

## **Pia Lindgren**

---

**Fra:** TMFKP Sekretariat  
**Emne:** Besvarelse vedr. støjberegninger for hastighedsnedsættelse på Øresundsmotorvejen, eDoc nr. 2023-0423202

---

**Fra:** TMFKP MKB Rådhuspost  
**Sendt:** 12. januar 2024 11:41  
**Til:** Mikkel Skovgaard  
**Emne:** Besvarelse vedr. støjberegninger for hastighedsnedsættelse på Øresundsmotorvejen, eDoc nr. 2023-0423202

Kære Mikkel Skovgaard, MB

På vegne af vicedirektør Peter Højer, Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold, fremsendes hermed svar på dit spørgsmål vedr. støjberegninger for hastighedsnedsættelse på Øresundsmotorvejen.

Med venlig hilsen

**Frederik Brynaa Hansen**  
Politisk koordinator  
MKB Sekretariat

---

KØBENHAVNS KOMMUNE  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold



## Besvarelse vedr. støjreduktion ved hastighedsnedsættelser og støjreduktion ved en overdækning af Øresundsmotorvejen.

Medlem af Borgerrepræsentationen Mikkel Skovgaard (Ø) har den 14. december 2023 stillet følgende spørgsmål til Teknik- og Miljøforvaltningen.

### Spørgsmål

*Vi talte sammen for halvanden måneds tid siden om, hvorvidt forvaltningen kunne komme med nogle støjberegninger for en hastighedsnedsættelse på Øresundsmotorvejen, man kunne sammenligne med de støjberegninger, der ligger i foranalysen af en overdækning – som opfølgning på det forvaltnings svar, jeg fik om hastighedsnedsættelse.*

### Svar

Nedenfor fremgår svar på spørgsmål til Teknik- og Miljøforvaltningen om at vurdere, om det er muligt at sammenligne potentialerne for støjreduktion for hhv. overdækningsløsninger (herunder Hamborgskærme) og hastighedsnedsættelser på Øresundsmotorvejen. Både ift. reduktionen i dB og antallet af støjbelastede boliger.

Forvaltningen har sammenlignet resultater fra en række eksisterende analyser (henvisning til disse findes sidst i notatet). Da der er tale om en række forskellige projekter og modelberegninger for specifikke områder, skal resultatet af sammenligningerne tages med forbehold.

Hvis der er ønske om mere detaljerede beregninger, vil det kræve en ny analyse/modelberegninger, som forudsætter, at der afsættes midler ved kommende budgetforhandlinger.

### Resultat af sammenligningen af effekterne ved overdækning og hastighedsnedsættelse

Ifølge modelberegninger reduceres støjen langs en vej med ca. 1-1,5 dB per 10km/t, hastigheden nedsættes. Til sammenligning kan en længere overdækning forventeligt reducere støjen fra en delstrækning af Øresundsmotorvejen mere end 10 dB. En støjreduktion på fem dB opleves som en væsentlig reduktion, tre dB giver en hørbar men lille reduktion, og en støjreduktion på en dB giver kun en meget lille ændring.

19-12-2023

Sagsnummer i F2  
2023 - 18310

Dokumentnummer i F2  
109908

Sagsnummer i eDoc  
2023-0423202

Sagsbehandler  
Sandra May Shoesmith  
Sørensen

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Islands Brygge 37  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452

Resultaterne fra foranalysen af overdækning af Øresundsmotorvejen blev fremlagt til orientering for Teknik- og miljøudvalget d. 19. juni 2023. Foranalysen viser, at en overdækning på 1.600 meter reducerer antallet af støjbelastede boliger med 36% - 40% og antallet af stærkt støjbelastede boliger med 81%, jf. uddybning på side 5. Hvis en overdækningsløsning forlænges med ca. 400 meter til Tårnbytunnelen, reduceres antallet af støjbelastede boliger på den samlede strækning med ca. 47%, heraf antallet af stærkt støjbelastede boliger med 60%.

Miljøkonsekvensvurderingen, som Sund og Bælt har lavet for udvidelsen af Øresundsmotorvejen, viser, at den planlagte hastighedsnedsættelse fra 110 km/t til 90 km/t forventes at reducere antallet af støjbelastede boliger med ca. 30%, og antallet af stærkt støjbelastede boliger med 12%.

### **Trafikken på lokale veje og længden på en overdækning har betydning**

Det skal bemærkes, at et område langs en motorvej typisk også er påvirket af støj fra øvrige lokale veje, hvilket kan have betydning for både antallet af støjbelastede boliger og den oplevede støjreduktion. At antallet af støjbelastede boliger reduceres eller ej, betyder derfor ikke nødvendigvis noget for den oplevede støjreduktion.

Generelt mangler der viden om og erfaringer med, hvordan mennesker oplever effekterne ift. støj ved hastighedsnedsættelser. Fx gav forsøg med hastighedsnedsættelse i 2020 på Holbækmotorvejen på strækningen mellem Folehaven og Motorring 3 i den ene retning fra 110 km/t til henholdsvis 60 km/t, 70 km/t og 90 km/ en støjreduktion på 1-2 dB.

Hastighedsnedsættelser kan give øget rejsetid, og bilister vil i nogle tilfælde finde alternative ruter og skabe øget trafik og støj på de lokale veje. En overdækningsløsning påvirker som udgangspunkt ikke trafikken. Støjreduktion langs en overdækning er ikke ensartet og bliver mindre effektiv tættere på overdækningens afslutning.

Ovenstående resultater uddybes herunder i følgende afsnit:

- Generelt om støj
- Generelt om hastighedsnedsættelser
- Generelt om overdækninger og støjskærme
- Støjkortlægning fra foranalyse overdækning af Øresundsmotorvejen
- Overdækning frem til Tårnbytunnelen
- Udvidelse af Øresundsmotorvejen

## Generelt om støj

Oversigten til højre viser støjbidraget fra forskellige almindelige aktiviteter (udarbejdet til Københavns Kommune handlingsplan for trafikstøj 2018 med inspiration fra DELTA - a part of FORCE Technology Skala). En bolig betragtes som støjbelastet, hvis støjniveauet på boligfacaden Lden er større end 58 dB og stærkt støjbelastet, hvis støjniveauet på boligfacaden overstiger 68 dB.

En reduktion på fem dB vil opleves som en væsentlig og tydelig reduktion, mens en reduktion på tre dB giver en hørbar men lille reduktion. En støjreduktion på en dB giver kun en meget lille ændring.

## Generelt om Hastighedsnedsættelser

Når hastigheden sænkes, er det både støjen fra motorstøj og dæk/vejbane, der reduceres. Nedenstående oversigt giver en indikation af støjeffekten ved at nedsætte hastigheden:

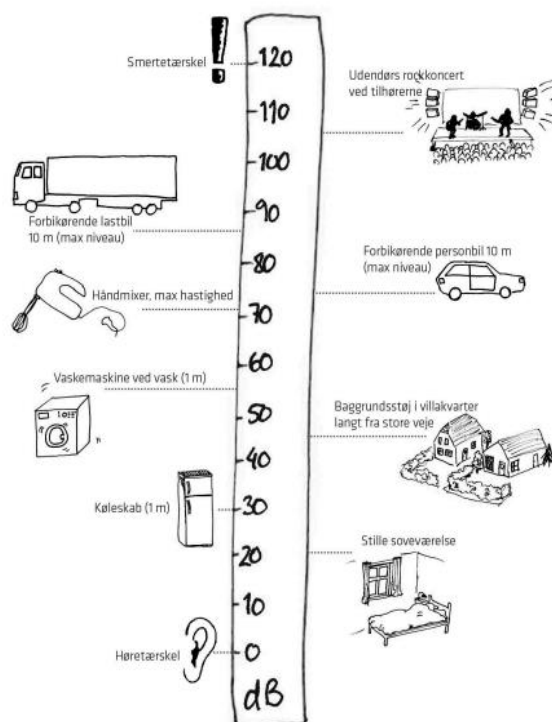
Ændring i hastighed	Ændring i støjniveau
Fra 110 km/t til 100 km/t	0,9 dB
Fra 100 km/t til 90 km/t	0,9 dB
Fra 90 km/t til 80 km/t	1,3 dB
Fra 80 km/t til 70 km/t	1,4 dB
Fra 70 km/t til 60 km/t	1,4 dB

Der er forudsat 10% tunge køretøjer og en typisk fordeling af trafikken over døgnet.

Den støjdæmpende effekt kan lægges sammen, så en hastighedsnedsættelse fra fx 110 km/t til 90 km/t kan give en støjreduktion på knap to dB. Da lastbiler i dag må køre 90 km/t på motorveje, vil støjeffekten forventeligt være lidt mindre (Vejdirektoratet 2020).

Hastighedsnedsættelser kan nedbringe CO<sub>2</sub>-udledningen fra trafikken. Effekten vil afhænge af størrelsen af hastighedsnedsættelsen. Ifølge Vejdirektoratet vil en nedsat hastighed og dermed øget rejsetid give negative samfundsøkonomiske omkostninger. Hastighedsreduktioner på motorveje kan desuden medføre, at trafikanterne finder alternative ruter, hvilket kan øge trafik og støj på de lokale veje. Det er derfor relevant at undersøge den samlede støjeffekt for området nærmere.

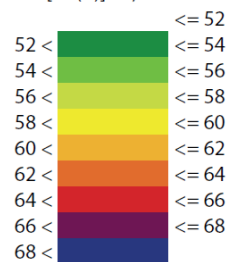
I 2020 nedsatte Vejdirektoratet hastigheden på Holbækmotorvejen fra 110 km/t til henholdsvis 60 km/t, 70 km/t og 90 km/t på strækningen mellem Folehaven og Motorring 3 (Vejdirektoratet 2021). Forsøget viste en marginal støjreduktion på 1-2 dB og vurderes ikke at være hørbar. Hastigheden blev dog kun nedsat i vestgående retning og berørte dermed kun ca. halvdelen af køretøjerne.



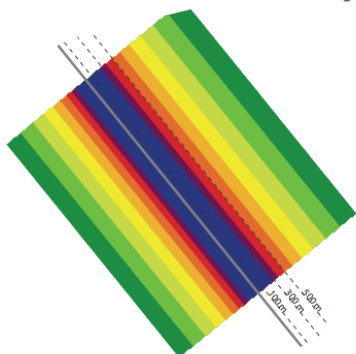
## Generelt om overdækninger og støjskærme

Resultater fra *Fremtidens forstad uden støj fra motorveje (Realdania 2022)* viser nedenstående beregninger af eksemplificerede støjkonturer. Der er anvendt en simpel model, hvor der ikke indgår terrænforskelle, bebyggelse, mm., der kan dæmpe støjens udbredelse fra vejen til de omkringliggende områder. Resultatet af støjberegningerne viser derfor en teoretisk og størst mulig støjdbredelse i fladt terræn.

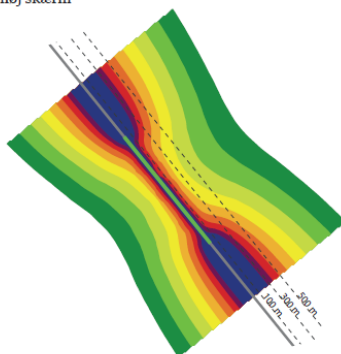
Lden [dB(A)] - 1,5 m.o.t.



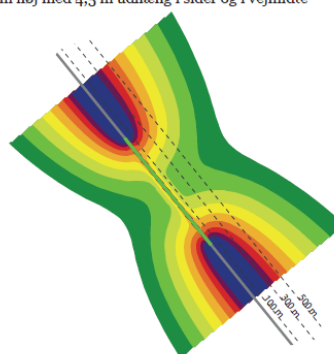
Reference uden tiltag



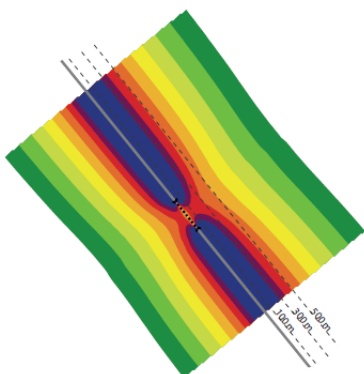
Klassisk støjskærm (2000 m)  
5 m høj skærm



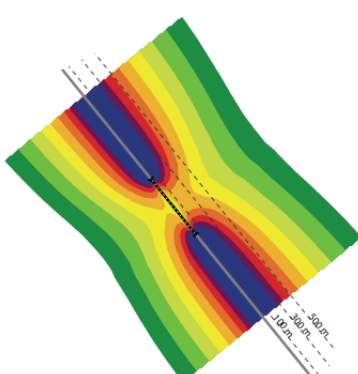
Ny optimeret støjskærm (2000 m)  
7,5 m høj med 4,5 m udhæng i sider og i vejmidte



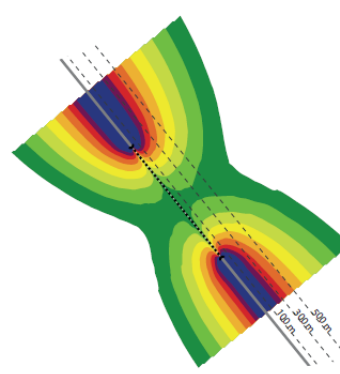
Overdækning (500 m)



Overdækning (1000 m)



Overdækning (2000 m)



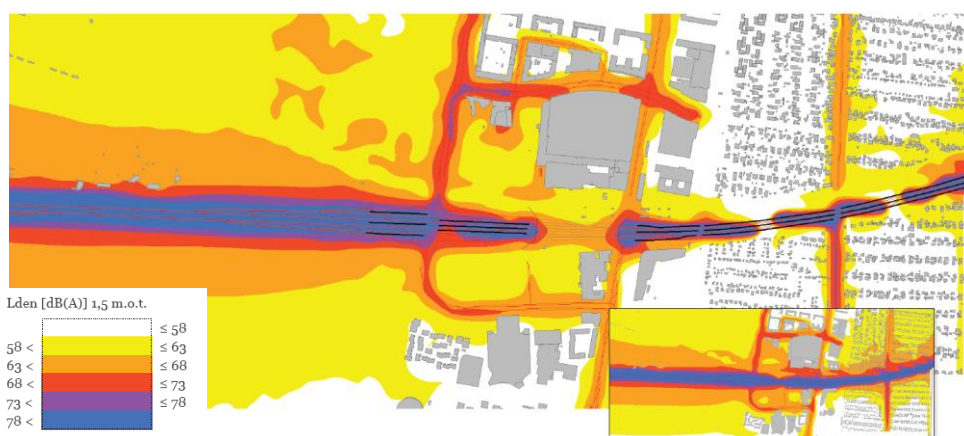
Det er en vigtig pointe at vejstøj ikke kun udbredes på siderne af en motorvej, men også i vejens længderetning. Det betyder at støjreduktionen ikke er ens langs hele strækningen, men vil være mindre jo tættere på udgangen af overdækningen man kommer. Derfor har overdækninger der etableres på korte vejstrækninger kun en begrænset effekt.

## Støjkortlægning fra foranalyse af overdækning af Øresundsmotorvejen

Foranalysen blev fremlagt til orientering for Teknik- og Miljøudvalget d. 19. juni 2023 og med Budget 2024 blev det besluttet, at foranalysens scenarie 1. *Priseffektiv Støjreduktion*, skal undersøges nærmere. Løsningen er ca. 1.600 meter lang og strækker sig fra Kanonvej mellem Kalvebod og Ørestad og frem til kommunegrænsen mellem Københavns Kommune og Tårnby Kommune. Den består primært af Hamborgskærme (ny optimeret støjskærm) og med en tung overdækning i centrum af Ørestad.

Støjkortlægningen fra foranalysen tager udgangspunkt i den forventede trafikafvikling i 2035, hvor Øresundsmotorvejen er udvidet, og hastigheden er sat til 90 km/t. I et basisscenarie uden en overdækning er der opgjort 2051 støjbelastede boliger og 37 stærkt støjbelastede boliger i projektområdet. I Scenarie 1 reduceres dette til 1317 støjbelastede boliger og 7 stærkt støjbelastede boliger.

Nedenfor ses et kort med støjubredelsen ved en overdækningsløsning som i scenarie 1 med basisscenariet indsat til sammenligning. Begge kan findes i foranalysen side 60.



Lokale veje i projektområdet er medtaget i støjkortlægningen, og det fremgår af kortet at de fortsat påvirker området. Kortet viser, som i ovenstående eksemplificerede støjkonturer, at støjen fra den del af motorvejen der ikke er overdækket ved Kalvebod Fælled, forsat påvirker Ørestad. På kortet kan der ses områder hvor støjreduktionen er mere end 10 dB.

### Overdækning frem til Tårnbytunnelen

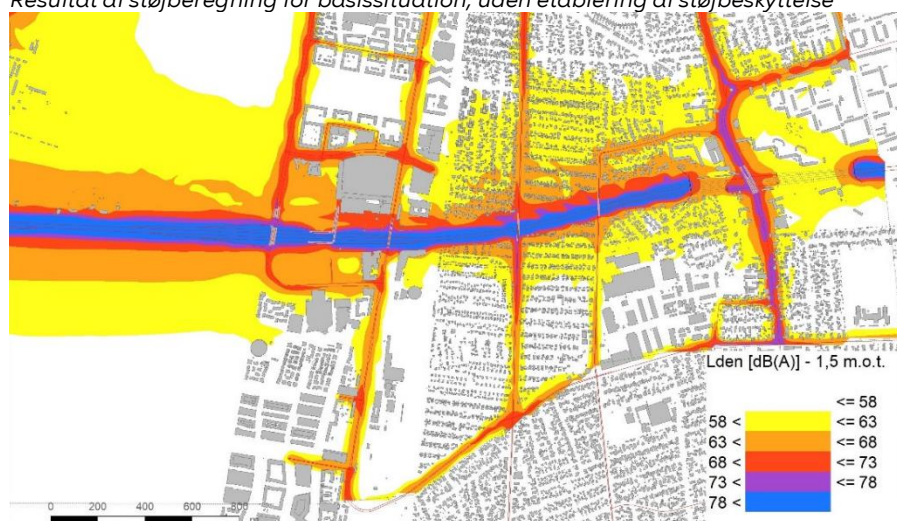
Ifm. med udarbejdelsen af foranalysen besluttede Tårnby Kommunes Økonomiudvalg den 12. april 2023 at bidrage med en supplerende støj-analyse for at se effekten af en yderligere forlængelse af en potentiel overdækning frem mod tårnbytunnelen (ca. 400 meter). I støjkortlægningen blev der taget udgangspunkt i foranalysens scenarie 3 med en tung overdækning, men resultaterne kan overordnet set overføres til scenarie 1.

I støjkortlægningen blev projektområdet udvidet frem til Tårnbytunnelen, og antallet af støjbelastede boliger blev opgjort til 3211. Med en overdækning, der slutter ved kommunegrænsen, bliver antallet af støjbelastede boliger reduceret til 2099, og med en overdækning frem til Tårnbytunnelen reduceres antallet af boliger til yderligere 1695 boliger, heraf reduceres antallet af stærkt støjbelastede boliger fra 94 til 37.

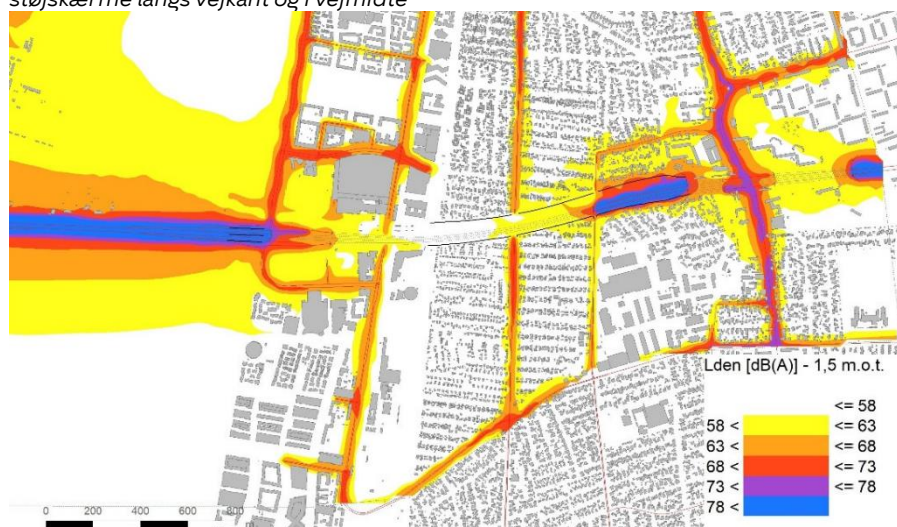
Foranalysen viser behovet for at tænke i lange sammenhængende stræk, da en åbning mellem en eventuel overdækning i Københavns Kommune og Tårnbytunnelen mindsker effekten af overdækningen.

Nedenstående kort viser støj kortlægningen fra Tårnby Kommunes bilagsnotat vedr. støj og økonomi udarbejdet af Cowi 2023.

Resultat af støjberregning for basissituation, uden etablering af støjbeskyttelse



Resultat af støjberregning for scenarie 3 med etablering af overdækning og Hamborg støjskærme langs vejkant og i vejmidte



Resultat af støjberregning for scenarie 3b med etablering af overdækning frem til Tårnbytunnelen.



### **Udvidelse af Øresundsmotorvejen**

Ifm. Infrastrukturplanen 2035 blev en udvidelse af Øresundsmotorvejen med et spor i hver retning besluttet. Miljøkonsekvensvurderingen for udvidelsen har været sendt i høring af Sund og Bælt, og høringsperioden er afsluttet primo december 2023. Forvaltningens høringssvar til Miljøkonsekvensvurderingen er vedlagt som bilag.

Ifm. udvidelsen planlægges en hastighedsnedsættelse fra 110 km/t til 90 km/t af sikkerhedsmæssige årsager.

Antallet af støjbelastede boliger er opgjort til 2.970 langs projektstrækningen, hvoraf 63 boliger er stærkt støjbelastede. Antallet af støjbelastede boliger forventes pga. af trafikudviklingen på motorvejen at stige til 5.606 boliger i 2040, hvoraf 351 boliger er stærkt støjbelastede. I miljøkonsekvensvurderingens projektforslag med en udvidelse af motorvejen og en hastighedsnedsættelse reduceres antallet af støjbelastede boliger til 3.929 boliger, hvoraf 308 boliger er stærkt støjbelastede.

Støjresultaterne i udvidelsesprojektet og overdækningsprojektet kan ikke sammenlignes direkte, da udvidelsesprojektet tager udgangspunkt i et længere stræk langs hele Øresundsmotorvejen og en forventet trafikudvikling i 2040, mens overdækningsprojektet tager udgangspunkt i en forventet trafikudvikling for 2035 og et kortere stræk af motorvejen.

### **Henvisninger:**

Vejdirektoratet 2020:

[Hastighedsnedsættelse VD 2020](#)

Vejdirektoratet 2021:

[Basis \(vejdirektoratet.dk\)](#)

Realdania 2022:

[Fremtidens forstad uden støj fra motorveje \(realdania.dk\)](#)

Københavns Kommunes Støjhandleplan

[af70a9a9-d176-4605-a2bd-4d6e986624e4-bilag-3.pdf \(kk.dk\)](#)

Foranalyse Overdækning af Øresundsmotorvejen, samt Tårnby Kommunes Bilagsnotat vedr. støj og økonomi 2023

[82548e83-0d09-4210-9921-39e100030b4b-bilag-4.pdf \(kk.dk\)](#)

Udvidelse af Øresundsmotorvejen

[Resume—Side 1 \(sundogbaelt.dk\)](#)

Svaret er offentligt tilgængeligt på <https://www.kk.dk/politik/politiske-udvalg/teknik-og-miljoedvalget/politikerspørgsmaal-til-teknik-og-miljoeforvaltningen>.



Mikkel Balskilde Hansen  
Områdechef



Trafikstyrelsen

## Københavns Kommunes bemærkninger til Trafikstyrelsens høring af miljøkonsekvensrapport for udvidelse af Øresundsmotorvejen

Trafikstyrelsen har den 13. oktober 2023 sendt en miljøkonsekvensrapport for udvidelse af Øresundsmotorvejen, udarbejdet af Sund og Bælt, i myndighedshøring.

Københavns Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen har følgende bemærkninger til rapporten.

### Støjbelastede boliger og overdækningsløsninger

(Kapitel 11)

Støj fra vejtrafik udgør en helbredsrisiko for de mennesker, som udsættes for støjen, og Københavns Kommune har et mål om, at "antallet af stærkt støjbelastede boliger over 68 dB skal være halveret inden udgangen af 2025". Københavns Kommune rejser derfor en bekymring for Miljøkonsekvensvurderingens resultater vedr. støj, hvoraf det fremgår, at antallet af støjbelastede boliger langs Øresundsmotorvejen stiger fra ca. 3000 i dag til ca. 4000 i 2040, hvoraf antallet af stærkt støjbelastede boliger stiger fra ca. 60 til ca. 300 boliger.

#### Stigningen i antallet af støjbelastede boliger bør nedbringes

I miljøkonsekvensvurderingen sammenlignes et nul-alternativ uden en udvidelse med et udvidelsesscenarie i 2040 (afsnit 1.1.4 og afsnit 11).

Det fremgår, at de forbedrede støjforhold i udvidelsesscenariet i forhold til nul-alternativet skyldes nedsættelsen af hastigheden fra 110 km/t til 90 km/t samt det støjreducerende slidlag, som bliver anvendt ved renoivering.

Københavns Kommune opfordrer til, at der undersøges en bredere vifte af supplerende løsninger til reduktion af støjen end reduktion af

08.12.2023

Sagsnummer  
2023-0419528

Dokumentnummer  
2023-0419528-6

Bygge-, Parkerings- og  
Miljømyndighed  
Virksomheder og VVM  
Njalsgade 13  
Postboks 380  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452

[www.miljoe.kk.dk](http://www.miljoe.kk.dk)

hastighed og støjreducerende slidlag. F.eks. højere støjskærme, overdækningsmuligheder, yderligere hastighedsnedsættelser, m.m.

Københavns Kommune bemærker, at det er uklart hvilket slidlag, der forudsættes i nul-scenariet. Københavns Kommune vurderer, at det støjreducerende slidlag bør være en forudsætning i begge scenarier. Bl.a. fordi vedligeholdelse og løbende fornyelse af det eksisterende slidlag allerede fremgår af støjhandlingsplanen for Øresundsmotorvejen 2018 og derfor må være en forudsætning uagtet en udvidelse.

Den planlagte hastighedsnedsættelse foreslås i miljøkonsekvensrapporten ud fra et sikkerhedshensyn, men hastighedsnedsættelser er tiltag der i stigende grad efterspørges for at nedbringe støjen fra vejtrafik. Her kan en hastighedsnedsættelse på Øresundsmotorvejen, der allerede er meget støjplaget, være relevant tidligere end 2040.

#### Foranalyse vedr. muligheden for at overdække Øresundsmotorvejen

Vejdirektoratet peger på, at det mest effektive middel til at reducere støj er at overdække vejene (Udmøntningsgrundlag - Pulje til støjbekæmpelse 2022). Københavns Kommune har i 2023 netop udarbejdet en foranalyse af mulighederne for at overdække Øresundsmotorvejen.

Det bør fremgå af miljøkonsekvensvurderingen, at foranalysen er besluttet i Københavns Kommunes Borgerrepræsentation. Dertil oplyser Københavns Kommune, at aftaleparterne i Københavns Kommune ved Budget 2024 har afsat midler til en videre undersøgelse af mulighederne for at overdække Øresundsmotorvejen.

Foranalysen viser, at Øresundsmotorvejen kan overdækkes på flere måder, og at løsninger på mere end 1,5 km reducerer støjen effektivt. Det vurderes, at der er plads til en overdækningsløsning, forudsat at udvidelsesprojektet som planlagt giver en to meter bred midterrabat med et friareal på en meter i midten. Hvis udvidelsesprojektet ændres i forhold til det forelagte på en sådan måde, at det begrænser, fordyrer eller komplicerer etablering af en eventuelt kommende overdækning, vil Københavns Kommune betragte det som problematisk.

#### Videre samarbejde om overdækning af Øresundsmotorvejen

I miljøkonsekvensvurderingen indgår et overordnet afsnit vedrørende forslag om overdækning af Øresundsmotorvejen (afsnit 3.2.2.). Her fremgår det, at det optimale vil være at planlægge de to projekter samlet for dermed bedst at kunne begrænse gener i anlægsfasen.

Københavns Kommune kvitterer for den gode dialog med Sund & Bælt i udarbejdelsen af den nu færdiggjorte foranalyse. Dertil har Københavns Kommune inviteret Sund & Bælt til at deltage i en arbejdsgruppe for

den videre undersøgelse og ser frem til et godt samarbejde mellem de to projekter, hvor der kan tages højde for en eventuel overdækning af Øresundsmotorvejen i detailprojekteringen af udvidelsen.

## **Trafikale forhold på Amager**

(kapitel 10)

### Tilslutningsanlæg ved Amager Strandvej

Tilslutningsanlægget ved Amager Strandvej ombygges, så der kommer mere bilkapacitet. Københavns Kommune er opmærksom på, at det derfor bliver derfor mere attraktivt for bilister at benytte tilslutningsanlægget ved Amager Strandvej. Amager Strandvej er en bydelsgade i kommunens vejnetplan, der skal betjene bydelens trafik, men ikke i større grad fungere som en regional vejforbindelse som del af ruten gennem København. Amager Strandvej er i forvejen udfordret på sin kapacitet, da den flere steder har to smalle kørespor. Vejen benyttes også af mange fodgængere, særligt i sommerhalvåret, da Amager Strandpark er en stor rekreativ attraktion i området.

### Trafikplan Amager

Københavns Kommune kan orientere om, at Borgerrepræsentationen med budgetaftalen for 2024 vedtog, at der fra primo 2024 til medio 2025 skal udarbejdes en Trafikplan for Amager. Der skal gennemføres analyser af trafikforholdene på Amager og på den baggrund udarbejdes en trafikplan for bydelen og igangsættes en visionsproces for bydelen. Et centralt emne i trafikplanen bliver hastigheden på større veje, og Københavns Kommune vil derfor følge Sund & Bælts arbejde med udvidelse af Øresundsmotorvejen og koordinere arbejdet efter behov.

## **Overfladevand og spildevand**

(Kapitel 17)

### Udledning og blandingszoner

Det fremgår af rapporten (bl.a. s. 18), at

*“Det er vurderet, at kvaliteten af det udledte vand er så god, at den efter 10 gange fortynding i Københavns Havn og Øresund vil overholde de gældende miljøkvalitetskrav. Det er ligeledes vurderet, at miljøkvalitetskrav i Øresund vil være overholdt. Der vil derfor ikke være en påvirkning af den nuværende tilstand eller muligheden for at opnå god økologisk og kemisk tilstand for overfladevandsområde Nordlige Øresund.”*

Københavns Kommune bemærker, at udledningen skal overholde miljøkvalitetskravene inden udledning - der kan ikke anvendes fortynding uden forudgående BAT. Hvis der anvendes BAT-rensning før

udledning, skal det vurderes, om det er nødvendigt at oprette blandingszoner for de konkrete stoffer, der ikke overholder miljøkvalitetskravene. Der vil efterfølgende være krav om løbende at nedbringe størrelsen af blandingszonerne.

#### Nordre Landkanal

Det fremgår af rapporten (bl.a. s. 18), at

*”Udvidelsen af Øresundsmotorvejen vil ikke medføre fysisk påvirkning af vandløb eller hav. Der er ingen ændringer i de nuværende udledningspunkter, som fortsat vil være til Københavns Havn, Nordre Landkanal og Øresund ved Amager Strandvej i Kastrup. Der vil også fortsat være en udpumpning til Grøblerenden på Kalvebod Fælled i sommermånederne.*

Dette er ikke korrekt mht. vandløbet Nordre Landkanal. Uanset at der ikke planlægges nogen ændring i udledningspunktet til Nordre Landkanal, vil afvandingen øges som følge af den øgede bredde og dermed det areal af motorvejen, der skal afvandes til Nordre Landkanal. Det indebærer, at den hidtidige udledningstilladelse ikke længere vil være dækkende, hvorfor der skal ansøges om fornyet udledning.

Imidlertid er der allerede i dag kapacitetsproblemer i vandløbet i forbindelse med større nedbørshændelser, hvor bl.a. Sund & Bælt har klaget til Vestamager Pumpedigelag over problemer m. at få pumpet vandet op i vandløbet fra bassinanlægget, der afvander motorvejen.

Desuden er der og har der været tilbagevendende problemer med vandkvaliteten i det oppumpede vand pga. højt okkerindhold og meget høje ammoniumkoncentrationer (der formentlig stammer fra jorden omkring det nedgravede anlæg til motorvejen). De ansvarlige for afvandingen fra motorvejen m.v. har ad hoc forsøgt at afhjælpe med oprensninger, men uden varige resultater.

Disse forhold omkring vandmængder ved større nedbørshændelser samt den ringe vandkvalitet skal adresseres i miljøvurderingen for at sikre forbedring i vandløbet, der har udløb til havnen nær ved Kalveboderne. Ellers vil det medføre problemer med at opnå udledningstilladelse. Vandløbet har status som privat vandløb, der indgår i Vestamager Pumpedigelag.

Tilsvarende problemer kan også være gældende for ”Trekantsøen”, der rent hydraulisk er del af Nordre Landkanal.

Tabel 17.4.

(s. 324)

Det er uklart, hvordan de angivne udledte koncentrationer hænger sammen med, at der i afsnit 1.1.10 fremgår at: "... kvaliteten af det udledte vand er så god, at den efter 10 gange fortynding i Københavns Havn og Øresund vil overholde de gældende miljøkvalitetskrav".

Koncentrationerne i det udledte vand bør også oplyses pr. udledningspunkt - det må være forskelligt fra sted til sted afhængig af rensningen og udledningpunkterne ligger i to forskellige kommuner.

Det bemærkes, at der skal søges om ny udledningstilladelse til Københavns Havn, da der etableres nyt bassin og afledes mere vand.

Tabel 17.3. og 17.4

(s. 323 og 324/ note 9 og 12)

Bekendtgørelsen hedder nu nr. 796 af 13/06/2023.

**Støj og vibrationer**

(Kapitel 11)

Københavns Kommune bemærker, at der p.t. er en revideret bygge- og anlægs-forskrift i høring og forskriften skal efter endt høring forelægges Teknik- og Miljøudvalget og endelig godkendes af Borgerrepræsentationen primo 2024 og ligeledes træde i kraft primo 2024. Københavns Kommune gør i den forbindelse opmærksom på, at arbejdstiderne ifm. med revisionen af bygge- og anlægsforskriften påtænkes reduceret fra hverdage mandag - fredag kl. 07.00 - 19.00 samt lørdage kl. 08.00 - 17.00 til hverdage mandag - fredag kl. 07.00 - 18.00.

Venlig hilsen

Lone Madsen  
Planlægger