

TM020 Videre undersøgelse af en overdækning af Øresundsmotorvejen, Amager Vest



Kort over Øresundsmotorvejen i Københavns Kommune. Fra KK Kort 2023

Baggrund

Med Overførselsagen 2021-2022 blev der afsat 1,8 mio. kr. til en foranalyse, som skulle afdække mulighederne for en overdækning af Øresundsmotorvejen på hele strækningen eller på delstrækninger i Københavns Kommune i dialog med Tårnby Kommune og andre interessenter.

Foranalysens resultater blev afrapporteret til Teknik- og Miljøudvalget den 19. juni 2023. I foranalysen er der med udgangspunkt i følgende tre konstruktionsformer undersøgt fire scenarier for en overdækning:

- *Hamborgskærme*. Ekstra høje støjreducerende skærme med udkrægning over kørebanerne. Mulighed for opsætning af solceller.
- *Let overdækning*. Konstruktion, hvorpå der ikke kan etableres rum for ophold. Mulighed for opsætning af solceller.
- *Tung overdækning*. Konstruktion, hvor der blandt andet vil kunne etableres grønne byrum med mulighed for ophold, let trafik og småbygninger.

Dette budgetnotat går på en videre undersøgelse af ét af de fire scenarier, der er undersøgt i foranalysen, samt på udvalgte tilvalg.

Indhold

I det følgende beskrives de fire scenarier, der kan undersøges nærmere, inkl. mulige tilvalg. Dernæst oplystes en række forhold, der vil indgå i undersøgelse, herunder den videre afklaring af organisering, proces og myndighedsinddragelse i forbindelse med en eventuel overdækning af Øresundsmotorvejen.

Den videre undersøgelse og scenarier

I foranalysen er der undersøgt fire scenarier, som kombinerer de tre konstruktionsformer på forskellige måder med fokus på henholdsvis støjreduktion, energiproduktion (solceller) samt sammenhænge og bykvalitet. De tre konstruktionsformer har alle en god støjdæmpende effekt (forudsat en samlet længde på mere end 1.500 meter), og de fire scenarier sikrer alle en bedre sammenhæng, da de indeholder en tung overdækning i minimum et område af Ørestad.



Valget af scenarie angiver det primære fokus for den videre undersøgelse med overdækningen. Vælges fx scenarie 1, er det primære fokus støjreduktion, mens der ved valg af scenarie 3 også er fokus på at skabe mest mulig sammenhæng og byrum. Scenarie 3 er det mest omkostningstunge, mens scenarie 1 er mindst omkostningstungt.

Table 1. Scenariernes økonomi, støjeffekt og klimabelastning ved senere anlæg

Parametre	Scenarie 1 Priseffektiv støjreduktion (1,6 km)	Scenarie 2 Integreret energiproduktion (2,5 km)	Scenarie 3 Sammenhænge Og bykvalitet (1,6 km)	Scenarie 4 Ørestad (850 meter)
Støjreduktion (2051 støjbelastede boliger i basis)	36% reduktion i antal støjbelastede boliger	42% reduktion i antal støjbelastede boliger	40% reduktion i antal støjbelastede boliger	3% reduktion i antal støjbelastede boliger
Anlægssum	1,3 mia. kr.	1,9 mia. kr.	3,7 mia. kr.	1,6 mia. kr.
CO₂-eq ved anlæg (A1-A3 og A4)	40.000-67.000 ton CO ₂ -eq	46.000-76.000 ton CO ₂ -eq	165.000- 277.000 ton CO ₂ -eq	65.000- 110.000 ton CO ₂ -eq

De fire scenarier og deres estimerede støjeffekt, anlægsspris (uden driftsomkostninger) og anlægsprojektets groft estimerede miljøpåvirkning målt i CO₂-eq. Kilde: Foranalyse, Cowi juni 2023.
Estimaterne vil blive kvalificeret yderligere i forbindelse med den videre undersøgelse.

I bilag 1 ses et kort over Øresundsmotorvejen opdelt i 7 delområder, som der refereres til i nedenstående. Delområderne defineres af de sti- og vejbroer der krydser vejen og banen.

Scenarie 1. Preiseffektiv støjreduktion, 1,6 km (2,2 mio. kr. i anlæg)

Scenarie 1 har fokus på støjreduktion, samtidig med at der skabes et minimum af sammenhæng mellem områderne, der gennemskæres af motorvejen.

Der undersøges opsætning af tung overdækning over motorvej og bane i centrum af Ørestad, delområde 4 og opsættes Hamborgskærme over motorvejen i delområde 2, 3, 5, 6 og 7. Opsætning af Hamborgskærme er som udgangspunkt den billigste løsning, men den videre undersøgelse kan vise, at en let overdækning er mere hensigtsmæssig (fx ift. levetid og sikkerhedskrav).

På nuværende tidspunkt er det uklart hvordan Hamborgskærme og lette overdækninger er omfattet af tunneldirektivet, hvilket skal afklares i dialog med bl.a. Vejdirektoratet. En tung overdækning af delområde 4 indebærer både en overdækning af Ørestad Station og banen, og den videre analyse skal undersøge udfordringerne nærmere - herunder om længde og placering med fordel kan tilpasses.

Tilvalg til scenarie 1. Let overdækning eller opsætning af Hamborgskærme langs motorvejen delområde 1, Kalvebod Fælled (0,3 mio. kr. i anlæg)

Støjreducerende effekt ved at forlænge overdækningen af motorvejen mod Kalvebod Fælled, delområde 1. Den optimale længde og konstruktionstype skal afklares med undersøgelsen.



Scenarie 2. Integreret energiproduktion, 2,5 km (2,5 mio. kr. i anlæg)

Scenarie 2 minder om scenarie 1 med undersøgelse af en tung overdækning i centrum af Ørestad, delområde 4. Scenariet kombinerer let overdækning og Hamborgskærme på resten af strækningen samt Hamborgskærme langs Kalvebod Fælled, delområde 1. Opsætning af Hamborgskærme er som udgangspunkt den billigste løsning, men den videre undersøgelse kan vise, at en let overdækning er mere hensigtsmæssig (fx ift. levetid og sikkerhedskrav).

Foruden støjreduktion er fokus i scenarie 2 på energiproduktion, og der opsættes solcellepaneler på den lette overdækning og Hamborgskærmene. Energiproduktion via solceller har, jf. den tidligere foranalyse, et begrænset potentiale ift. medfinansiering af en overdækning. En nærmere undersøgelse kan dog være relevant ift. hvordan solcellestrømmen kan anvendes direkte via interne forbindelser til at drive ventilation og belysningsanlæg på strækningen.

Scenarie 3. Sammenhæng og Byrum, 1,6 km (3,1 mio. kr. i anlæg)

I scenarie 3 er der fokus på støjreduktion og sammenhæng. Der undersøges opsætning af tung overdækning af både motorvej og bane i delområde 4, 5, 6 og 7 samt en tung overdækning af motorvejen i delområde 3 og Hamborgskærme i delområde 2. En tung overdækning af Øresundsmotorvejen i delområde 3 er kompliceret pga. ramperne, og motorvejsudvidelse udfordrer pladsforholdene. Det skal undersøges nærmere.

Med scenarie 3 indgår en indikativ business case af byggemuligheder ved kolonihaveområdet med ikke-varige kolonihaver, delområde 6, syd for motorvejen, herunder indledende vurdering af Københavns Kommunes muligheder og forpligtelser samt kvalificering af, hvor mange kolonihaver der vil kunne placeres på den tunge overdækning.

De tre tilvalg til scenarie 3 herunder kan vælges uafhængigt af hinanden eller sammen, idet de vedrører forskellige delområder. Der vil være omkostningssynergier ved valg af alle tre tilvalg.

Tilvalg 1 til scenarie 3. Let overdækning eller opsætning af Hamborgskærme langs motorvejen delområde 1, Kalvebod Fælled (0,4 mio. kr. i anlæg)

Støjreducerende effekt ved at forlænge overdækningen af motorvejen mod Kalvebod Fælled, delområde 1. Den optimale længde og konstruktionstype skal afklares med undersøgelsen.

Anlægsestimater er højere i dette tilvalg end i tilvalget til scenarie 1. Det skyldes, at der i scenarie 1 arbejdes med Hamborgskærme på en stor del af strækningen, og derfor er der en del overlap mellem tilvalg og grundscenarie i scenarie 1, hvilket ikke er tilfældet i scenarie 3, hvor det primære fokus i grundscenariet er den tunge overdækning.



Tilvalg 2 til scenarie 3. Let overdækning eller opsætning af Hamborgskærme langs motorvejen mod Tårnby, delområde 6 og 7 (0,5 mio. kr. i anlæg)

Tung overdækning af motorvej og bane er et komplekst projekt. Mulighederne for at opsætte let overdækning eller Hamborgskærme langs motorvejen i delområde 6 og 7 undersøges videre som et muligt alternativ til en tung overdækning.

Tilvalg 3 til scenarie 3. Tung overdækning med bebyggelse, delområde 3 (0,8 mio. kr. i anlæg)

Foranalysen peger på en mulighed for at overdække motorvej og jernbane med én samlet konstruktion i delområde 3. Den vurderes vanskelig at gennemføre pga. den manglende plads til søjler, de dobbeltrettede ramper, samt at arealet syd for p.t. er under planlægning. Løsningen kan belyses nærmere i en selvstændig analyse, hvor muligheden for at lade et større samlet bygningskompleks udgøre overdækningen indgår.

Scenarie 4. Ørestad, 800 meter (2,5 mio. kr. i anlæg)

I scenarie 4 har der været fokus på at sammensætte de forskellige overdækningskonstruktioner med en tung overdækning i delområde 4 og 5, let overdækning i delområde 3 og Hamborgskærme i delområde 2. Løsningen skaber sammenhæng i Ørestad, men har pga. længden kun en lille støjreducerende effekt. Foruden forhold beskrevet i næste afsnit vil scenariet kvalificere potentialerne ved energiproduktion på overdækningen.

Videre undersøgelse for det udvalgte scenarie

Nedenstående forhold skal undersøges for det scenarie, der vælges. Punkterne er uddybet i bilag 2.

- Projektets bygbarhed og trafikafvikling på Øresundsmotorvejen under anlæg
- Kvalificering af mulighederne for overdækning af banen og Ørestad Station
- Overdækning ved rampeanlæg, område 2 og 3
- Terrænforhold langs en mulig overdækning og tværgående broer
- Sikkerhedsmæssige krav og tunneldirektiv
- Levetid, drift og vedligehold af overdækningen
- Støjreduktion og samfundsøkonomiske perspektiver
- Øvrige forhold, herunder jordbundsforhold, ledninger, mm.
- Kvalificering af økonomi og tidsplan for anlæg
- Nærmere kvalificering af juridiske forhold og proces
- Overdækningen og udnyttelse af overfladen

Københavns Kommune kan kun gennemføre et overdækningsprojekt i samarbejde med en række relevante aktører, herunder Sund og Bælt, By og Havn, Tårnby Kommune, Transportministeriet, Amager Vest Lokaludvalg og øvrige relevante grundejere. Teknik- og Miljøforvaltningen vil afsøge mulighederne for at nedsætte en arbejdsgruppe eller en følgegruppe med relevante aktører.

Undersøgelsen forventes at løbe over to år (2024 og 2025). Teknik- og Miljøudvalget orienteres ultimo 2024 om status. I den forbindelse vurderer forvaltningen, om der er behov for en beslutningsag i stedet for en status i forhold til det videre arbejde med



analysen. Den samlede undersøgelse forventes forelagt Teknik- og Miljøudvalget primo 2026, med henblik på at indgå i forhandlingerne om Budget 2027.

Økonomi

Scenarie 1 har samlede anlægsomkostninger på i alt 2,5 mio. kr. i 2024-2025. Undersøgelsen forventes færdig i december 2025. Eksekvering af projekter på anlæg i perioden 2024-2025 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

Tabel 2. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder, scenarie 1

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Scenarie 1. Priseffektiv støjreduktion 1,6 km</i>						
Udvidet undersøgelse scenarie 1	Anlæg	1.100	1.100			2.200
- Tilvalg 1.a Overdækning Kalvebod Brygge	Anlæg	150	150			300
Udgifter i alt, scenarie 1		1.250	1.250	0	0	2.500

Scenarie 2 har samlede anlægsomkostninger på i alt 2,5 mio. kr. i 2024-2025. Undersøgelsen forventes færdig i december 2025. Eksekvering af projekter på anlæg i perioden 2024-2025 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

Tabel 3. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder, scenarie 2

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Scenarie 2. Integreret energiproduktion</i>						
Udvidet undersøgelse scenarie 2	Anlæg	1.250	1.250			2.500
Udgifter i alt, scenarie 2		1.250	1.250	0	0	2.500

Scenarie 3 har samlede anlægsomkostninger på i alt 4,6 mio. kr. i 2024-2025. Undersøgelsen forventes færdig i december 2025. Eksekvering af projekter på anlæg i perioden 2024-2025 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

Tabel 4. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder, scenarie 3

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Scenarie 3. Sammenhæng og Byrum</i>						
- Udvidet undersøgelse scenarie 3	Anlæg	1.550	1.550			3.100
- Tilvalg 1 Overdækning Kalvebod Fælled	Anlæg	200	200			400
- Tilvalg 2 Overdækning område 6 og 7	Anlæg	250	250			500
- Tilvalg 3 Bebyggelse område 3	Anlæg	400	400			800
- Synergibesparelse ved alle tre tilvalg	Anlæg	-100	-100			-200
Udgifter i alt, scenarie 3		2.300	2.300	0	0	4.600



Scenarie 4 har samlede anlægsomkostninger på i alt 2,5 mio. kr. i 2024-2025. Undersøgelsen forventes færdig i december 2025. Eksekvering af projekter på anlæg i perioden 2024-2025 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

Tabel 5. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder, scenarie 4

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Scenarie 4. Ørestad</i>						
- Udvidet undersøgelse scenarie 4	Anlæg	1.250	1.250			2.500
Udgifter i alt, scenarie 4		1.250	1.250	0	0	2.500

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at den videre undersøgelse er ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til risikotillæg. Dialog med interessenter vurderes dog som omfattende og kompleks.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 6. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 1

1.000 kr. - 2024 p/l	Ud- valg	Bevil- ling	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Projektering (Udvidet undersøgelse)	TMU	2000 - Ordinær anlæg	745	745			1.490	1.490*
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	355	355			710	710*
- Projektering, tilvalg	TMU	2000 - Ordinær anlæg	105	105			210	210*
- Udgifter til bygherreorganisation, tilvalg	TMU	2000 - Ordinær anlæg	45	45			90	90*
Anlægsudgifter i alt			1.250	1.250	0	0	2.500	2.500*

Tabel 7. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 2

1.000 kr. - 2024 p/l	Ud- valg	Bevil- ling	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Projektering (udvidet undersøgelse)	TMU	2000 - Ordinær anlæg	850	850			1.700	1.700*
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	400	400			800	800*
Anlægsudgifter i alt			1.250	1.250	0	0	2.500	2.500*



Tabel 8. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 3

1.000 kr. - 2024 p/l	Udvalg	Bevil- ling	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Projektering (Udvidet undersøgelse)	TMU	2000 - Ordinær anlæg	1.100	1.100			2.200	2.200*
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	450	450			900	900*
- Projektering, tilvalg 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg	140	140			280	280*
- Udgifter til bygherreorganisation, tilvalg 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg	60	60			120	120*
- Projektering, tilvalg 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg	175	175			350	350*
- Udgifter til bygherreorganisation, tilvalg 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg	75	75			150	150*
- Projektering, tilvalg 3	TMU	2000 - Ordinær anlæg	275	275			550	550*
- Udgifter til bygherreorganisation, tilvalg 3	TMU	2000 - Ordinær anlæg	125	125			250	250*
- Projektering, synergibesparelse ved valg af alle tre tilvalg	TMU	2000 - Ordinær anlæg	-70	-70			-140	-140*
- Udgifter til bygherreorganisation, synergibesparelse ved valg af alle tre tilvalg	TMU	2000 - Ordinær anlæg	-30	-30			-60	-60*
Anlægsudgifter i alt			2.300	2.300	0	0	4.600	4.600*



Tabel 9. Udgifter på alle styringsområder, scenarie 4

1.000 kr. - 2024 p/l	Udvalg	Bevil- ling	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Projektering (udvidet undersøgelse)	TMU	2000 - Ordinær anlæg	850	850			1.700	1.700*
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	400	400			800	800*
Anlægsudgifter i alt			1.250	1.250	0	0	2.500	2.500*

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende					
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/Kgs. Enghave	Valby	Amager Øst	
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest	X
Adresse/lokalitet: Øresundsmotorvejen i Københavns Kommune					

Tidligere afsatte midler

Der blev ved Overførselssagen 2021-2022 afsat 1,8 mio. kr. til en foranalyse, som skal afdække mulighederne for en overdækning af Øresundsmotorvejen på hele strækningen eller på delstrækninger i Københavns Kommune i dialog med Tårnby Kommune og andre interessenter.

(1.000 kr., løbende p/l)	2022
Overførselssagen 2021-2022	1.800
Afsatte midler i alt	1.800

Henvisninger

Afrapportering foranalyse overdækning Øresundsmotorvejen
[82548e83-0d09-4210-9921-39e100030b4b-bilag-4.pdf \(kk.dk\)](https://kkm.dk/bilag/82548e83-0d09-4210-9921-39e100030b4b-bilag-4.pdf)

Bilag

Bilag 1. Kort over delområder, Øresundsmotorvejen
Bilag 2. Uddybning af indhold for den videre undersøgelse

Bilag 1. Kort over delområder, Øresundsmotorvejen



Kortet viser projektområdet samt den naturlige inddeling i syv delområder. Delområderne defineres af de mange sti- og vejbroer der krydser Øresundsforbindelsen. Fra "Foranalyse af en overdækning af Øresundsmotorvejen" COWI, juni 2023.

Delområde 1 er ca. 900 m langt. Som for delområde 2 ligger Øresundsbanen ikke indenfor afgrænsningen af delområdet. Således er delområde 1 udelukkende koncentreret om Øresundsmotorvejen.

Delområde 2 er en del af Naturpark Amager og ligger på grænsen til Ørestad. Motorvejsstrækningen i delområde 2 er ca. 225 m lang. Delområdet ligger mellem Kanonvej i vest og Center Boulevard i øst

Delområde 3 er første møde med Ørestad for trafikanter på Øresundsmotorvejen og er et af de mest komplekse delområder i foranalysen pga. mange ramper. Samtidig er det delområdet, hvor motorvejstracéet og banetracéet mødes og fortsætter i to parallelle tracéer mod øst. Motorvejsstrækningen i delområde 3 er ca. 255 m.

Delområde 4 ligger som den centrale del af Ørestad og har en strækning på ca. 235 m. Delområdet ligger med vejbroen Ove Arups Vej og stibroforbindelsen mod vest samt vejbroen Ørestad Boulevard og metrohøjbanen i øst.

Delområde 5 har en strækning på ca. 200 m. Delområde 5 ligger mellem vejbroen Ørestad Boulevard og metrohøjbanen i vest samt stibroen Kanalvej i øst. Delområde 5 er ankomstområdet for både den kollektive trafik med Ørestad Metrostation og Ørestad regionale togstation.

Delområde 6 og 7 har en samlet vejstrækning på ca. 700 m, fordelt på ca. 350 m hver. Delområderne ligger i Kolonihavekvarteret og på kanten til Tårnby Kommune. Delområde 6 ligger mellem stibroen Kanalvej og vejbroen Kongelundsvej, hvor delområde 7 ligger mellem vest for delområde 6 og til vejbroen Oliefabriksvej, der markerer kommunegrænsen. Fra delområde 7 er der 350 meter til Tårnbyoverdækning.



Notat

Bilag 2. Uddybning af indhold for den videre undersøgelse af en overdækning af Øresundsmotorvejen i Københavns Kommune

Projektets bygbarhed og trafikafvikling på Øresundsmotorvejen under anlæg

Projektets bygbarhed vurderes nærmere, herunder byggepladslogistik, mulig anlægslogistik og -tidsplan samt principperne for afvikling af trafikken i anlægsperioden. Mulighederne for at koordinere ift. den planlagte udvidelse af Øresundsmotorvejen skal undersøges.

Kvalificering af mulighederne for overdækning af Ørestadsbanen og Ørestad Station

Omfanget af sporspærringer og mulighederne skal undersøges i dialog med Banedanmark og Sund & Bælt herunder ombygning af kørestrømsanlæg. Overdækningen af Ørestad Station (område 4 og 5) skal undersøges herunder mulige arealreservationer for en senere sporudvidelse af Øresundsbanen.

Overdækning ved rampeanlæg, område 2 og 3

På delstrækningen imellem Center Boulevard og Ove Arups Vej er der begrænset plads til en overdækningsløsning. Mulighederne for en overdækning af området skal undersøges nærmere, herunder om de eksisterende rampevægge kan bære en let overdækning.

Terrænforhold langs en mulig overdækning og tværgående broer

Mødet mellem terrænforhold, eksisterende konstruktionsanlæg og en overdækning undersøges – herunder muligheder for at reducere udfordringer med højdeforskelle, m.m. Overdækningens møde med de tværgående broer og metro skal undersøges, herunder hvordan broerne evt. kan integreres i en samlet løsning.

Sikkerhedsmæssige krav og tunneldirektiv samt levetid, drift og vedligehold af overdækningen

Krav til design, installationer, trafik og drift samt relevante risikoanalyser uddybes. De forskellige konstruktionstypers levetid vurderes. Krav og forhold ved drift og vedligehold af en overdækningsløsning beskrives nærmere.

21-08-2023

Sagsnummer i F2
2023 - 3312

Dokumentnummer i F2
93471

Sagsnummer i eDoc
2023-0073903

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

Støjreduktion og samfundsøkonomiske perspektiver

Hvordan støjudslib nær de tværgående broer kan reduceres, undersøges samt støjsikring af evt. friareal på en tung overdækning. Samfundsøkonomiske perspektiver kvalificeres herunder støj og luftforurening.

Øvrige forhold

Jordbunds-, grundvands- og forureningsforhold samt angivelse af eksisterende træer. Regnskab for parkeringspladser. Undersøge om det er nødvendigt at omlægge ledninger samt ombygning af afvandingsbassin. Mulig udnyttelse af eksisterende støjvolde og skærme.

Økonomi og tidsplan for anlæg

Proces, tidsplan og økonomi for et overdækningsprojekt skal kvalificeres yderligere.

Proces og samarbejde

Teknik- og Miljøforvaltningen vil afsøge mulighederne for at nedsætte en arbejdsgruppe eller en følgegruppe med relevante aktører.

Nærmere kvalificering af juridiske forhold og proces

Oversigt over forventede nødvendige myndighedsgodkendelser og grænsefladeparter som gennemførelsen af projektet kræver – herunder planforhold, miljøtilladelser, fredninger mv. er udarbejdet i forbindelse med foranalysen og skal kvalificeres i det videre arbejde.

Overdækningen og udnyttelse af overfladen

Opstilling af proces og forlag til indhold for arbejdet med overdækningens overflade samt skitseforslag.