

# JORDTRANSPORT TIL LYNETTEHOLM

## OM LYNETTEHOLM

Den 4. juni 2021 vedtog et bredt politisk flertal i Folketinget lov om anlæg af Lynetteholm. Lynetteholm skal etableres som en halvø mellem Refshaleøen og Nordhavn med et kystlandskab ud mod Øresund, der bidrager til at stormflodsikre København fra nord. By & Havn skal etablere Lynetteholms landareal ved at nyttiggøre, det vil sige genbruge, overskudsjord fra København og omegns byggeprojekter.

Forud for Folketingets beslutning om at anlægge Lynetteholms landareal, har der været udarbejdet miljøkonsekvensvurderinger, der belyser, hvordan anlæg af Lynetteholm vurderes at påvirke det omkringliggende miljø. By & Havn vil løbende overvåge anlægsarbejdet, så alle miljøhensyn sikres.

Forligskredsen i Folketinget har besluttet at igangsætte en strategisk miljøvurdering (SMV) af de fremtidige planer for Lynetteholm, der endnu ikke er politisk besluttet.

## LYNETTEHOLM SKAL MODTAGE JORD FRA BYGGEPLADSER

Lynetteholm opfyldes med jord primært fra bygge- og anlægsprojekter i Storkøbenhavn, hvor der bygges skoler, hospitaler, boliger, skybrudsprojekter m.v. Erfaringstal fra det eksisterende jorddepot i Nordhavn (Nordhavnsudvidelsen) i perioden 2012-2019 viser, at cirka 70 procent af jorden kommer fra byggepladser i København eller Frederiksberg Kommune.

Jorddepotet i Nordhavn modtager både rent og forurenede jord. Depotet for rent vil være fyldt op inden for det kommende år, og depotet for forurenede jord blev fyldt op allerede i 2020. Forurenede jord fra Storkøbenhavn bliver derfor lige nu midlertidigt oplagret ved Nordhavnsdepotet frem til Lynetteholm åbner for modtagelse af jord forventeligt i 2023 (Se kort med afmærkning af det midlertidige mellemlager).

Københavns Kommune har anvisningspligt for overskudsjord fra byggepladser m.v. Lynetteholm vil dermed løse Københavns Kommunes stigende pladsudfordringer med overskudsjord.

## ALTERNATIVE JORDDEPOTER TIL LYNETTEHOLM

Køge Jorddepot har tidligere været en stor jordmodtager i Københavnsområdet parallelt med Nordhavn, men projektet er stort set afsluttet. Hvidovre Kommune arbejder på en vision om et nyt erhvervsområde bestående af holme i forlængelse af det nuværende Avedøre Holme. Hvis holme-projektet realiseres, vil det også på sigt kunne modtage jord i stor skala parallelt med Lynetteholm.

Lynetteholm kan rumme cirka 80 mio. tons jord. Transportministeriet har udarbejdet en analyse, der vurderer, at det er sandsynligt, at jord alene fra Københavns Kommune kan dække By & Havns forventninger til, hvor store jordmængder By & Havn vil modtage i fremtiden til Lynetteholm. Hvornår Lynetteholm præcist har modtaget alle 80 mio. tons jord afhænger af, hvor mange

og hvor hurtigt fremtidige byggeprojekter bliver igangsat. Nogle projekter er allerede kendte, og antages at komme i fremtiden som fx Nordhavnstunnellen og flere skybrudstunneller, mens andre ikke kendes endnu. Det er vurderingen, at Lynetteholm vil være opfyldt om cirka 30 år, det vil sige omkring 2050.

Hvis Lynetteholms jordmodtagelse ikke var politisk vedtaget, ville overskudsjord fra byggeprojekter i og nær København forventeligt skulle transporteres til andre og mindre lokationer, der ligger længere væk fra København. Det ville give en øget klimabelastning i form af længere transporttid og samtidig gå imod Københavns Kommunes ønske i Kommuneplan 2019 om, at overskudsjord skal håndteres lokalt.

### **SAMME ANTAL LASTBILER - NY RUTE**

Igennem de seneste knap 10 år har byggepladserne i og nær København leveret ca. 2,6 mio. tons ren og forurennet overskudsjord årligt til jorddepotet i Nordhavn. Det svarer til ca. 350 lastbiler i gennemsnit dagligt til Nordhavns modtageanlæg. Samlet set vurderes antallet af lastbiler med jordtransport i fremtiden at være cirka det samme som i dag, hvilket betyder, at der ikke vil komme flere lastbiltransporter i København, selvom Lynetteholm etableres – men destinationen for lastbilerne vil ændre sig fra Nordhavn til Lynetteholm.

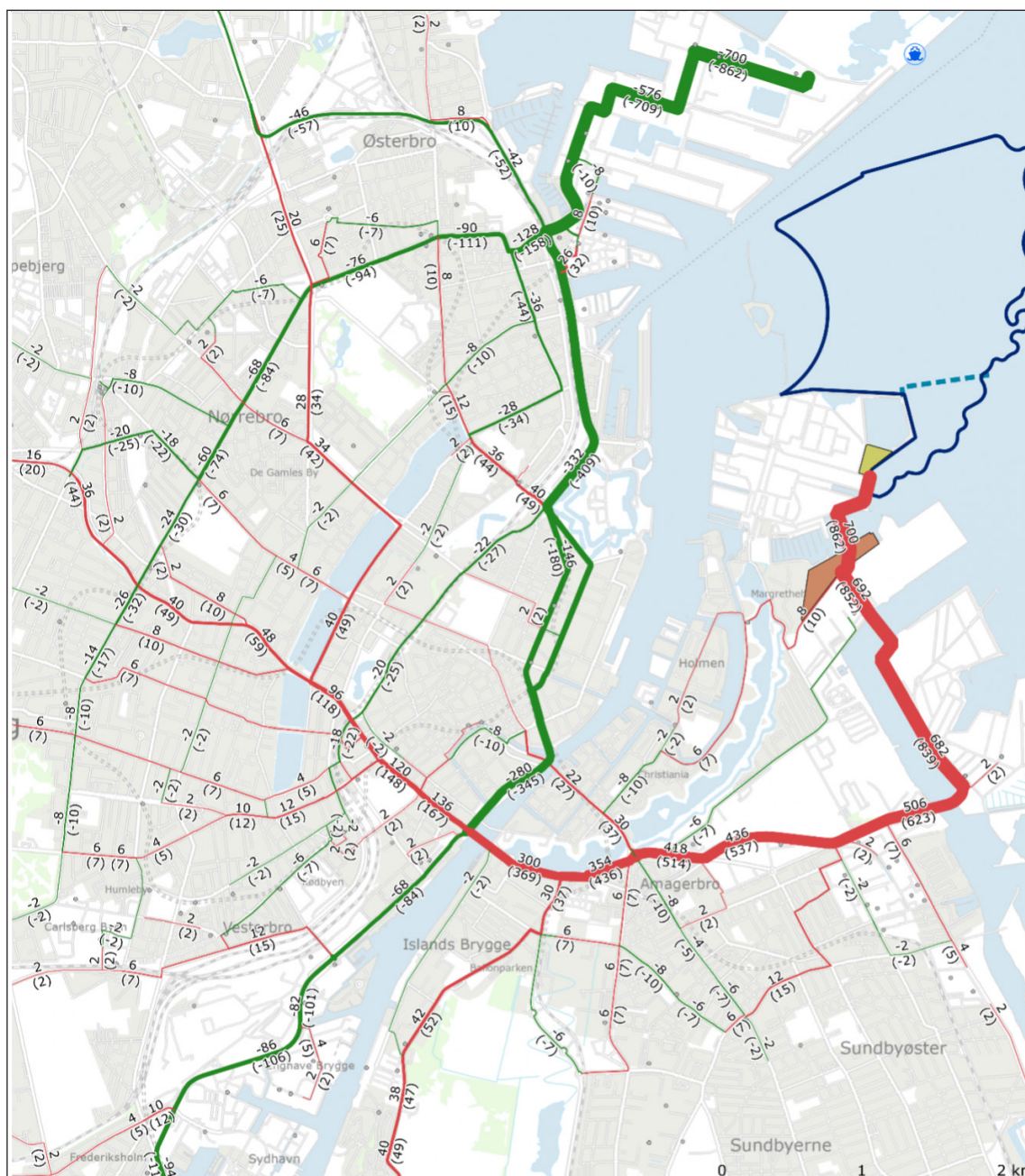
I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingerne af

jordtransport til Lynetteholm, er der foretaget trafikmodelberegninger, som viser, hvordan trafikmønsteret kan forventes at blive, når lastbilerne med jord ændrer destination fra Nordhavn til Lynetteholm (Se kort).

I dag, hvor jorden bliver transporteret til Nordhavn med lastbil, belaster det især vejene på Østerbro og i Nordhavn. Når lastbilerne i stedet skal til Lynetteholm, vil vejene på Østerbro blive væsentligt aflastet sammen med Indre Bys vejnet i Frederiksstaden, Kgs. Nytorv og ved Nørreport. Derimod vil vejene på nordøstamager blive væsentligt belastet.

Trafikmodelberegningerne viser, at der i forhold til i dag på Langebro vil ske en væsentlig stigning af lastbiltrafikken i størrelsesordenen 300 lastbilture om dagen (150 lastbiler ud og 150 lastbiler tilbage). Til sammenligning viser Københavns Kommunes seneste trafiktællinger fra 2019, at årsdøgntrafikken på Langebro er 50.600 køretøjer, hvoraf 1.800 er tung trafik (lastbiler og busser).

På Knippelsbro viser beregninger, at lastbiltrafikken med jord i forhold til i dag vil blive uændret, eller kun opleve få ekstra lastbiler som følge af Lynetteholm. Københavns Kommunes trafiktællinger fra 2019 på Knippelsbro viser, at årsdøgntrafikken er 22.900 køretøjer på broen, hvoraf 1.200 er tung trafik (lastbiler og busser).



Kortet viser, hvordan trafikmønstret vil ændre sig, når lastbiler med jord skal køre til Lynetteholm i stedet for Nordhavn. Grøn farve viser, hvor der vil komme færre jordtransporter, og rød farve viser, hvor der vil være en stigning i jordtransporter. Tallene på kortet er beregnet ud fra, hvor Nordhavn hidtil har modtaget jord fra. Tallene skal derfor ses som en beregnet tendens, og kan ikke opfattes som eksakte fremtidige tal, da de fremtidige antal jordtransporter vil være afhængig af kommende byggepladers

beliggenhed og mængden af overskudsjord, hvilket ikke kan forudsiges fuldt ud på nuværende tidspunkt. Tallene i parentes er beregnet ud fra det hidtil højst oplevede antal jordtransporter til det eksisterende jorddepot i Nordhavn – det vil sige gennemsnitligt 3,2 mio. tons om året. Det er dog forventningen, at den gennemsnitlige jordmængde til Lynetteholm bliver 2,6 mio. tons om året. Tallene i parentes skal derfor ses som 'worst-case'.



### NY TRANSPORTVEJ FOR LASTBILER TIL LYNETTEHOLM

Under den første indledende høring af Lynetteholms miljøkonsekvensrapport blev der rejst bekymring for, hvordan lastbiler med jord ville påvirke boliger og lystbådehavn omkring Margretheholm på det nuværende vejnet til Refshaleøen. Der blev derfor miljøvurderet og sidenhen politisk besluttet en anden adgangsvej til transport af jord, end de forslag, der blev angivet ved høringen i 2019.

Det betyder, at By & Havn skal etablere en helt ny vej via Prøvestenen og Kraftværkshalvøen, som fører lastbiler

med jord længst muligt væk fra eksisterende boliger på Margretheholm. Vejen vil krydse Margretheholms Havn via en dæmning med en oplukkelig bro. Broen forventes at være åben for sejlads i weekender og på helligdage. På hverdage vil broen være åben tre gange i løbet af dagen, men den vil ellers være lukket kl. 07-16. Læs mere om sejlads i 'Faktaark om sejladsforhold'.

Såfremt Østlig Ringvej etableres, vil den også kunne bruges til transport af jord fra omkring 2035. Det vil kunne aflaste tung trafik på Amager, da Østlig Ringvej vil gå via den kommende Nordhavnstunnel til Lynetteholm.



## **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 jordmodtagelsesanlægget 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 vedtagne 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 VED MODTAGELSE AF JORD**

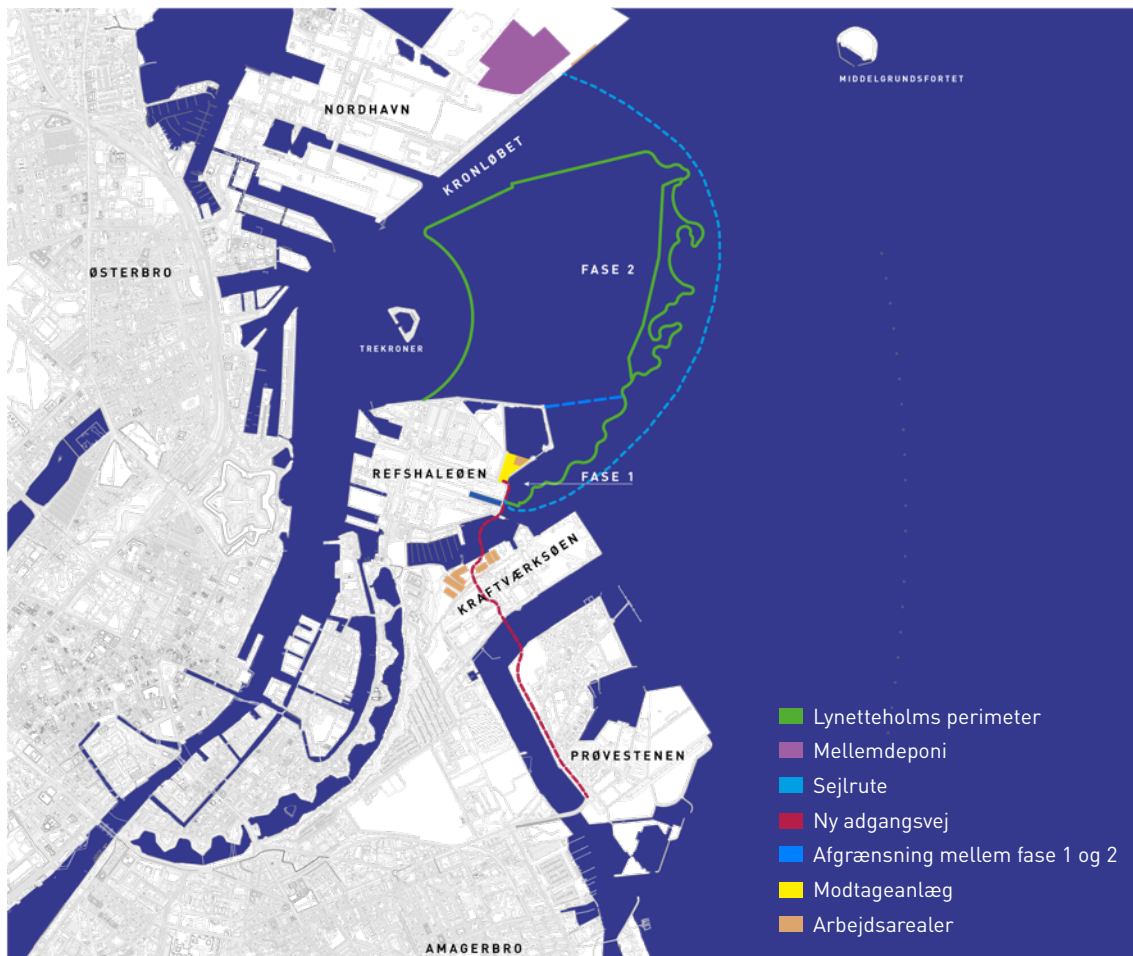
By & Havns miljøundersøgelser viser entydigt, at sejlads af jord ikke er hensigtsmæssig for miljø eller økonomi, bl.a. på grund af energiforbruget til pramme og øget maskinarbejde med håndtering og omlastning af jord. Sejlads af jord vil heller ikke få lastbilerne ud af byen, da der vil skulle være jordtransport fra byggepladserne inde i byen og ud til en kaj, hvor jorden så skulle omlastes til en pram.

Sejlads er derfor fravalgt som den primære transportvej for jord til Lynetteholm. 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 midlertidigt oplagret i Nordhavn frem til Lynetteholm åbner for jordmodtagelse. Denne jord bliver transporteret ad vandvejen til Lynetteholms modtageanlæg, idet jorden allerede er transporteret til Nordhavn og ligger ud til vandet. (Se kort for sejlroute).

Sejlads af den oplagrede jord fra Nordhavn vil have en større CO<sub>2</sub>-udledning, end hvis jorden bliver kørt med lastbil. Men da jorden allerede er vejet og ligger i umiddelbar nærhed til havnen og tæt på Lynetteholm, er det blevet vurderet som en mindre miljøpåvirkning end transport med lastbil. Det skyldes, at lastbilkørslen fra Nordhavn skal lægges oven i de 350 lastbiler, der ellers forventes at køre til Lynetteholm hvert år, og dermed vil belaste trafikken væsentligt.

Ifølge Miljølovgivningen er det ikke tilladt at lave en åbning i Lynetteholms perimeter (omkreds), hvor pramme vil kunne sejle indenfor Lynetteholms område og læsse jorden direkte af i vandet. Den jord, der bliver sejlet til Lynetteholm, skal derfor omlastes ved Lynetteholms modtageanlæg og først derefter køres det sidste stykke til Lynetteholms perimeter, hvor jorden læsses af.



### 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 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

I miljøundersøgelserne er den ændrede trafikbelastning blevet vurderet 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 dog fokus på trafikal tryghed og trafikafvikling i forbindelse med jord- og anlægstransport til Lynetteholm.

Københavns Kommune har derfor besluttet at udmønte 11.2 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 Margretheholmsvej/Forlandet
- Strækningen mellem krydset Krudtløbsvej/Refshalevej til Refshaleøen

Københavns Kommune forventer at påvirke de tunge transporters rutevalg ved at gennemføre tiltag for 3,2 mio. kr. på følgende lokaliteter:

- Christmas Møllers Plads
- Uplandsgade/Vermlandsgade
- Langebro og Knippelsbro (overvågning)

### **FORURENING OG STØJ**

Det er vurderet i Lynetteholms miljøkonsekvensrapport, 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 f.eks. langs Uplandsgade, vil der være en lille, men hørbar stigning af støj fra trafikken, hvilket svarer til en stigning i støjen på 2 dB. Læs mere om støj i 'Faktaark om støj fra anlæg og drift af Lynetteholm'.