendt i høring, idet den forventes at få stor betydning også for Danmark. Vi finder det derfor uansvarligt, hvis en stor containerhavn som den københavnske planlægges helt uden jernbanespor.

Rådet for Bæredygtig Trafik gør opmærksom på, at Københavns Kommune i forbindelse med anlæg af Danlink-ruten (den nu nedlagte godsfærgeforbindelse mellem Helsingborg og Københavns Frihavn) i 1986 betingede sig, at ruten ikke befordrede lastbiler eller trailere, da "miljøet i København ikke tåler en yderligere støjpåvirkning fra tunge lastvognstransporter." Har kommunen fuldstændig skiftet mening? Det fremgår af miljørapporten, at landtransporten til terminalen vil følge de hidtil anvendte veje, men med en ekstra kørestrækning, hvis nøjagtige placering ikke er nævnt. Når placeringen kendes, vil der blive foretaget en vurdering af støjemissionerne, og vi er

dermed afskåret fra at fremkomme med en vurdering på nuværende tidspunkt. Det ser ud til, at den nye Nordhavnsvej skal løse problemerne med den tunge trafik til og fra containerhavnen, men trafikken skal jo videre som hidtil. Vi er absolut modstandere af en eventuel havnetunnel, som efter vores opfattelse kun vil flytte problemerne.

Miljørapporten gør meget ud af visualiseringsproblematikken, men dette forhold spiller efter vores mening en underordnet rolle, idet borgerne ved valg af bolig tæt på en havn i drift må påregne visse ulemper.

Helt generelt vil vi ikke undlade at anføre, at andre containerterminaler af lignende størrelse naturligvis har jernbanetilslutning, eksempelvis Århus, Halmstad og Malmö. Lovforslaget bruger udtrykket ”adgangsveje”, hvilket i bred forstand vel ikke udelukker jernbanespor, jf. lovforslagets § 26 b, stk. 2. Sporet burde kunne føres parallelt med disse adgangsveje, herunder den tidligere omtalte ”ekstra kørestrækning”. Da det fremgår, at høringssvarene vil blive fremsendt til Folketingets Trafikudvalg, ligesom lovforslagets 3. behandling afventer resultatet af denne høring, kan vi kun anbefale trafikudvalget at være ekstra opmærksom på den manglende sporforbindelse.

Selv om trafikken på containerhavnen måske primært er rettet mod hovedstadsområdet, er der intet i vejen for at anvende banetransport til f.eks. Glostrup og Høje Tåstrup. Importerede nye biler er specifikt nævnt, og disse skal vel fordeles til det meste af landet eller sendes i transit gennem Danmark, hvilket i et vist omfang bør kunne ske pr. bane.

Operatørens navn, Copenhagen Malmö Port AB, indikerer, at der er tale om ét (svensk registreret) firma, hvilket let bringer os på den ”kætterske” tanke at flytte hele trafikken fra den nuværende containerhavn til Malmö efter de indtil 8 år, man kan forblive i Nordhavnen efter den nye bydels etablering. Svenskerne er klart mere miljøbevidste end danskerne og skal nok få en jernbanetransport via Øresundsforbindelsen til at fungere. Eventuelle krydstogtskibe i den nuværende havn generer næppe nogen, men vil tværtimod kunne være en berigelse for den nye bydel.

Med venlig hilsen

Kjeld A. Larsen
Formand for Rådet for Bæredygtig Trafik