

Talemanuskript til brug for samråd om jordtransporter til Lynetteholm

Samrådsspørgsmål L

Vil ministeren redegøre for, hvordan de mange lastvognskørsler, der i løbet af Lynetteholmens anlægsfase vil skulle køre mange millioner tons jord gennem indre København, vil fordele sig på henholdsvis Langebro og Knippelsbro? Og hvilken indvirkning vurderer ministeren, at lastvognskørslen får på trængsel, partikeludledning, støj og trafiksikkerhed på strækningerne gennem indre København, herunder i forhold til livskvaliteten for beboerne i indre by?

Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Torsten Gejl (ALT) og Rasmus Vestergaard Madsen (EL).

Indledning

Tak for spørgsmålene, som jeg også har svaret skriftligt på ved svar på spørgsmål 467 og 468 her fra udvalget. Jeg er klar over, at der er en bekymring for, at anlæg af Lynetteholmen vil medføre gener for nogle af de Københavnerne, der bor langs strækninger, som I nævner.

Det er selvfølgelig helt fair. Derfor håber jeg også, at samrådet i dag kan være med til at udrydde nogle af de misforståelser, der er opstået omkring Lynetteholm.

For jeg mener, at Lynetteholm er et godt projekt.

For det første fordi halvøen skal bidrage til at klimasikre København. Det er helt nødvendigt at sikre hovedstaden mod højere vandstande og kraftigere stormfloder.

For det andet fordi Lynetteholm kan afløse jorddepotet i Nordhavn, der snart er fyldt op.

For det tredje fordi der med anlæg af Lynetteholm kan skabes et nyt rekreativt kystområde, som københavnere og andre kan få glæde i fremtiden.

Og for det fjerde fordi Lynetteholm rummer perspektiver i forhold til at sikre flere boliger i København – og dermed bidrage til at København er en by, hvor danskere med helt almindelige indkomster har råd til at bo.

Og endelig for det femte fordi det er et projekt, som et bredt flertal i Københavns Borgerrepræsentation står bag.

Læg dertil at skatteyderne ikke vil skulle bidrage til at finansiere projektet. På trods af, at der er tale om et meget stort projekt. Det skyldes, at projektet kan finansieres ved indtægter fra deponering af overskudsjorden fra byggeprojekter i københavnsområdet.

Det fører mig til besvarelsen af jeres konkrete spørgsmål.

Anlægsfasen af Lynetteholm

Transporterne til Lynetteholm deler sig i to faser: Anlægsfasen, hvor man anlægger øens ydre omkreds – den såkaldte perimeter – og den såkaldte driftsfase, hvor selve opfyldet sker.

I Anlægsfasen, hvor man anlægger Lynetteholms perimeter, adgangsvejen og modtageanlægget, er omfanget af lastbilkørsel med byggematerialer begrænset. Anlægsfasen forventes at vare ca. 2¹/₂-3 år.

Transport af sten, sand og spunsjern til anlæg af perimeteren vil foregå ad søvejen og dermed ikke belaste vejnettet.

Driftsfasen - jordtransport fra byggepladser i København og omegn

Efter anlægsfasen går projektet som nævnt over i driftsfasen, hvor jordtransporterne begynder. Når det kaldes ”driftsfasen” er det fordi Lynetteholm jo på nuværende tidspunkt alene er et jorddepot, der ”drives” ved at modtage jord fra byggepladser i København og omegn.

I driftsfasen vil der være mere lastbiltrafik end i anlægsfasen.

Jorden til Lynetteholm kommer fra bygge- og anlægsprojekter i København og omegn, hvor der bygges skoler, boliger, metro med videre. Det er ikke fordi der i sig selv forventes store

ændringer i behovet for jordtransporter i fremtiden.

Spørgsmålet er således, hvor denne – rimelig konstante – mængde jord skal køres hen i fremtiden.

Overskudsjorden, der fremover skal til Lynetteholm, har siden 2012 skullet køres til to modtageanlæg for jord i Nordhavn, hvor den blandt andet bidrager med nye arealer til en naturpark og til en ny containerterminal.

Erfaringen fra udvidelsen af Nordhavn viser, at ca. 70 pct. af jorden kommer fra byggepladser i Københavns eller Frederiksberg Kommune, f.eks. byggeri af skoler, boliger, kloak- og ledningsarbejder og skybrudsprojekter. Den øvrige jord kommer længere væk fra.

Siden 2012 har byggepladserne leveret ca. 2,6 mio. ton overskudsjord årligt, som også forventes at være niveauet fremover. Det svarer til ca. 350 lastbiler dagligt til og fra modtageanlægget. Eller 700 hvis man lægger begge retninger sammen.

Hovedpointen er altså, at der ikke kommer flere lastbiler i København med etablering af Lynetteholm, men destinationen vil blive ændret fra Nordhavn, hvor jorden er blevet deponeret hidtil, til Lynetteholm.

Ændring i fordelingen af jordtransport i København

I forbindelse med miljøvurderingen for Lynetteholm er det undersøgt, hvordan trafikmønsteret ændrer sig for jordtransporten med lastbiler, når destinationen ændrer sig fra Nordhavn til Lynetteholm. Det er vurderingen, at trafikken i København generelt vil være upåvirket af flytningen af jordtransporter.

Flytningen af aktiviteterne fra Nordhavn til Lynetteholm forventes at aflaste veje på Østerbro nær Nordhavn og de større veje hertil, herunder Kalkbrænderihavnsgade og Sundkrogsgade. Men også Store Kongensgade og Bredgade i Indre By og Jagtvej på Nørrebro aflastes.

Tilsvarende vil der komme mere tung trafik på vejene på Nordøstamager, herunder særligt Vermlandsgade og Uplandsgade.

Trafikfordeling på henholdsvis Langebro og Knippelsbro

På broerne til Amager, Langebro og Knippelsbro, er det beregnet, at der sammenlignet med jordkørsler til Nordhavn, dagligt vil komme ca. 300 ekstra lastbiler med jord på Langebro og ca. 22 ekstra lastbiler på Knippelsbro.

Tallene er beregnet som nettotal, det vil sige ændringen.

På Langebro vil de ekstra 300 lastbiler i fremtiden svare til en stigning i den samlede trafik på 0,4 pct. Hvis der alene ses på stigningen i antallet af tunge køretøjer, det vil sige busser og lastbiler, bliver stigningen på Langebro på 11 pct.

Helt ned i detaljen, som der bliver spurgt til, viser beregningerne altså, at der på Langebro i dag kører 14 lastbiler med jord til Nordhavn, mens der vil køre 314 lastbiler til Lynetteholm.

På Knippelsbro kommer der til at være en stigning på 0,1 pct. samlet set og 1 pct., hvis man alene tæller tung trafik.

De nærmere beregninger viser – nu når der er blevet spurgt specifik til det – at der kører 162 lastbiler med jord fra byggepladser til Nordhavn, mens der vil køre 184 lastbiler til Lynetteholm. En forskel på Knippelsbro på 22 lastbiler.

Om man overhovedet kan mærke 0,1 pct. flere lastbiler – eller 22 styk om dagen – på Knippelsbro er nok tvivlsomt.

Lastbilerne med jord til Lynetteholm udgør i hvert fald en lille del af den samlede trafik på de to broer. Og samtidig aflastes

andre hovedstrækninger i indre by, blandt andet Store Kongensgade og Bredgade.

Miljøpåvirkningen af jordtransport ift. trængsel, partikeludledning, støj og trafiksikkerhed

Der, hvor der sker en stigning i lastbiltrafikken som følge af jordtransport, vil der være en miljøpåvirkning. I miljøundersøgelsen er det vurderet, at påvirkningen ikke er væsentligt, da der i forvejen kører mange biler og lastbiler på vejnettet.

Der vil således være en lokal påvirkning på Nordøstamager, hvor andelen af tung trafik forholdsmæssigt vil forøges. Der er dog endnu ikke så meget beboelse på de sidste strækninger på Nordøstamager nær Prøvestenen.

På vejnettet nær Nordhavn på Østerbro vil man tilsvarende opleve forbedrede forhold. I byen generelt vil der ikke opleves nogen forskel.

Trængsel

I forhold til trængsel vil der ske en stigning i lastbiltrafikken på Nordøstamager. Men selvom der kommer flere lastbiler, konkluderes det i miljøvurderingen, at trafiksikkerheden og trygheden ikke bliver påvirket væsentligt. Det skyldes, at der i

forvejen er meget trafik de pågældende steder, hvorfor det ikke kan konkluderes, at en lille forøgelse af trafikken vil påvirke trafiksikkerheden negativt.

Christmas Møllers Plads er allerede i dag udfordret i forhold til at kunne afvikle trafikken uden forsinkelse. Jordtransporten til Lynetteholm vil medføre en lille forværring. Ligeledes vil der særligt på Uplandsgade kunne opleves en forværring af trafikken, men det er i et begrænset omfang, der ikke vurderes som væsentligt.

Luftforurening

Det er vurderet i miljøundersøgelsen, 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, så koncentrationen af forurenende stoffer og støv hurtigt vil aftage med afstanden fra vejen. Påvirkningen af den lokale luftkvalitet fra den forøgede lastbiltrafik vurderes derfor at være lille.

Støj

I forhold til støj vil der være en lille, men hørbar stigning af støj fra trafikken på visse vejstrækninger som f.eks. langs Uplandsgade, hvilket svarer til en stigning i støjen på 2 dB.

Sammenfatning

Etableringen af Lynetteholm vil ikke i sig selv skabe væsentlig ny lastbiltrafik i København.

Jordmængder svarende til dem, der forventes til Lynetteholm, transporteres allerede rundt i byen i dag. Blot til en anden destination, nemlig Nordhavn.

Der kan dog være lokale effekter af projektet – både positive på strækninger, der får mindre trafik, og negative på strækninger, der får mere trafik.

Derfor har vi også givet hjemmel til, at kommunen kan indgå aftaler med leverandører af jord om tilpasninger af jordtransporten, hvis man kan finde fornuftige løsninger.

Lynetteholm er et stort projekt, og driftsfasen vil rækker mange år frem i tiden.

Hvis det besluttes at etablere en vej tunnel til Lynetteholm, som regeringen har forslået i vores infrastrukturplan, Danmark fremad, vil en del af lastbiltransporterne til Lynetteholm kunne benytte denne og dermed reducere omfanget af tung trafik med jord til Lynetteholm på andre forbindelser på tværs af havnen. Men det kræver først en politisk beslutning ved forhandlingsbordet.

Hvis overskudsjord fra de bygge- og anlægsaktiviteter, der pågår i København, ikke kunne køres til Lynetteholm, vil det alternativt skulle ud på væsentlig længere lastbilture til lokaliteter, f.eks. andre steder på Sjælland. En længere transport af jorden vil blot øge miljøbelastningen og klimaaftrykket.

Tak for spørgsmålet, og tak for ordet.