



Svar vedrørende udgifter forbundet med jordtransporter til og fra Lynetteholmen

Medlem af Borgerrepræsentationen Kim Hjerrild (Å) har den 19. september 2021 stillet følgende spørgsmål til Teknik- og Miljøforvaltningen:

Spørgsmål

1. Kan TMF bekræfte, at der efter de seneste oplysninger fra By & Havn er tale om i alt 996 daglige kørsler med jord til og fra Lynetteholmen? (jf. artikel i AmagerLIV i sidste uge, hvortil By & Havn skal have oplyst, at der bliver tale om 314 kørsler TIL Lynetteholmen over Langebro + 184 TIL Lynetteholmen over Knippelsbro).
2. Hvor længe forventes lastbilkørslerne at skulle finde sted, fordelt på relevante delstrækninger - jf. at den samlede anlægsperiode af By & Havn planlægges til at vare mindst 30 år, men at der kan ske ændringer i dele af ruten undervejs?
3. Hvad forventer forvaltningen, at ovennævnte lastbiltrafik vil medføre af
 - a. øget slid på vejbelægningerne på de berørte strækninger i den berørte periode? I svaret skal der skelnes mellem belægning generelt og huller og belastningsspor.
 - b. gener i form af overskudsvand på kørebanen, når vejen belastes med tung trafik?
 - c. støv og sand mm. på kørebanen?
4. Hvordan opgør forvaltningen de samlede udgifter afledt af pkt. a.-c. og hvordan og med hvilke beløb forventes udgifterne at påvirke forvaltningens budget de næste 5, 10 og 20 år?
5. Forventer forvaltningen, at de afledte udgifter gives som merbevilning eller skal disse afholdes indenfor den generelle ramme?

Svar

1.)

Teknik- og Miljøforvaltningen kan ikke bekræfte tallene.

AmagerLIV har i deres artikel lagt antallet af jordtransporter til Lynetteholm oveni antallet af jordtransporter, der i dag kører af samme rute til Nordhavn. Sidstnævnte transporter vil ophøre, når der ikke længere modtages jord på Nordhavn.

30-09-2021

Sagsnummer i F2
2021 - 5700

Dokumentnummer i F2
380659

Sagsnummer i eDoc
2021-0298460

Ifølge VVM'en forventes det samlede antal jordtransporter til Lynetteholmen at være på omkring 350 lastbilkørsler pr. døgn med et tilsvarende antal lastbilkørsler tilbage fra depotet.

På Langebro forventes summen af jordtransporter, til og fra Lynetteholm at være 314 pr. døgn, hvilket er en stigning på 300 lastbiler i døgnnet sammenlignet med antallet af lastbiler i dag.

På Knippelsbro forventes summen af jordtransporter, til og fra Lynetteholm at være 184 pr. døgn, svarende til en stigning på 22 lastbiler i døgnnet sammenlignet med antallet af lastbiler i dag.

Jordtransporten på vejene omkring Nordhavn og Østerbro vil falde tilsvarende. I vedhæftede detailnotat om jordtransporterne, fremgår antallet af jordtransporter over havnesnittet.

2.)

Jordtransporternes ruter afhænger af en række forskellige parametre, som f.eks. hvor jorden stammer fra (oprindelsespunktet), hvor jorden karteres, og hvilket vejnet, der er til rådighed for transporterne.

I dag kører der ca. 162 jordtransporter over Knippelsbro til/fra Nordhavn. Forventningen er, at der fra 2023 vil køre ca. 184 jordtransporter til/fra Lynetteholm over Knippelsbro. Til orientering kan det oplyses, at Københavns Kommune med anlægsloven for Lynetteholm har fået hjemmel til at anvise tvangsruiter for jordtransport til Lynetteholm.

Hvis Østlig Ringvej etableres, forventes en stor andel af jordtransporterne at benytte denne, og antallet af jordtransporter til/fra Lynetteholm over Knippelsbro forventes derfor at falde til 10.

I baggrundsrapporten om trafikale forhold til VVM for Lynetteholm (afsnit 4), fremgår antallet af jordtransporter på vejnettet i og omkring København i en række forskellige scenarier. Her fremgår det blandt andet, hvilken betydning Østlig Ringvej forventes at få, samt mulighederne for at flytte jordkarteringsanlægget, hvor jord analyseres og evt. renses, inden det køres til deponi.

Afslutningsvis kan Teknik- og Miljøforvaltningen gøre opmærksom på, at oprindelsesstedet for jord vil ændre sig over tid. By & Havns opgørelser tager udgangspunkt i transporten fra de allerede kendte lokationer (f.eks. Godbaneterræn, Postgrunden, og Metroarbejdspladsen på Østerbro). I driftsperioden for Lynetteholm vil der blive åbnet for andre byudviklingsområder, f.eks. næste etape af Nordhavn og Refshaleøen (perspektivområde i KP19), og man vil forventeligt kunne transportere jorden fra Metroen og Østlig Ringvej fra arbejdspladser tættere på deponiet ift. transporten fra Cityringen, hvor jord blev hentet ind i byen.

3a.)

Teknik- og Miljøforvaltningen forventer en hurtigere nedslidning af de berørte strækninger, hvilket betyder, at de hurtigere vil fremstå med krakelering, slaghuller og sporkøringer. Tidligere erfaring fra metrobyggeriet har vist, at de berørte gader nedslides hurtigere grundet den øgede mængde af tung trafik, som byggeriet forårsager. Det er dog her

igen relevant at bemærke, at der vil være andre veje i København, der aflastes af tung trafik, og dermed forventer forvaltningen en mindre nedslidning af disse strækninger. Ruter der især vil blive belastet, er Ved Stadsgraven, Vermlandsgade, Uplandsgade og Prags Boulevard.

3b.)

Teknik- og Miljøforvaltningen forventer ikke en øget vandmængde på kørebane, grundet den øgede mængde tung trafik.

3c.):

Erfaringen har vist, at der er et øget behov for tømning af vejbrønde på strækninger, hvor der er en øget trafik belastningen i form af jordkørsel. Der kan ligeledes forekomme et øget behov for ekstra renholdelse på belægningen.

4.)

Forvaltningen har ikke nogen erfaringstal, der kan forudsige hvor meget hurtigere vejen nedslides grundet den øgede mængde tunge trafik. Det er derfor ikke på nuværende tidspunkt muligt at vurdere et prisoverslag på hurtigere nedslidning.

Teknik- og Miljøforvaltningens erfaring vedrørende delvist nedslidte veje, der udsættes for tung trafik er, at udgiften til reparationer i form af huller og lapninger er langt højere. Derfor udfører forvaltningen en forstærkning af belægningen i videst muligt omfang, inden belastningen påbegyndes. Det er dog relevant at nævne, at der med jordtransport tilsvarende vil forekomme mindre transport på andre veje i byen, som dermed aflastes af tung trafik.

5.)

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at der vil forekomme et behov for øget budget til de ekstraudgifter, der er med rensning af vejbrønde og renholdelse af belægningen.

Når jordkørslen er afsluttet, kan det ved en besigtigelse vurderes, om den øgede trafikbelastning har haft konsekvenser på nedslidningen. Dette skyldes blandt andet vejenes forskellige opbygning og tilstand, samt tidligere og kommende gravninger.

Akutte skader kan udbedres indenfor nuværende driftsbudgetter.

Svaret er offentligt tilgængeligt på kk.dk/artikel/spørgsmål-til-teknik-og-miljøudvalget.

Karsten Biering Nielsen
Vicedirektør