



**Til Teknik- og Miljøudvalget**

1. februar 2018

**Notat om vejvand og trafikbelastning ifm. indstilling om tillæg nr. 8 til spildevandplanen**

Sagsnr.  
2017-0413867

Dokumentnr.  
2017-0413867-4

I forbindelse med Teknik- og Miljøudvalgets møde den 5. februar 2018 har Fanny Broholm (Å) stillet spørgsmål om:

1. Som udgangspunkt forudsættes det, at vejvand fra veje med en trafikbelastning på mere end 5.000 biler/døgn, ledes til renseanlæg via kloakken. Hvorfor er grænsen sat ved 5.000 biler/døgn?
2. Hvor bliver vandet ledt hen efter kloakken? Og kan der siges noget om, hvor det bliver udledt, afhængig af hvor i byen det stammer fra?
3. Vejvand fra veje med en trafikbelastning større end 5.000 biler/døgn kan tilsluttes vejvandssystemet. Vejvandet skal undergå simpel rensning inden udledning. Dette kan være rensning svarende til klasse 1. Hvad dækker klasse 1 over?

Ad 1.

Teknik- og Miljøforvaltningen har fastlagt en praksis for, hvordan det er hensigtsmæssigt at håndtere vejvand afhængigt af vejens trafikbelastning. Indholdet af forurenende stoffer i vejvand hænger sammen med, hvor mange biler, der kører på vejen. Erfaringer viser, at regnvand fra veje med få biler kan udledes til marine områder efter en simpel rensning i form af bundfældning. Når bundfældningen sikres en lang opholdstid, fjernes hovedparten af partikler i vandet - og dermed en stor del af de forurenende stoffer, da de er bundet til partikler.

Denne simple rensemetode er ikke tilstrækkelig til at rense vejvand fra tungt trafikerede veje, så der kan opnås en tilfredsstillende vandkvalitet. Dette vejvand skal undergå en avanceret rensning før udledning, som det sker i f.eks. Ørestad. Lokal avanceret rensning er dyr at etablere i den eksisterende by. Her er det hensigtsmæssigt fortsat at lede vejvandet til fælleskloakken, der ledes til renseanlæggene Lynetten og Damhusåen, hvor den avancerede rensning allerede er etableret. Det rensede vand fra renseanlæg udledes i Øresund.

Grænsen på 5.000 biler/døgn er fastlagt på baggrund af et ønske om at etablere et simpelt administrationsgrundlag i forhold til at håndtere vejvand. Det er på baggrund af vandkvaliteten af vejvand vurderet, at vejvandet fra sideveje, villaveje ol. kan udledes efter en simpel rensning. Københavns Kommunes trafiktællinger er derefter benyttet til at finde den trafikintensitet, der skiller disse veje fra de

**Byens Udvikling**

Njalsgade 13  
Postboks 348  
2300 København S

EAN nummer  
5798009809452

gennemgående hovedfærdselsårer. Resultatet viste, at 5.000 biler/døgn udgør denne skillelinje.

Ad 2.

I Københavns Kommune bliver al vejvand rensset. Enten via rensningsanlæg, hvis trafikbelastningen er mere end 5.000 biler/døgn, som beskrevet under spørgsmål 1. Eller via mere en enkel metode – olieudskiller – for veje med færre end 5.000 biler/døgn, som beskrevet i spørgsmål 3.

På grund af vejvands indhold af salt fra glatførebekæmpelse om vinteren kan rensset vejvand (under 5.000 biler/døgn) ikke udledes i ferske vande som søer og vandløb. Saltindholdet har ingen betydning for marine områder, da disse er saltholdige i forvejen. Udledning af rensset vejvand vil derfor kun være aktuelt i et bælte i en forholdsvis kort afstand fra kysten. I dag er der flest udledninger af vejvand til havnen, men også Øresund modtager vejvand på Amager og nord for havnen.

Ad 3.

Som nævnt under spørgsmål 1 skal det sikres, at vejvand renses for dets indhold af partikler. En af de gængse metoder til at opnå dette er i form af en olieudskiller, som er en forholdsvis kompakt enhed (2-20 m<sup>3</sup> afhængigt af vejarealet), der kan placeres lige før udløbet til f. eks havnen. Enheden er egentlig designet til at fjerne olie fra vejvand, men kan tillige fjerne partikler. Olieudskillere er i en teknisk standard opdelt efter deres renseeffektivitet i to forskellige klasser, hvoraf klasse 1 er den bedste.

Karsten Biering Nielsen  
Vicedirektør