



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

20. januar 2022
2021-3821

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 7. januar 2022 stillet mig følgende spørgsmål (TRU B 25), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

Spørgsmål nr. 42:

Der er fra By & Havn argumenteret med, at der ikke sker en stigning i den samlede lastbiltransport med jord, og at de blot kører ad andre ruter. Vil ministeren give en sammenligning af, hvor mange boliger der i dag overslagsmæssigt befinder sig langs de nuværende ruter for lastbilkørslen med jord til Nordhavn sammenlignet med det antal boliger, der fremover befinder sig langs de kommende ruter til Lynetteholmen?

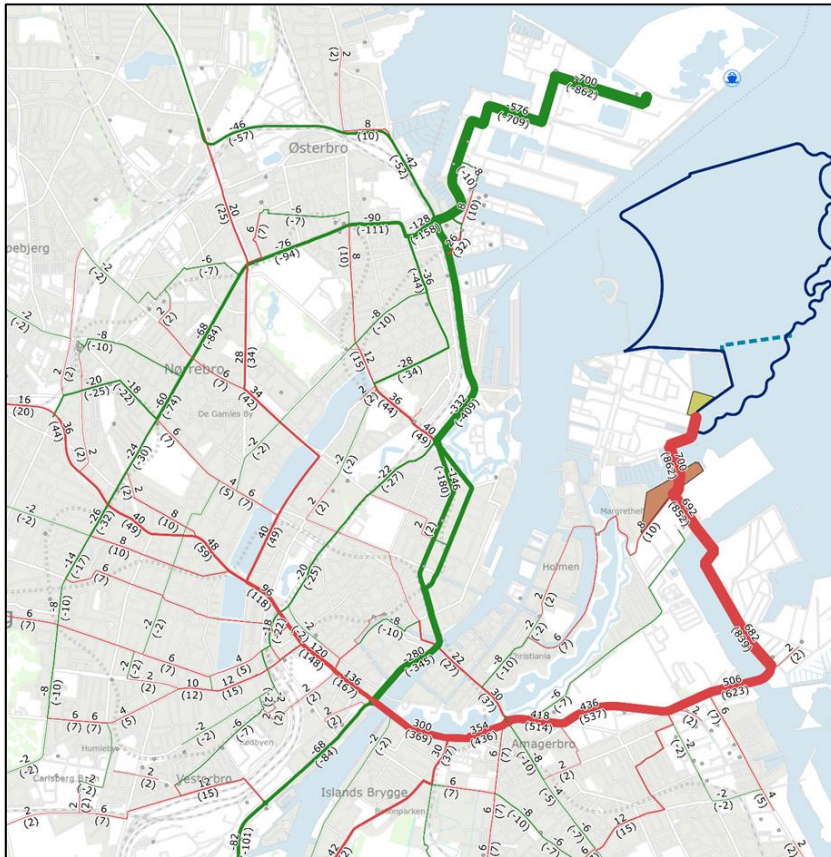
Svar:

Jeg har til brug for besvarelsen indhentet et bidrag fra Udviklings-selskabet By & Havn I/S, som jeg kan henholde mig til:

"I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen for Lynetteholm, er det undersøgt, hvordan trafikmønsteret ændrer sig for jordtransporten med lastbiler, når destinationen ændrer sig fra Nordhavn til Lynetteholm. Jordmængder svarende til dem der forventes til Lynetteholm transporteres allerede gennem i byen i dag, blot til en anden destination, nemlig Nordhavn. Det er vurderingen, at trafikken i København generelt vil være upåvirket af flytningen af jordtransporterne.

Flytningen af aktiviteterne fra Nordhavn til Lynetteholm vil føre til mere lastbiltrafik på vejene på Nordøstamager, herunder særligt Vermlandsgade og Uplandsgade. Til gengæld vil flytningen af jordmodtagelse aflaste vejene i Nordhavn og de større veje gennem Østerbro til Nordhavn, herunder Kalkbrænderihavns-gade/Sundkrogsgade, men også Store Kongens Gade og Bredgade i Indre By.

Se nedenstående illustration, der viser hvor trafikken flytter fra og hvor den flytter til.



På det overordnede vejnet et stykke væk fra Lynetteholm vil trafikbilledet være uændret i forhold til i dag. Hvis overskudsjord fra de bygge- og anlægsaktiviteter der pågår i København ikke i fremtiden kan køres til Lynetteholm, vil det skulle ud på væsentlig længere lastbilture til lokaliteter, f.eks. andre steder på Sjælland, med øget miljøbelastning til følge

Der er i de trafikale beregninger i Miljøkonsekvensvurderingen arbejdet med et influensvejnet som rækker væsentligt ud over det nordøstlige Amager. Det fremgår bl.a. af Miljøkonsekvensvurderingens figur 23-8, 23-9 og 23-10. Der er ikke foretaget beregninger af antallet af boliger langs de enkelte veje. Som det fremgår nedenfor udgør ændringerne i trafikmængderne på de enkelte strækninger kun en mindre andel af den samlede trafik på strækningerne.



Af en detaljbeskrivelse af netto-trafikændringer for jordtransporter udarbejdet af Rambøll i forbindelse med Miljøkonsekvensvurderingen viser beregninger, at der på Knippelsbro kører 162 lastbiler dagligt med jord til Nordhavn (2018-2019), mens der vil køre 184 lastbiler til Lynetteholm (fra 2023). På Knippelsbro viser trafiktællinger fra 2019, at årsdøgntrafikken er 22.900 køretøjer, hvoraf 1.200 er tung trafik (lastbiler og busser).

På Langebro viser beregningerne, at der kører 14 lastbiler dagligt med jord til Nordhavn (2018-2019), mens der vil køre 314 lastbiler til Lynetteholm (fra 2023). Til sammenligning viser trafiktællinger fra 2019, at årsdøgntrafikken på Langebro er 50.600 køretøjer, hvoraf 1.800 er tung trafik (lastbiler og busser).

Lastbiler med jord til Lynetteholm udgør således en lille del af den samlede trafik på de to broer.

Tilsvarende viser beregning af netto-trafikændringer for jordtransporter udarbejdet af Rambøll i forbindelse med Miljøkonsekvensvurderingen, at der på hhv. Bredgade og Store Kongensgade kører 230 lastbiler dagligt med jord i tilknytning til Nordhavn, mens der vil køre 84 lastbiler dagligt i tilknytning til Lynetteholm (fra 2023). Der vil altså være tale om en nettoreduktion på 146 lastbiler/døgn på Bredgade og Store Kongensgade.

Vurderingerne i Miljøkonsekvensrapporten er fokuseret på det nordlige Amager, hvor trafikstrømmene til Lynetteholm vil blive koncentreret og de øgede trafikale påvirkninger er størst. Her vil trafikken på udvalgte strækninger generelt stige med 0-7 %, med største stigning på Vermlandsgade/Uplandsgade med 5-7 %.”

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht