

## Pia Lindgren

---

**Fra:** TMFKP Sekretariat  
**Emne:** Svar på spørgsmål stillet af MB Gorm Gunnarsen (Ø) om lastbilkørsel til projektet Lynetteholm den 24. november 2021, eDoc nr. 2021-0378475

**Prioritet:** Høj

---

**Fra:** TMFKP PARC Rådhuspost  
**Sendt:** 9. december 2021 15:57  
**Til:** Gorm Gunnarsen (Borgerrepræsentationen)  
**Emne:** Svar på spørgsmål stillet af MB Gorm Gunnarsen (Ø) om lastbilkørsel til projektet Lynetteholm den 24. november 2021, eDoc nr. 2021-0378475  
**Prioritet:** Høj

Kære Gorm Gunnarsen, MB

På vegne af vicedirektør Karsten Biering Nielsen, Plan, Analyse, Ressourcer og CO2-reduktion, fremsendes svar på dine spørgsmål af 24 november 2021 vedrørende lastbilkørsel til projektet Lynetteholm.

Med venlig hilsen

**Erik Schunck**  
Fuldmægtig  
PARC Sekretariat

---

KØBENHAVNS KOMMUNE  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
Plan, Analyse, Ressourcer og CO2-reduktion



## Svar vedrørende lastbilkørsel til projektet Lynetteholm

Gorm Anker Gunnarsen (Ø) har den 24. november 2021 stillet følgende spørgsmål til Teknik- og Miljøforvaltningen.

### Spørgsmål

1. Hvor meget forventes det, at de lastbiler, som skal køre jord til projektet på Lynetteholm, vil slide på de københavnske veje? Herunder hvor meget lastbilerne – inkl. vejstøv fra slid på asfalt, på dæk og på vejstriber – vil forurene både til atmosfæren – herunder i form af CO<sub>2</sub> – og potentielt i Københavns Havn og i Øresund?
2. Hvad vil meget dette ekstra slid på vejene koste de københavnske skatteydere årligt over de næste cirka 30 år?
3. Hvordan stemmer den øgede forurening fra lastbilerne overens med de målsætninger for hhv. luft og vandet i havnen, som Københavns Kommune har?
4. Og sidst men ikke mindst vil jeg meget gerne vide, om der er lavet beregninger på – og i givet fald hvor meget – disse lastbilkørsler vil bidrage til de luftvejslidelser og den overdødelighed, der i forvejen er blandt københavnere? I opgørelsen bør også indgå belastning fra støj.

Spørgsmålene er suppleret med følgende:

”Henvendelsen er baseret på en kritik af mangler ved miljøundersøgelser og inddrager ekspert-udsagn, som jeg ønsker inddraget i besvarelsen”.

### Svar

Kære Gorm Anker Gunnarsen

Jeg vil gerne starte med at beklage forsinkelsen af besvarelsen.

Besvarelsen på de fire spørgsmål kommer her:

1)

Inden vedtagelsen af anlægsloven for anlæg af Lynetteholm gennemførte Trafikstyrelsen en Miljøkonsekvensvurdering af anlæg af Lynetteholm. Her blev det vurderet, at da antallet af jordtransporter forventes at være uændret i forhold til i dag: ” De beregnede stigninger i tung trafik omkring Lynetteholm udgør den samme trafik, som i dag kører til Nordhavn. Flytning af destinationen fra Nordhavn til

09-12-2021

Sagsnummer i F2  
2021 - 8924

Dokumentnummer i F2  
664585

Sagsnummer i eDoc  
2021-0378475

Plan, Analyse, Ressourcer og CO<sub>2</sub>-  
reduktion

Njalsgade 13  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452

*Lynetteholm vil derfor give en aflastning af flere vejstrækninger omkring Nordhavn, af samme størrelsesorden, som merbelastningen ved Lynetteholm."*

Da omfanget af trafik forventes at være uændret, må det antages, at der helt overordnet set ikke vil ske væsentlige ændringer i sliddet på vejnettet, inkl. vejstøv fra slid på asfalt, dæk og vejstriber.

I baggrundsrapport "Lynetteholm, Luft og klima" til Miljøkonsekvens rapporten for anlæg af Lynetteholm fremgår s. 34-35, at CO<sub>2</sub>-udledningen for jordtilkørsel ligger i intervallet mellem 1.625 tons/år og 1.768 tons/år, afhængig af kørselsscenario. Med det generelt skærpede fokus på at mindske CO<sub>2</sub> udledningen samt ny lovgivning i EU, hvad angår krav til maksimal udledning af CO<sub>2</sub> fra nye lastbiler, forventes fremtidens lastbiler at blive ændrede, med henblik på at mindske udledningen af CO<sub>2</sub>.

Lokalt set vil den øgede mængde lastbiler medføre en større belastning med NO<sub>x</sub>. Vejdirektoratet gennemførte i 2015 undersøgelser af luftkvaliteten langs statsveje, der viste, at der var enkelte steder langs statsvejene, hvor grænseværdien for NO<sub>2</sub> var overskredet, blandt andet langs Motorring 3 omkring København. Undersøgelsen viste også, at der kun var meget små ændringer af luftkvaliteten ved afstande over 50 meter og der var ingen overskridelser af partikelkoncentrationen ved boliger langs statsvejene. Der kører i størrelsesordenen 100.000 biler i alt (let og tung trafik) pr. døgn på Motorring 3. Beregninger for en motorvej med lidt lavere trafikniveau end Motorring 3 (ca. 30.000 biler i alt/døgn) viser koncentration af NO<sub>2</sub>, der svarer til mellem ca. 1/4 - 1/3 af grænseværdien. På baggrund af disse undersøgelser og prognosen for jordtransporter samt de gode muligheder for effektiv fortynding af udledningerne i det relativt åbne område, er det vurderet (s. 35-36) i baggrundsrapport "Lynetteholm, Luft og klima" til Miljøkonsekvensrapporten for anlæg af Lynetteholm, at den forøgede påvirkning af den lokale luftkvalitet i driftsfasen generelt vil være lille.

Forvaltningen har i dag ikke en præcis viden om hvilken forurening af overfladevand, herunder havnen og Øresund, der stammer fra lastbilkørsel og jordtransporter. Dog vil vejvandet på langt de fleste dele af det eksisterende vejnet blive ført til fælleskloak og derfor blive rensset på renseanlæggene. Da jordtransporterne primært kører på de større veje, vil langt det meste vejvand blive ført til renseanlæg. Helt ude på Nordhavn kører lastbilerne på veje, som leder ud i havnen via By & Havns gamle regnvandsledninger, men forureningsniveauet er ikke undersøgt. Alle belægnings på det kommende modtageområde, og eventuelt karteringsområde og på vaskepladsen, vil blive forsynet med tæt belægning og opsamling af overfladevand. Derudover skal den kommende nye adgangsvej langs Prøvestenen have en udledningstilladelse, hvor man forholder sig til målsætningerne for vandmiljøet.

Jorden, der forventes at blive håndteret på Lynetteholm, er jord der skal bortskaffes fra bygge- og anlægsprojekter. Nordhavn er blevet fyldt op på samme måde. I hovedstadsområdet er der gennem en del år produceret 2-3 mio. tons ren og ikke rensningseget forurenede jord årligt i forbindelse med anlægsarbejder. Københavns Kommune har pligt til at anvise en bortskaffelsesmulighed for jord, der opgraves i kommunen. Kapaciteten for modtagelse af jord i Nordhavn er opbrugt. Miljøstyrelsen har givet en godkendelse til midlertidig opfyldning af jord i Nordhavn indtil nyttiggørelsesanlægget Lynetteholmen kan tages i brug.

Langt det meste af den deponerede jord i Nordhavn kommer fra Frederiksberg og Københavns Kommune, og hvis denne jord ikke skal afleveres på Lynetteholm fremover, vil den skulle transporteres gennem og ud af byen til et egnet deponi. Det vil betyde øget kørsel med lastbiler og dermed yderligere slid på veje samt en øget udledning af CO<sub>2</sub>. Det vil fremover være andre dele af vejnettet i Københavns Kommune, der bliver belastet, men samlet set forventer Teknik- og Miljøforvaltningen ikke at luftforureningen og sliddet på vejene ændres i forhold til i dag. Jordtransporterne forventes derfor heller ikke at medføre en ændret påvirkning af vandet i Københavns Havn eller Øresund.

2)

Da antallet af lastbiler forventes at være det samme som i dag, vurderer Teknik- og Miljøforvaltningen, at sliddet på vejene principielt vil svare til det slid, der er i dag, men sliddet vil ske på andre dele af vejnettet. Lastbilkørsel slider meget på vejene, så det vil kræve større vedligeholdelse på den del af vejnettet, der fremover bliver belastet. Sliddet på vejene på Nordøstamager vil øges, mens sliddet på veje på Østerbro og Nordhavn vil mindskes og her vil udgifterne også mindskes.

3)

Som omtalt i svar på spørgsmål 1 og 2 forventes der ikke at være tale om en øget forurening. Forureningen fra jordtransporterne vil fortsætte som i dag, men de vil belaste andre dele af byen. Forurenede vejvande fra lastbiltransport langs den nye adgangsvej bliver håndteret i de udledningstilladelser, kommunen skal meddele, hvor man forholder sig til målsætningerne for vandmiljøet.

I Københavns Kommunes Kommuneplan 2019 fremgår det, at håndteringen af overskudsjord i et projekt så vidt muligt skal ske i en helhedsorienteret og bæredygtig proces. Overskudsjord skal så vidt muligt håndteres lokalt, så kostbar og miljøbelastende flytning undgås, fx gennem nyttiggørelse i klimasikring, støjafskærmning, erstatning for råstoffer, rekreative landskaber mv.

4)

Jf. svaret på spørgsmål 1 vurderes det i Miljøkonsekvensrapporten for anlæg af Lynetteholm, at omfanget af jordtransporterne vil være nogenlunde uændret og udledningen af NOx og partikler vurderes at ligge under grænseværdierne. Der er ikke lavet beregninger på, om jordtransporterne vil bidrage til luftvejslidelser og en øget dødelighed blandt københavnere.

.

I principaftalen mellem kommunen og staten Lynetteholmen fra 2018 indgår også en aftale om at etablere en østlig ringvej, der vil lede en del af biltrafikken - især den gennemkørende trafik, udenom centrum og hermed formodentligt nedsætte luftforureningen i Indre By mv.

Svaret er offentligt tilgængeligt på [kk.dk/artikel/spørgsmål-til-teknik-og-miljøudvalget](https://kk.dk/artikel/spørgsmål-til-teknik-og-miljøudvalget).

Karsten Bierring Nielsen  
vicedirektør