



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

20. maj 2021
2021-3465

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 5. maj 2021 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Rasmus Vestergaard Madsen (EL).

Spørgsmål nr. 495:

Vil ministeren redegøre for, hvilke typer lastbiler, der kommer til at køre jord gennem indre by, herunder i forhold til lastbilernes vægt og længde? Og vil ministeren i den forbindelse redegøre for, om det ændrer ved det støjbillede, der oprindeligt er lagt til grund for vurderingen af projektets støjbelastning i anlægsfasen?

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for By & Havn, der oplyser følgende:

”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, ligesom anden tung trafik, skulle overholde de generelle bestemmelser, der f.eks. knytter sig til miljøzonen i København mv. Tillige gives der i forslag til L 220 mulighed for, at Københavns Kommune kan indgå frivillige aftaler med leverandører af jord til Lynetteholm vedr. vejstrækninger, ruter og tidspunkter for transport af jord til Lynetteholm.

Det er i miljøkonsekvensvurderingens trafikberegninger antaget, at fremtidige lastbiler til Lynetteholm i driftsfasen vil transportere 30 tons jord pr. læs i gennemsnit. Til sammenligning kan det oplyses, at jordtransporterne til Nordhavn erfaringsmæssigt har afleveret ca. 32 ton pr. læs. Der er altså tale om lastbiler, der i størrelse, vægt og længde ca. svarer til dem, der i dag ses på vejene med jord til Nordhavn.

For den sidste del af ruten til Lynetteholm fremgår det af lovforslaget, at By & Havn skal etablere et system, der sikrer, at de lastbiler, der afleverer overskudsjord, benytter den nye adgangsvej via Prø-

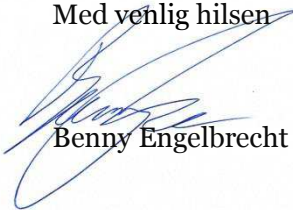


vestenen for at lede lastbiltrafikken væk fra tættere bebyggede områder ved Margretheholm og de snævre vejforhold ved ankomsten til Refshaleøen.

I Miljøkonsekvensrapporten er ændringen i støjpåvirkningen vurderet på baggrund af forøgelsen i antal kørsler med lastbil i forskellige scenarier. I vurderingen af den støjmæssige konsekvens af den øgede lastbiltransport er trafikmængdeforøgelsen i tilfælde, hvor det er tung trafik, som står for forøgelsen, ganget med en faktor 10 for at afspejle den faktiske støjmæssige stigning, da tung trafik er omkring 10 gange så støjende som normal biltrafik.”

Derudover må man også i fremtiden forvente, at den tunge trafik bliver grønnere og udleder færre emissioner, bl.a. som følge af den CO₂-differentierede og kilometerbaserede lastbilsafgift, der blev besluttet som led i aftale om grøn omstilling af vejtransporten af 4. december 2020.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht