

Pia Lindgren

Fra: TMFKP Sekretariat
Emne: 2019-0311480 Svar til Fanny Broholm, MB vedrørende fragt af jord til Lynetteholmen
Vedhæftede filer: 2019-0311480-3 Svar til Fanny Broholm 34420115_12_0.pdf
AppServerName: kkedoc4
DocumentIsArchived: 0
FileUpdateStatus: 1

Fra: TMFKP BU Rådhuspost
Sendt: 25. november 2019 17:10
Til: Fanny Broholm (Borgerrepræsentationen)
Emne: 2019-0311480 Svar til Fanny Broholm, MB vedrørende fragt af jord til Lynetteholmen

Kære Fanny Broholm, MB

På vegne af vicedirektør Karsten Biering Nielsen, Byens Udvikling, sendes svar på din henvendelse af 14. november 2019 vedr. fragt af jord til Lynetteholmen.

Med venlig hilsen

Anders Bue Bitsch
Fuldmægtig
Sekretariat (Byens Udvikling)

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen
Byens Udvikling

Fra: Fanny Broholm (Borgerrepræsentationen)
Sendt: 14. november 2019 11:31
Til: TMFKP Sekretariat
Emne: Politikerspørgsmål Fanny Broholm

Hvad er forskellen på CO2-udledningen forbundet med at fragte jorden til anlægningen af Lynetteholmen ved hjælp af henholdsvis lastbiler eller fragtskibe?

Er der noget juridisk til hinder for, at man ved anlægningen af Lynetteholmen stiller krav om fragtmetode af jorden?

Med venlig hilsen

Fanny Broholm (Borgerrepræsentationen)
Medlem af Borgerrepræsentationen
Borgerrepræsentationen



Til Fanny Broholm

Frugt af jord til Lynetteholmen: lastbil vs. skib

25. november 2019

Kære Fanny Broholm,

Sagsnummer
2019-0311480

Tak for dine spørgsmål af 14. november 2019 vedrørende frugt af jord til Lynetteholmen.

Dokumentnummer
2019-0311480-3

- 1) Hvad er forskellen på CO₂-udledningen forbundet med at fragte jorden til anlægning af Lynetteholmen ved hjælp af henholdsvis lastbiler eller fragtskibe?
- 2) Er der noget juridisk til hinder for, at man ved anlægningen af Lynetteholmen stiller krav om frugtmethode af jorden?

1. CO₂-udledning fra lastbil vs. skib

CO₂-udledningen ved de alternative transportveje og transportformer vil afhænge af, hvor jorden kommer fra, herunder afstand til havnen og Lynetteholmen.

Jord fra byggeprojekter i København kan transporteres med lastbil hele vejen til Lynetteholmen. Alternativt kan man vælge transport til en mellemstation ved et stykke af kystlinjen eller i havnen, hvorfra jorden sejles til Lynetteholmen.

Det er ikke muligt indenfor rammerne af dette svar at lave en troværdig sammenligning af CO₂-udledningen ved disse alternativer i forhold til anlægning af Lynetteholmen.

I Kvæsthusprojektet finansieret af Realdania og Kulturministeriet valgte NCC Construction i 2013 at bortskaffe 100.000 tons jord fra udgravning til en parkeringskælder ad vandvejen. Projektet var i forvejen placeret ved havnen. Forarbejdet viste ifølge entreprenøren både miljømæssige og logistiske fordele ved at transportere jorden videre på et skib.

Erfaringerne fra Nordhavnsdepotet viser dog, at jorden til deponering bliver genereret både i og udenfor byen og at de færreste projekter ligger direkte ved kajarealer.

Som led i arbejdet med "Bæredygtig jordtransport" gennemførte Københavns Kommune i 2013 to workshops og konkluderede: *"Transport ved pramning eller anden form for bulk transport ad søvejen kan lade sig gøre, men de eksempler, man har regnet på, giver ingen eller i bedste fald kun en begrænset reduktion af CO₂, og der synes heller ikke at være en umiddelbar økonomisk gevinst"*.

Byens Udvikling
Klima og Byrum
Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

I forbindelse med Københavns Kommunes klimaplan arbejder forvaltningen på at stille krav til kommunens egne arbejdsmaskiner og de maskiner, der anvendes i udbud af bygge- og anlægsopgaver. Baseret på regneeksempler fra 2013 kan initiativet med arbejdsmaskiner potentielt reducere CO₂-udledning fra transport af jorden med skib, hvor ca. halvdelen af udledningerne består af losning og læsning med arbejdsmaskiner.

Grundlæggende reducerer pramning dog ikke den samlede transportmængde med lastbil i København, da jorden skal transporteres til udskibningsstedet.

Teknologiudvikling og nye miljøzoneregler kan betyde mindre CO₂-udledning fra lastbiler.

Københavns Kommune forventer, at alternative transportmuligheder til Lynetteholmen undersøges i den kommende miljøvurdering fra By og havn. Denne forventes færdig medio 2020.

2. Krav om transportveje og -former

Umiddelbart har kommunen begrænsede muligheder for ad lovgivningens vej at stille krav til enten transportvejen eller -formen.

For kommunens egne transporter eller de, som involverer et kommunalt udbud, er det muligt at sætte krav i udbudsbetingelserne, forudsat man er villig til at betale en eventuel meromkostning.

Anlæg af Lynetteholmen kan dog ikke sidestilles med et kommunalt byggeri af fx skoler eller daginstitutioner, hvor kommunen selv eller en kommunal leverandør i byggeriet står for udgravning og deponering af jorden. Hovedparten af transporten med jord gennemføres af leverandører på private byggeprojekter. De private aktører beslutter, hvor jorden skal deponeres og hvordan den skal transporteres.

Tvangsruter

Det er muligt at sætte krav til tvangsruter for særlige transportopgaver, som involverer farligt gods eller som på anden vis udgør en fare. Transporten af jord til Lynetteholmen kan dog ikke kategoriseres som farlig. Umiddelbart er det forvaltningens juridiske vurdering, at det ikke er muligt at stille krav om tvangsruter til transporten af jord.

Hvidovre Kommune har taget stilling til spørgsmålet i deres vision for Avedøre Holme og synes at konkludere, at det er muligt at etablere tvangsruter til lands og til vands, som gør det muligt at adskille jordtransport fra den øvrige transport. Forvaltningen vil afklare denne fortolkning nærmere.

Afværgeforanstaltninger

Det er muligt at stille krav til, at bygherre undersøger afværgeforanstaltninger, fx i form af modtageanlæg til pramtransport, hvis transport med lastbil på vejnettet vurderes at udgøre en væsentlig miljøpåvirkning.

Myndigheden vil vurdere, om det i tilstrækkelig grad afværger miljøpåvirkningerne. Men der skal være tale om en væsentlig virkning, som fremgår af den lovpligtige miljøvurdering, før man kan kræve afværgeforanstaltninger og det er en forudsætning, at de er proportionale.

I miljøvurdering af Sydhavnsmetroen er transport af den opgravede jord på pram og med lastbil begge vurderet som muligheder. Transport med lastbil vurderes i denne sag at kunne afvikles i København uden væsentlige gener for omgivelserne. Der stilles derfor ikke krav om pramtransport. Det henstilles i stedet til bygherren at tage mulighederne med i overvejelserne ved valg af transportform.

Den lovpligtige miljøvurdering indeholder sjældent en økonomisk vurdering eller værdisætning af de eksterne effekter, fx i forhold til sundhed, støj, ulykker, trængsel og CO₂-udledning, som et projekt kan forventes at medføre.

Disse forhold indgår typisk ikke i vurderingen af, hvornår virkningerne af projektet er "væsentlige" og hvornår mulige afværgeforanstaltninger er "proportionale" med fx omkostningerne ved at gennemføre dem.

Miljøzoneregler

En mulighed kan være at skærpe de nye miljøzoneregler. Det vil i givet fald være uafhængigt af transporten med jord, men vil gælde for al tung transport. Ændringer i miljøzonereglerne skal vedtages af Folketinget.

Frivillige partnerskaber

En mulighed kan være forskellige former for frivillige partnerskaber med branchen – en tilgang der kan sammenlignes med transporten af varer mv. i byen (city logistik).

Med venlig hilsen
Karsten Biering Nielsen
Vicedirektør