Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Klima-, Miljø og Teknikforvaltningen

Notat

16-12-2025

Sagsnummer i F2
2025 - 26879

Dokumentnummer i F2
234999

Sagsnummer i eDoc
2025-0412184

Orientering om resultaterne af videre undersøgelse af en overdækning af Øresundsmotorvejen

Resumé

Der blev med Budget 2024 afsat finansiering til en videre undersøgelse af en overdækning af Øresundsmotorvejen, og Klima-, Miljø- og Teknikudvalget orienteres nu om resultaterne. Undersøgelsen bygger videre på en afsluttet foranalyse og viser, at en tung overdækning i det centrale Ørestad og "hamborgskærme" (høje støjskærme, der delvist overdækker motorvejen), nord og syd herfor er bygbar, har stor støjreducerende effekt og kan bidrage positivt til bymiljøet i Ørestad. Forvaltningen udarbejder et budgetnotat for det videre arbejde til forhandlingerne om Overførselssagen 2025-2026.

Sagsfremstilling

Der blev i Budget 2024 (BR 5. oktober 2023) (A, B, C, F, I, O og V) afsat midler til en videre undersøgelse af en overdækning af Øresundsmotorvejen. Den videre undersøgelse bygger på scenarie 1 i resultaterne af en foranalyse, der blev finansieret med Overførselssagen 2021-2022 (bilag 1). Scenariet omhandler delstrækning 2-7 (figur 1) og indebærer tung overdækning over del 4 og hamborgskærme langs del 2,3 og 5-7 (overdækningstyperne er illustreret i figur 2). Del 8 ligger i Tårnby Kommune, og undersøges af Tårnby Kommune. Nedenfor fremgår konklusionerne fra den videre undersøgelse.

Figur 1. Delstrækninger i foranalysen. Del 1 indgår ikke i den videre undersøgelse, og del 8 er Tårnby Kommune.

Figur 2. Overdækningskoncepter i foranalysen. Hamborgskærmens støjdæmpende effekt er ligeværdig med den lette overdækning.

Tung overdækning | Let overdækning | Hamborgskærme

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Islands Brygge 37

2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

Reduceret motorvejsstøj på boliger
Trafikstøj påvirker menneskers sundhed og livskvalitet, og stigende trafik på Øresundsmotorvejen er en betydelig kilde til støjbelastning.

Kombinationen af en tung overdækning i Ørestad og hamborgskærme langs de resterende delstrækninger vil kunne reducere antallet af boliger, der er belastede af støj fra Øresundsmotorvejen over de vejledende grænseværdier (over 58 dB) fra 814 til 186. Effekten kan øges, hvis hamborgskærmene forlænges til Tårnbyoverdækningen (del 8 i figur 1). Tårnby Kommune har efter aftale med Københavns Kommune finansieret undersøgelse af en forlængelse til Tårnbyoverdækningen. Efter den igangværende udvidelse af Øresundsmotorvejen vil hastighedsgrænsen blive sænket fra 110 km/t til 90km/t, hvilket indgår i analysens beregninger. En yderligere nedsættelse fra fx 90 til 80 km/t vil reducere støjniveauet ved kilden med 1,3 dB, hvilket betegnes som en meget lille, ikke hørbar ændring Undersøgelsen medregner ikke støjbidrag fra lokale veje. Selvom støjen fra motorvejen reduceres, kan der stadig være boliger i området, der er støjbelastede af støj fra lokale veje, fx Kongelundsvej.

Større byrumsmæssig sammenhæng
Støjreduktionen vil kunne aktivere områder, der i dag kun kan anvendes til kontorformål. Bag støjskærmene etableres en servicevej til vedligehold. Denne servicevej kan anvendes som en langsgående stiforbindelse for cyklister og gående. Som udgangspunkt er hamborgskærmene designet alene efter den støjdæmpende funktion. Det vil dog være hensigtsmæssigt med en arkitektonisk bearbejdning i en kommende fase, så deres visuelle påvirkning af naboområderne forbedres.

Den tunge overdækning i det centrale Ørestad er stor og kan skabe rammen for et nyt byrum med mange forskellige funktioner - beplantning, lette pavilloner, street sports, serveringsområde, servicekøretøjer o.l.

Bygbarhed
For hvert af delområderne med hamborgskærme er bygbarheden kortlagt med inddragelse af de lokale udfordringer, såsom ledninger, ramper og andre underjordiske anlæg. Her er der designet særlige løsninger for placering og tilpasning af hamborgskærmene. Der identificeret opmærksomhedspunkter videre undersøgelse (se bilag 2 og 3).

Bygbarheden af den 205 meter lange tunge overdækning i Ørestad er verificeret med udarbejdelse af et konkret konceptuelt forslag, som er analyseret anlægsteknisk og økonomisk mht. byggemetoder, fundering- og konstruktionsdimensioner samt nødvendige installationer.

Klimabelastning
Der er foretaget en overslagsmæssig vurdering af klimabelastningen. Baseret på det foreliggende detaljeringsniveau vurderes klimabelastningen at ligge i niveauet 40-67.000 t CO2.

Anlægs- og driftsoverslag
Anlægsoverslag er beregnet til ca. 2,0 mia. kr. (2025-priser). Den tunge overdækning udgør ca. 50 % af dette, mens hamborgskærme og byrum hver udgør ca. 25 %. Det anslås, at drift og vedligehold er ca. 30 mio. kr. pr. år. Summen indeholder et korrektionstillæg på 30 %, der skal imødekomme de usikkerheder i beregningen, der findes på nuværende vidensgrundlag.

Anlægstid og særlige foranstaltninger under anlæg
Etablering af støjskærme og tung overdækning anslås at ville vare cirka 24 måneder. Herefter vurderes etablering af byrum på den tunge overdækning at strække sig ud over 12-24 måneder. I anlægsperioden vil der periodevis være behov for at spærre nødspor og én kørebane i hver retning på motorvejen, således at der vil være to kørespor åbne i hver retning. På Øresundsbanen forventes det, at Ørestad Station kan være i drift for passagertog det meste af tiden, med undtagelse af korte perioder, bl.a. i forbindelse med omlægning af kørestrømsanlægget.

Behov for yderligere analyser og aftaler
Analysen peger på forhold, som bør belyses yderligere enten i separate detailanalyser, før der udarbejdes et dispositionsforslag, eller i et dispositionsforslag, som indeholder disse analyser. Forvaltningen vil udarbejde et budgetnotat, hvor begge scenarier indgår. Analyserne dækker over:

- Tilslutning af støjskærme til broer samt underjordiske anlæg,
- byudvikling i Ørestad,
- natur og miljøforhold samt klimabelastning,
- visuelle og landskabelige effekter,
- sikkerhedskoncept efter gældende regler for tunge overdækninger
- forhold omkring konsortiedannelse, rettigheder og finansiering.
- Arkitektkonkurrence mhp. hamborgskærmenes visuelle udtryk.

Hvis der afsættes midler til et dispositionsforslag, kan egentlig projektering igangsættes i 2028. Hvis det vælges først at gennemføre de separate undersøgelser, vil dispositionsforslaget først kunne igangsættes i 2028 med egentlig projektering i 2029. I budgetnotatet indgår desuden et initiativ om at afsøge muligheden for at etablere et konsortium med alle relevante interesserede parter, jf. hensigtserklæring i Budget 2026.

Motorvejen ejes af A/S Øresund, som er vejmyndighed. By & Havn ejer udviklingsretten i Ørestad, DSB-stationen, Metrostationen samt

metrospor og -bro over motorvejen. Der vil således skulle indgås en aftale mellem parterne i forbindelse med et eventuelt ønske om realisering af projektet.

Politisk handlerum
Forvaltningen er forpligtet til at udarbejde et budgetnotat til Overførselssagen 2025-2026 som led i afrapportering af foranalysen. Udvalget kan henvise, , at budgetnotatet kun skal indeholde ét af de ovenfor beskrevne scenarier, dvs. et dispositionsforslag inkl. analyser, hvor projekteringen kan starte i 2028, eller separate analyser forud for et dispositionsforslag, så projekteringen først kan starte i 2029.

Videre proces
Når Klima-, Miljø- og Teknikudvalget er orienteret, vil forvaltningen udarbejde et budgetnotat til forhandlingerne om Overførselssagen 2025-2026. Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen er forpligtet til at udarbejde budgetnotat jf. Økonomiforvaltningens årlige indkaldelsescirkulære.

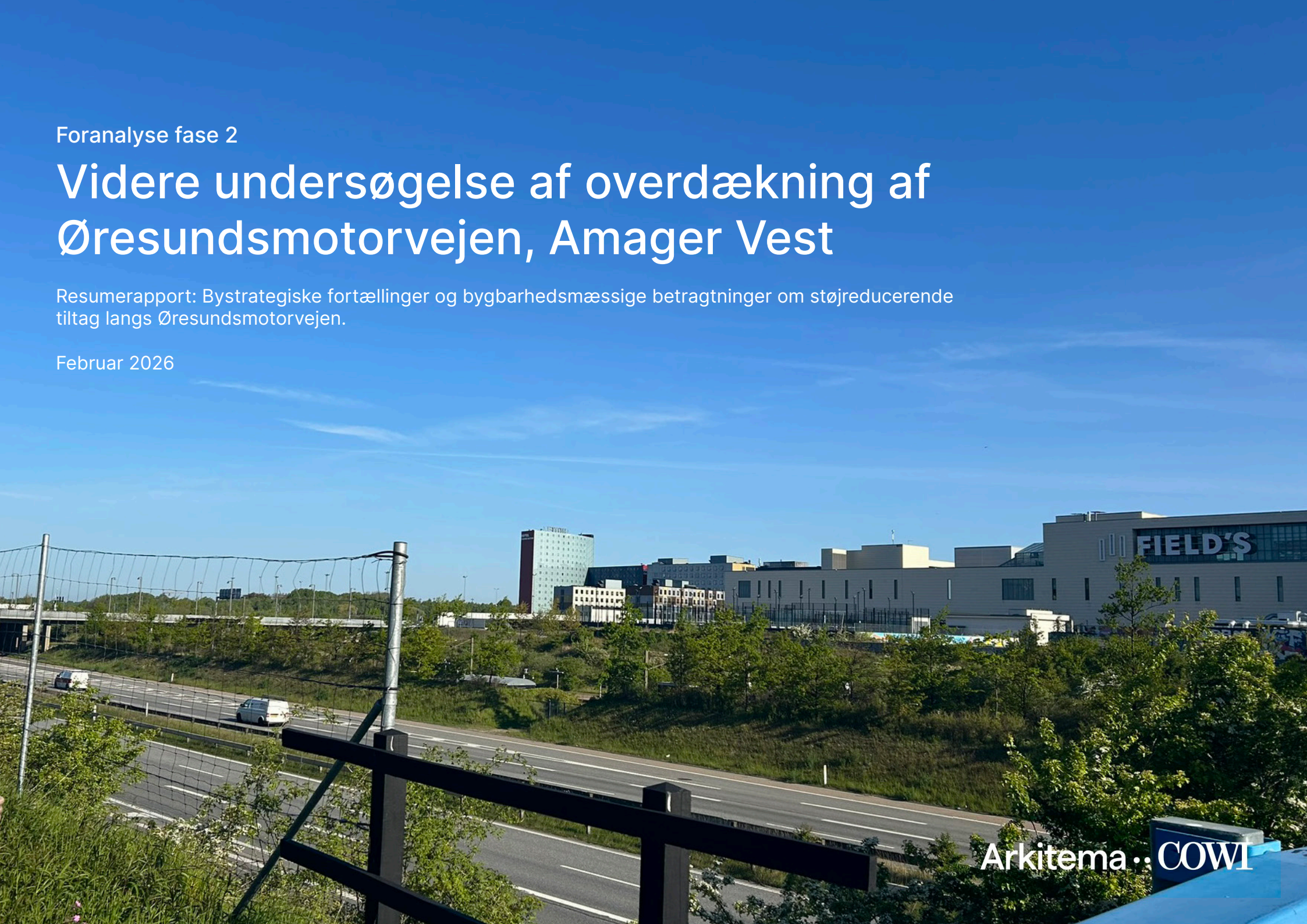
Peter Højer
Vicedirektør

Foranalyse fase 2

Videre undersøgelse af overdækning af Øresundsmotorvejen, Amager Vest

Resumerapport: Bystrategiske fortællinger og bygbarhedsmæssige betragtninger om støjreducerende tiltag langs Øresundsmotorvejen.

Februar 2026



Arkitema COWI

Foranalyse fase 2

Overdækning af Øresundsmotorvejen

27. Februar 2026

Foranalysen er udarbejdet af COWI og Arkitema for Københavns Kommune.

Arkitema COWI

Resumé

Støjens påvirkning og byens udfordringer
Støjgener fra Øresundsmotorvejen forringer livskvalitet og sundhed for dens naboer, samt begrænser anvendelsen og kvaliteten af byrum og arealer i nærområdet. Motorvejens fysiske barriere skaber desuden en markant opdeling, som svækker forbindelserne mellem områdets nordlige og sydlige dele, og udgør en barriere på tværs af Amager.

Politisk bestilling og formål
I budgetforhandlingerne til Overførselssagen 2021-2022 blev der afsat midler til en "Foranalyse af overdækning af Øresundsmotorvejen". Denne foranalyse blev afrapporteret til Teknik- og Miljøudvalget d. 19. juni 2023. Udvalget besluttede at fortsætte foranalysen i en fase 2 baseret på scenariet "Priseffektiv Støjreduktion". Denne foranalyse fik tildelt midler i Budget 2024. Analysen afdækker anlægstekniske, økonomiske og bystrategiske aspekter – herunder bygbarhed, støjudbredelse, sikkerhed, anlægstekniske forhold, anlægs- og driftsøkonomi etc. – og danner grundlag for en politisk beslutning om videre proces.

Den valgte løsning
Scenariet *"Priseffektiv støjreduktion"* reducerer støjudbredelsen fra motorvejen betydeligt langs en 1,6 km strækning (fra Kanonvejsbroen til Tårnby kommunegrænse). Samtidig styrkes områdets bymæssige sammenhængskraft i det centrale Ørestad, hvor løsningen indeholder en tung fuldt omsluttende overdækning.

Løsningen kombinerer opsætning af Hamborgskærme, der er 7 m høje lodrette støjskærme med 4,5 m udkragning over motorvejen, langs 1,4 km motorvej i delområderne 2, 3, 5, 6 og 7, samt etablering af en 205 m lang tung overdækning i delområde 4 i den centrale del af Ørestad, der overdækker både Øresundsmotorvejen og Øresundsbanen. Delområderne kan ses på kortet på side 4. Den tunge overdækning tillader et 1,5 m jorddække med mulighed for etablering af et byrum med nye urbane og rekreative arealer, samt nye adgange til Ørestad station.

Hovedresultaterne

Støjreduktion
En bolig er støjbelastet, når den udsættes for støj højere end 58 dB Lden. Lden betyder, at det er et vægtet gennemsnit af støjen over et år, hvor støj i aften- og nattetimerne vægtes højere end støj i dagtimerne.

I projektområdet langs Øresundsmotorvejen forventes det i år 2035, at støjudbredelsen alene fra Øresundsmotorvejen vil give 814 boliger med en støjbelastning på over 58 dB Lden.

Med de støjreducerende tiltag i Københavns Kommune vil antallet af boliger, belastet af støj fra Øresundsmotorvejen over 58 dB Lden, reduceres til 158, med en yderligere reduktion til 111 hvis tilsvarende tiltag gennemføres i Tårnby Kommune. Kolonihavehuse udgør cirka 50% af de berørte matrikler. Det skal bemærkes at selvom støjen fra motorvejen reduceres eller fjernes kan der stadig være boliger i området der kan være støjbelastede fra lokale veje, fx. Kongelundsvej. Støjbelastningstallet (SBT), som beskriver den samlede støjgene i området, vil kunne reduceres fra 96 til 17, hvilket er en markant forbedring.

Nye udviklingsarealer
Den tunge overdækning vil give mere end 35.000 m² nye arealer. Dertil vil arealer langs motorvejen få et bymæssigt kvalitetsløft grundet støjreduktion. De nye udviklingsarealer på overdækningen er næsten tre gange arealet af Rådhuspladsen og kan fungere som et urbant byrum for beboere og besøgende, styrke forbindelserne mellem Ørestads nordlige og sydlige dele, og understøtte kultur, erhverv og byliv med plads til mange forskellige funktioner.

Bygbarhed og teknisk gennemførlighed
Hamborgskærme kan opsættes 1,7 meter bag yderste motorvejsautoværn som præfabrikerede moduler, der kan tilpasses lokalt ved eksisterende ledninger og konstruktioner. Den tunge overdækning kan anlægges som to separate tunnelanlæg for motorvej og jernbane, dækket af et betondæk med mulighed for 1,5 meter jorddække. Konstruktionen vil kunne bære et byrum med beplantning og mindre bygninger som pavilloner.

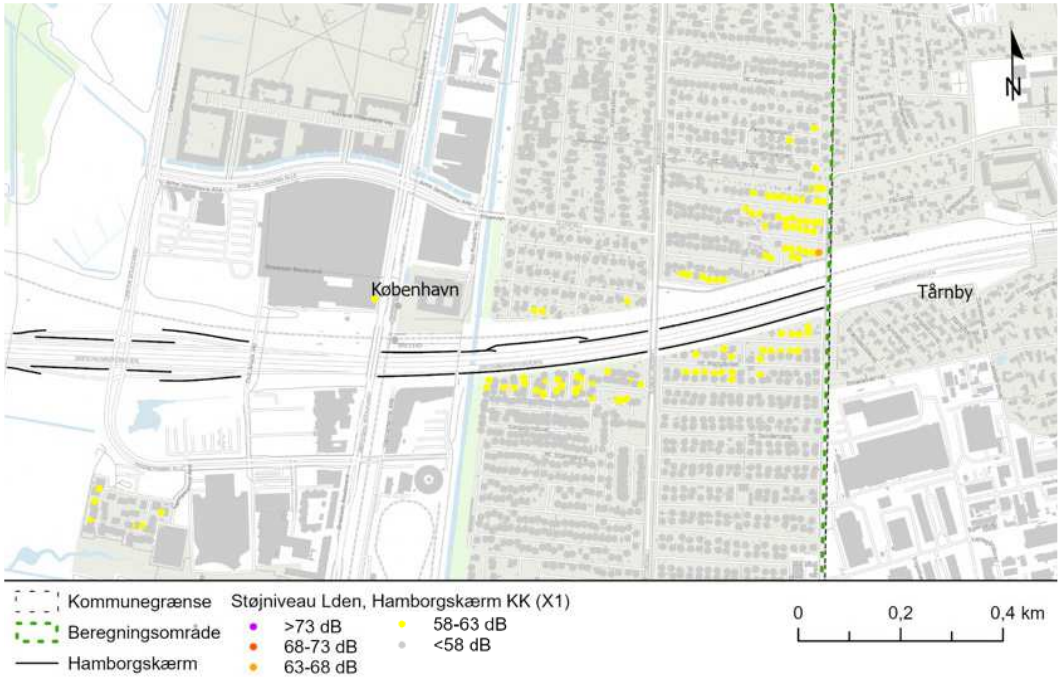
Sikkerhed og trafikafvikling under anlæg
Analysen har taget hensyn til sikkerhedssystemer og evakueringsveje i overensstemmelse med gældende EU-regler for vej- og jernbanetunneler samt støjskærme. I anlægsperioden planlægges trafik opretholdt med mindst to åbne kørebaner på motorvejen og banedrift med kortere spærringer med brug af togbusser for passagerer.

Anlægsomkostning og -tid:
Anlægssum (2025), i alt: 1,63 mia. DKK

Anlægssum, Hamborgskærme: 408 mio. DKK
Anlægssum, tung overdækning inkl. byrum: 1,22 mia. DKK

Udgifter til drift og vedligehold pr. år, i alt: 37 mio. DKK

Anlægstid: 36-48 måneder, hvor de første 24 måneder anvendes til etablering af Hamborgskærme og overdækning, og efterfølgende opførelse af byrumsfaciliteter.



Øverst: Referencescenarie i år 2035. Støjbelastningen på boliger, hvor støjudbredelsen alene stammer fra Øresundsmotorvejen, og hvor støjniveauet er opdelt i intervaller på 5 dB.

Nederst: Støjscenarie med Hamborgskærme og tung overdækning. Støjbelastede boliger, hvor støjudbredelsen alene stammer fra Øresundsmotorvejen, og hvor støjniveauet er opdelt i intervaller på 5 dB.

Undersøgte delområder i projektområde i Fase 2. I delområde 2-7 indgår Hamborgskærme med undtagelse af delområde 4 som omfatter en tung, fuldt omsluttende overdækning

Indledning, proces og projektets fokus

Støj fra Øresundsmotorvejen påvirker livskvalitet og sundhed for beboerne i et større område rundt om motorvejen, og støjen begrænser kvaliteten og brugen af byrummene samt arealerne i det centrale Ørestad og de omkringliggende boligområder. Motorvejens fysiske tilstedeværelse skaber samtidig en skarp opdeling, som svækker forbindelserne og sammenhængen mellem områdets nordlige og sydlige dele, især i Ørestad.

Støjreducerende tiltag i en bynær kontekst har et væsentligt potentiale, da de vil kunne reducere støjbelastningen betydeligt og forbedre livskvaliteten, og mulighederne for at udnytte arealer tæt på motorvejen mere aktivt. En overdækning af motorvejen vil samtidig skabe nye arealer, der ikke alene forbinder nord og syd, men også giver plads til et nyt byliv og en stærkere, mere samlet bystruktur i det centrale Ørestad.

Baggrund – Priseffektiv støjreduktion
Et scenarie fra fase 1 undersøgelsen, *priseffektiv støjreduktion*, har udgjort det bærende fundament og styrende pejlemærke for denne aktuelle Fase 2-analyse. I Foranalyse Fase 1 fra juni 2023 blev flere scenarier for overdækning af Øresundsmotorvejen på en 2,5 km strækning fra Amager Fælled til kommunegrænsen mod Tårnby Kommune undersøgt. Analysen pegede på, at en kombination af Hamborgskærme langs størstedelen af strækningen og en tung overdækning i det centrale Ørestad vil give den mest priseffektive reduktion af støjudbredelsen fra motorvejen, som også sikrer en bedre forbindelse på tværs og på langs af motorvejen i det centrale Ørestad. Dette scenarie for *priseffektiv støjreduktion* blev politisk valgt som grundlag for den videre undersøgelse i Fase 2.

Formål
Formålet med Fase 2 er at videreudvikle og konkretisere løsningsforslaget for priseffektiv støjreduktion gennem en grundig afdækning af løsningens anlægstekniske, støjmæssige, økonomiske og bystrategiske aspekter. Undersøgelsen fokuserer særligt på bygbarhed, sikkerhed, trafikafvikling i anlægsperioden samt på bymæssig værdiskabelse og de potentialer, som de støjreducerende tiltag kan tilføre bydelen.

Målet er at skabe et beslutningsgrundlag, som sikrer, at der kan træffes en politisk beslutning om den videre proces for overdækning af Øresundsmotorvejen.

Dialog med interessenter
Som en del af udarbejdelsen af fase 2 analysen er en række centrale aktører blevet inddraget og orienteret, herunder Sund&Bælt, Amager Vest Lokaludvalg (følgegruppe), By & Havn samt Tårnby Kommune. Der har ligeledes været en orientering af Steen og Strøm Danmark (Fields) angående muligheder for udvikling i den centrale del af Ørestad.

Interessenter som Vejdirektoratet, DSB og Banedanmark har ikke været direkte inddraget i Fase 2.

Undersøgte konstruktionstyper

Hamborgskærm
Er betegnelsen for en type støjskærm, der ikke er fuldt omsluttende, men hvor den øverste del er udkraget ind over kørebanerne. Hamborgskærmen har en lodret skærm på 7 meter og en skrå udkragning på ca. 4,5 meter. Hamborgskærmen er udviklet som en støjeffektiv løsning i forbindelse med planlægningen af det store overdækningsprojekt på motorvej A7 i Hamborg.

Let overdækning
En let overdækning er en konstruktion, der kun er dimensioneret til egenvægt, naturlige belastninger samt adgang til drift og vedligehold. Den kan udføres i lette eller transparente materialer og er ikke fuldt omsluttende, men har åbninger, der tilsammen udgør cirka 25 % af tagfladen.

Undersøgelser viser, at Hamborgskærme er en mere fordelagtig løsning end en let overdækning, når der sammenlignes på anlægspris, støjreduktion og CO_2-aftryk.

Tung overdækning
Er en overdækning, der er fuldt omsluttende, og som kan bære belastninger som jordopfyld, landskabs- og byrumsanlæg, færdsel af køretøjer samt mindre bygninger.

Løsningsforslaget Priseffektiv Støjreduktion

I Forundersøgelse Fase 2 undersøges og videreudvikles løsningsforslaget Priseffektiv Støjreduktion for 6 delområder over ca. 1,6 km fra Kanonvejsbroen på Kalvebod Fælled til Tårnby kommunegrænse.

Løsningsforslaget omfatter opsætning af Hamborgskærme som støjdæmpning langs motorvejen i delområderne 2, 3, 5, 6 og 7. I delområde 4 foreslås etableret en tung overdækning, som vil dække både motorvejs- og banestrækningen og muliggøre etablering af nye byrum i det centrale Ørestad. Se delområder på kort side 4.

Forudsætninger for løsningsforslaget
Løsningsforslaget kombinerer opsætning af Hamborgskærme langs størstedelen af strækningen med etablering af en tung overdækning i delområde 4 i det centrale Ørestad, hvor motorvej og jernbane løber tæt sammen. *Hamborgskærmene* dækker cirka 1,4 kilometer langs motorvejen.

I den indledende del af analysen blev det undersøgt hvilken af de to lette løsninger, Hamborgskærm eller let overdækning, der gav den mest priseffektive støjreduktion. Resultaterne viste, at Hamborgskærme er en mere fordelagtig løsning end en let overdækning, når der sammenlignes på pris, anlæg, støjreduktion og CO_2-aftryk. En let overdækning er cirka 43 % dyrere i anlæg sammenlignet med Hamborgskærme, men bidrager beskedent til ekstra støjdæmpning. Desuden har den lette overdæknings estimerede drifts- og vedligeholdelsesomkostninger på omkring 890 mio. kr. over 50 år – mod ca. 620 mio. kr. for Hamborgskærme. Samtidig er CO_2-aftrykket for den lette overdækning omtrent 60 % højere end for Hamborgskærmene.

Beregninger og anlægstekniske betragtninger i den indledende del af analysen viste desuden, at Hamborgskærmenes placering i midterrabatten har en yderst begrænset støjreducerende effekt i forhold til anlægs- og driftsomkostninger. Hamborgskærme placeres derfor i løsningsforslaget udelukkende på ydersiden af motorvejens autoværn. Ved enkelte særlige konstruktioner såsom ramper, regnvandsbassin samt motorvejsoverføring er der anvist særlige løsninger, som indgår i det samlede løsningsforslag og økonomiske overslag.

Den *tunge overdækning* omfatter cirka 205 meter syd for Fields, mellem Ove Arups Vej og Ørestads Boulevard, og vil både bidrage med støjdæmpning og kunne skabe nye byrum og arealer over motorvej og bane.

En tung overdækning i delområde 5 er fravalgt på grund af høje anlægsomkostninger og relativt lave bystrategiske potentialer, der er ved områdets terrænforhold, eksisterende bebyggelse samt den fysiske og visuelle barrierevirkning fra metrohøjbanen.

Delområde 4, hvor der foreslås en tung overdækning, hvorpå der kan etableres et centralt og sammenbindende byrum

Støjreduktion

Støjens genevirkning afhænger af dens niveau, varighed og menneskers individuelle følsomhed, og kan både forstyrre bevidsthed, sociale relationer og have negative helbredsvirkninger som stress og søvnforstyrrelser.

Ifølge Miljøstyrelsens retningslinjer betragtes boliger som støjbelastede ved støjniveauer over 58 dB og som stærkt støjbelastede ved niveauer på mere end 10 dB over denne grænse. Mens mindre ændringer i støjniveau på under 3 dB ofte ikke opfattes, vil reduktioner på over 5-6 dB opleves som markante og væsentlige for livskvaliteten.

Det er en udfordring at reducere støj til under grænseværdierne for alle boliger, men ambitionen er at opnå en støjafskærmning, der sænker støjen til under 63 dB ved stueetagen for størstedelen af boligerne og samtidig give en mærkbar støjreduktion på mere end 5 dB, hvilket betragtes som effektiv støjbekæmpelse langs motorveje.

Effektiv støjreduktion
I projektområdet langs Øresundsmotorvejen findes der i alt ca. 10.000 boliger og andre støjfølsomme bygninger, herunder række- og parcelhuse, etageboliger og kolonihavehuse.

Analysen kategoriserer boligerne efter det støjniveau, de udsættes for ved husfacaden. Boliger med støj over 58 dB regnes som støjbelastede. Analysen er baseret på en vurdering af forholdene i år 2035, hvori de fremskrevne trafiktal indgår, samt en hastighedsbegrænsning på motorvejen på 90 km/t. Uden støjreducerende tiltag vil 814 boliger i Københavns Kommune være støjbelastet fra Øresundsmotorvejen alene med over 58 dB, hvoraf 103 boliger belastes af meget høj støj mellem 63 og 68 dB. Ved at etablere Hamborgskærme langs motorvejen i Københavns Kommune kan støjudbredelsen fra motorvejen reduceres, hvorved antallet af støjbelastede boliger kan reduceres markant til 186, samtidig med at den samlede støjgene i området – målt med det såkaldte støjbelastningstal – falder betydeligt.

De udførte beregninger omfatter støj fra motorvejen alene, og selvom at denne støj reduceres kan der stadig være boliger, der kan være støjbelastede fra lokale veje.

Hvis samme støjbeskyttelse også etableres i Tårnby Kommune frem til Tårnbyoverdækningen, kan antallet af støjbelastede boliger yderligere reduceres til 111. *Omkostningseffektivitet* handler om at finde den bedste balance mellem udgifter til støjbeskyttelse og den faktiske støjreduktion, som beboerne oplever. I denne Fase 2 vurderes, hvor meget det koster at etablere og vedligeholde Hamborgskærmene sammenlignet med antallet af boliger der en får en mærkbar reduktion af støjudbredelsen fra motorvejen på mindst 5 decibel.

Hamborgskærme koster cirka 38.500 kr. pr. løbende meter at bygge og sikrer samtidig en effektiv støjreduktion for mange boliger langs motorvejen. Alternative, billigere løsninger har lavere anlægsomkostninger, men reducerer støjen mindre effektivt, hvilket betyder, at færre boliger får glæde af dem. Derfor er det vigtigt ikke kun at fokusere på prisen alene, men også på den effekt, løsningen har. En omkostningseffektiv løsning giver mere støjdæmpning for hver investeret krone og dermed bedre livskvalitet.

Opmærksomhedspunkter for lokal støjreduktion
Ved etablering af Hamborgskærme langs Øresundsmotorvejen er der identificeret lokale forhold, som kræver særlig opmærksomhed i den videre projektering. På enkelte lokaliteter skal Hamborgskærmens placering og udformning tilpasses eksisterende anlæg, og det skal sikres, at der stadig opnås den ønskede støjreduktion.

Det omfatter f.eks. lokale tilpasninger af placering af Hamborgskærme ved regnvandsbassinet nordøst for Ørestad Station. Hamborgskærmen anbefales her rykket væk fra vejkant og 20 m tættere på jernbanen for at muliggøre effektiv fundering og opsætning. Beregninger viser, at denne placering giver næsten samme støjreduktion som ved vejkantplaceringen og kan reducere støjniveauet til under 58 dB.

Et andet opmærksomhedspunkt, er, at ved vej- og stioverføringer er det nødvendigt med åbninger i Hamborgskærmene af hensyn til sikkerhed og drift. Støjberegninger i foranalysen indikerer, at sådanne åbninger medfører en minimal ikke hørbar støjforøgelse på 0,2-0,3 dB for boligerne nær åbningen. Dette opmærksomhedspunkt anbefales dog undersøgt i yderligere undersøgelser. Disse forhold understreger vigtigheden af lokal tilpasning og detaljerede løsninger i projekteringen af Hamborgskærme for at sikre både effektiv støjbeskyttelse og hensyn til øvrige funktioner.

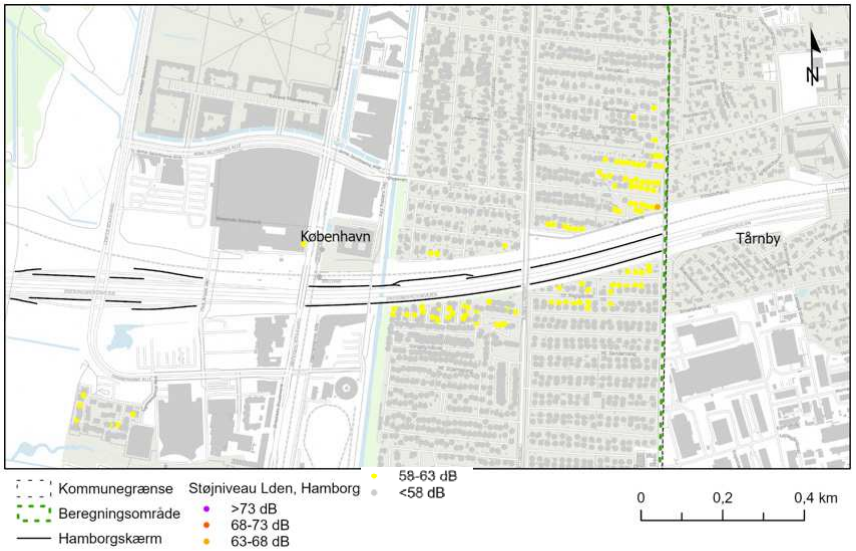
Støj

Støj måles i decibel (dB).

Ændringer i støjniveau opfattes således:
<1 dB: ikke hørbar
3 dB: lille, hørbar ændring
5-6 dB: markant ændring

En bolig er støjbelastet ved >58 dB og stærkt støjbelastet ved >68 dB.

Støj påvirker mennesker direkte (irritation, kommunikationsproblemer) og indirekte (stress, blodtryk, søvn).



Figur 4 Støjbelastede boliger, støjniveau fordelt på 5 dB-intervaller, Hamborgskærme etableret

Eksisterende byforhold

De eksisterende grønne strukturer i og omkring Ørestad Centrum og Kolonihavekvarteret har vigtige rekreative værdier, men det centrale Ørestad mangler brugbare byrum og opleves som en bagside ved motorvej og jernbane trods områdets centrale funktioner som station, indkøb, kulturevents og arbejdspladser. Derfor er der behov for et centralt, fleksibelt byrum nær stationen, som kan rumme hverdagsliv, ungdomskultur, erhverv og større kulturevents.

Det centrale Ørestad rummer betydelige styrker i form af et robust bylandskab med store bygningsvolumener og markante infrastrukturelle anlæg, som danner et solidt fundament for at skabe nye, sammenhængende arealer – bl.a. via overdækning af motorvejstracée

Bystrategiske potentialer og betragtninger

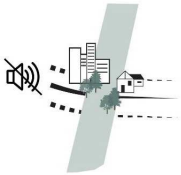
Det centrale Ørestad er et urbant centrum med høje bygninger og markante lokale, regionale og internationale infrastrukturanlæg. Området er præget af store, uudnyttede arealer langs motorvejen. De få eksisterende byrum opleves primært som gennemgangsarealer uden meget byliv, selvom de rummer et stort udviklingspotentiale til at blive levende og socialt samlende byrum.

Ørestad fungerer både som hjem for lokale beboere og virksomheder og som et attraktivt centrum, der tiltrækker mange besøgende fra et stort opland, blandt andet på grund af store attraktioner som eventsteder, indkøb og arbejdspladser. Selvom området er særdeles godt betjent af kollektiv transport, begrænses mobiliteten af dårlige forbindelser på langs og på tværs af motorvejen samt mangel på attraktive byrum, især for fodgængere og cyklister.

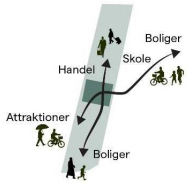
Der er derfor et stort potentiale for at skabe bedre sammenhæng mellem den nordlige og sydlige del af Ørestad. Terrænforskelle og landskabets variationer giver gode muligheder for at bygge bro mellem områderne og skabe en mere sammenhængende og levende bydel.

Støjreduktion som nyt potentiale i byen
Det er undersøgt bl.a. i workshops med Amager Vest Lokaludvalg, hvilken værdiskabelse overdækningsprojektet vil kunne tilføre til den omkringliggende by samt de potentialer, som der kan opstå. Med udgangspunkt i de eksisterende forhold er der identificeret tre væsentlige værdiskabende elementer af overdækningen:

Et nyt urbant centrum i Ørestad
Ørestad kan tilføres et nyt klart defineret urbant centrum på 35.000kvm, næsten 3 gange større end Rådhuspladsen. Det kunne udvikles til et naturligt mødested for både beboere og besøgende. Et nyt areal over motorvejen i den centrale del vil således kunne samle bylivet og styrke forbindelserne, og dermed skabe en levende og identitetsskabende bymidte, der tillige vil kunne understøtte store events i området.

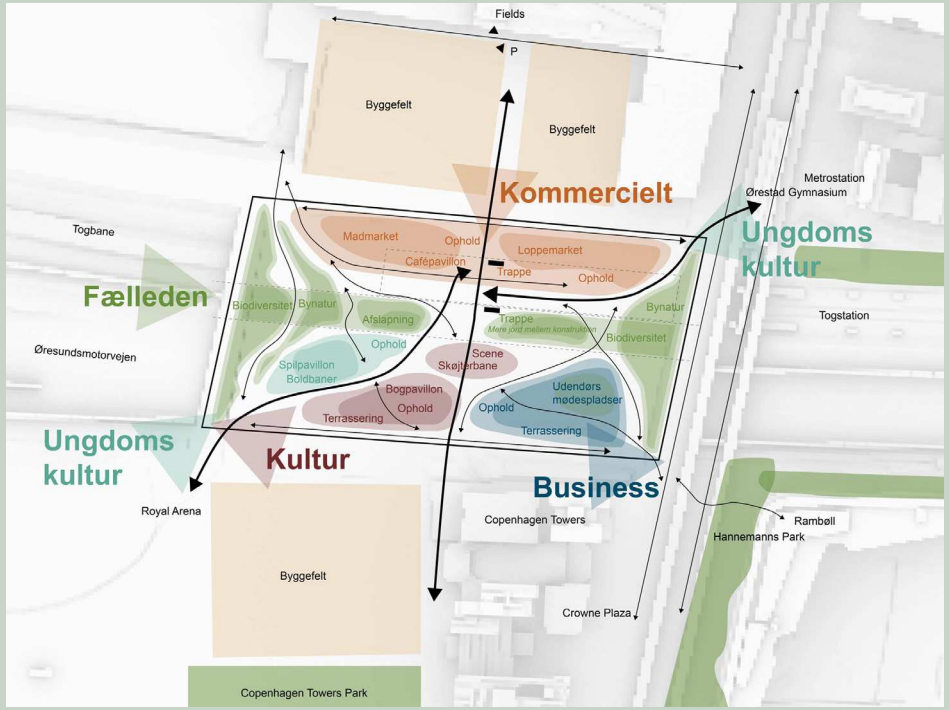


Støjreduktion og forbedring af bymiljøet
Overdækning og Hamborgskærme reducerer støjen og udbredelsen markant. Det kan aktivere områder nær motorvejen, både i Ørestad og udenfor, til nye formål og styrke sammenhængen mellem Ørestad nord og syd for motorvejen.



Gode forbindelser
Forbedrede og intuitive forbindelser vil integrere området og sikre tilgængelighed og tryghed samt skabe en sammenhængende bystruktur for bolig, arbejde, uddannelse og kultur på tværs af byområdet.

Disse tre værdiskabende elementer udgør tilsammen pejlemærkerne for et potentielt udviklingsscenarie, der samler områdets styrker med henblik på at skabe et levende, sammenhængende og bæredygtigt bymiljø, der tilgodeser både nuværende og fremtidige brugere.



Centralt urbant byrum i Ørestad

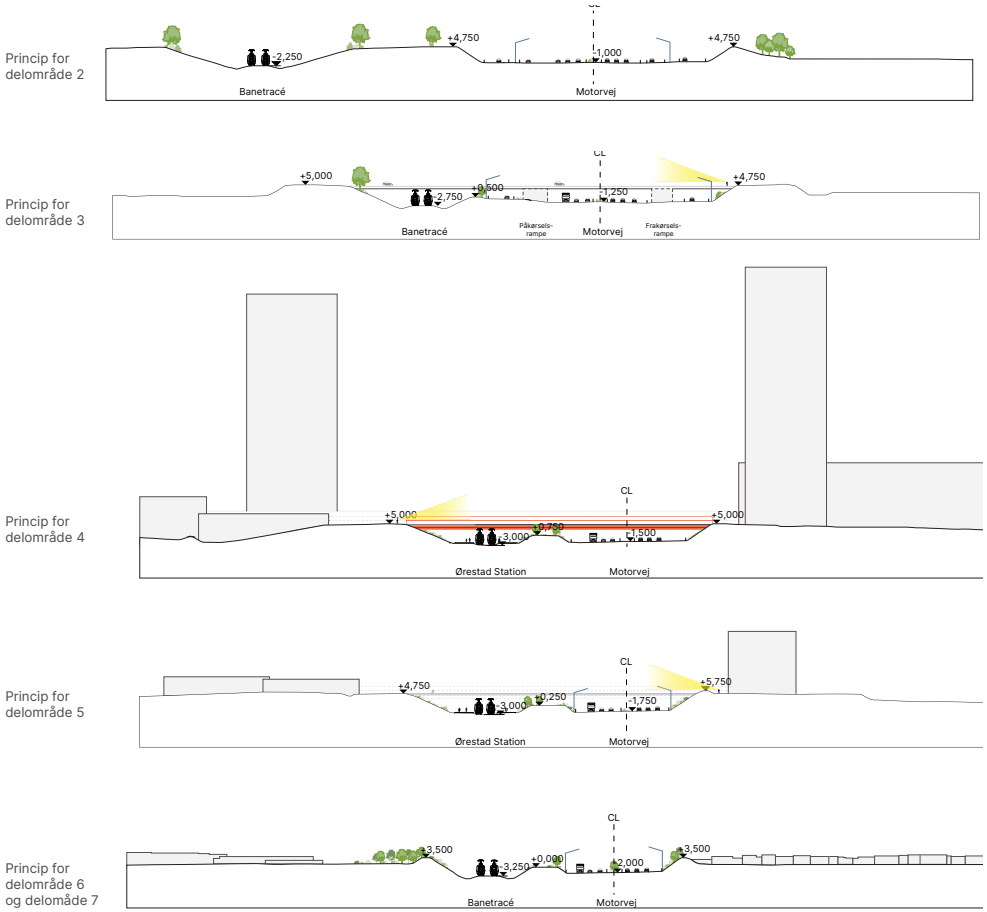
Et nyt centralt byrum i Ørestad kan skabes ved overdækningen over den centrale motorvej og jernbanetracé og etablere et klart urbant centrum, som binder bydelens dele sammen og understøtter dagligliv, kultur og erhverv. Byrummet kan fungere som katalysator for urbane strømme, understøtte bløde trafikanter og styrke forbindelserne mellem Nord og Syd ved Ørestad Station, samtidig med at det fremmer kommercielle, sociale og kulturelle aktiviteter.

Byrummet kan rumme en variation af funktioner og skalaer med "rum i rummet", som kombinerer byliv og grønne oaser. Koblingen til grønne områder som Kalvebod Fælled kan styrke byrummets identitet, mens terrænets variationer kan skabe landskabelige terrasseringer og forbedre tilgængeligheden. Yderligere analyser af mikroklima, tekniske muligheder og drift bør gennemføres for at sikre byrummets potentiale.
Den bystrategiske sammenhæng og kvalitet i Ørestad kan styrkes ved værdiskabelsen af:

Levende byrum til kultur, aktiviteter og ophold

Kollektivt knudepunkt

Bytorv frem for park



Principsnit af overdækningskonstruktionerne i de forskellige delområder. For delområde 3, 4 og 5 i Ørestad er en indikativ synsvinkel fra byniveau fremhævet med gul skravering De støjreducerende konstruktioner kan have en positiv påvirkning for mulighederne for udnyttelse af arealerne, men vil også være en visuelle og skyggende barrier

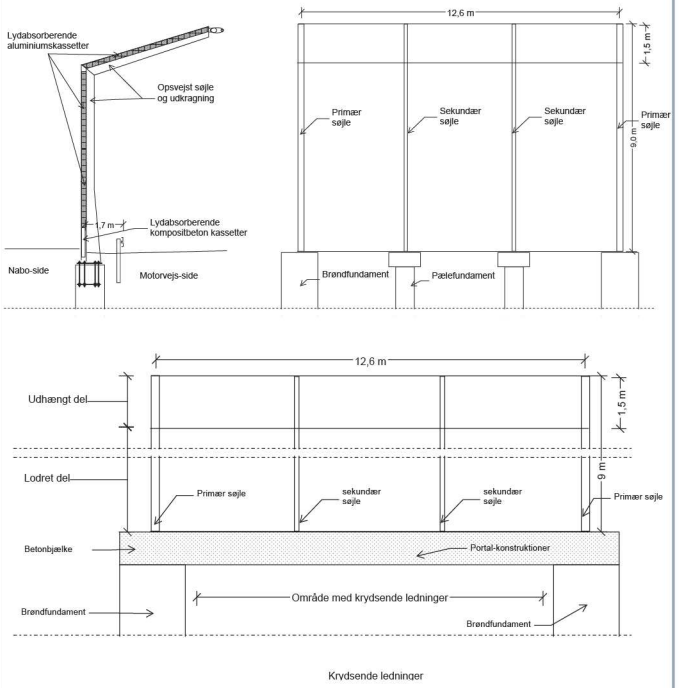
Udnyttelse af centrale byarealer

Hamborgskærme i byen kan effektivt reducere trafikstøjen, især i følsomme områder som Kolonihavekvarteret, og forbedrer udearealerne for beboerne. De kan samtidig være en forudsætning for at omdanne ellers støjbelastede arealer langs motorvejen til attraktive byggegrunde for bolig, erhverv og rekreation. Selvom skærmene vil fremstå som markante visuelle barrierer, kan deres indtryk blødgøres gennem grønne elementer samt kunst- og lysinstallationer. Motorvejens sænkede placering og jernbanens bufferzone mindsker den visuelle påvirkning nord for motorvejen, mens der syd for motorvejen er behov for særlig fokus på design og landskabelig integration. Skyggevirkninger, især i vinterhalvåret, bør desuden undersøges nærmere.

Anlægsteknik og bygbarhed

Konstruktion og bygbarhed
Etablering af Hamborgskærme og overdækning over en strækning på 1,6 kilometer forudsætter hensyntagen til naboer, trafik, de eksisterende anlæg og ledninger gemt i jorden. I denne fase er der gennemført en grundig analyse af udformningen og bygbarheden af løsningsforslaget i forhold til at opfylde gældende regler samt de tekniske udfordringer, som nogle af de eksisterende forhold udgør.

Etablering af Hamborgskærmene
Hamborgskærmene placeres 1,7 meter bag motorvejens yderste autoværn og har en samlet højde på op til 9 meter over vejbanen, bestående af en 7,5 meter lodret støjskærm og en 4,5 meter skrå udkragning ind mod vejmidten. Konstruktionen er et optimeret modulsystem, som bygges op af præfabrikerede standardelementer der fastgøres på bærende søjler. Søjlerne er funderet på store stålrørspæle for at modstå vindpåvirkning. Modulsystemet er økonomisk og udførelsesmæssigt effektivt, fleksibelt samt tillader lokale tilpasninger ved f.eks. krydsning af underjordiske ledninger. Større ledninger på tværs af motorvejen kan håndteres ved portalløsninger. Denne fleksibilitet sikrer, at eksisterende konstruktioner og ledninger ikke beskadiges. Hamborgskærmene afbrydes før brooverføringer for at forhindre uvedkommende adgang på Hamborgskærmenes udkragning, og for at sikre at flugtveje fra motorvej aldrig ligger mere end 200 meter væk.



Øverst til venstre: tværsnit af Hamborgskærm

Øverst til højre: Længdesnit, dvs. et snit, hvor skærmen vises set i motorvejens længderetning. Princip for Hamborgskærm med brøndfundament og pælefundament

Nederst: Længdesnit, dvs. et snit, hvor skærmen vises set i motorvejens længderetning. Princip for fundering af Hamborgskærm ved område med krydsende ledninger

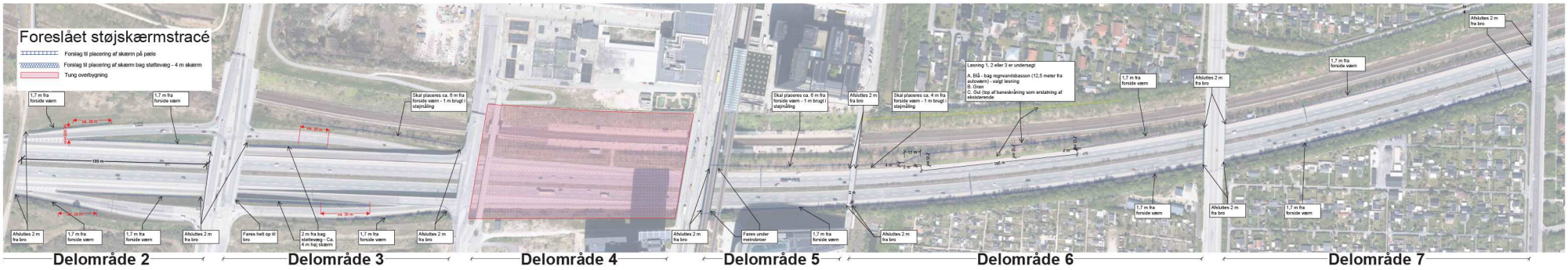
Bygbarhed
For hvert delområde, er bygbarheden kortlagt ud fra de lokale udfordringer, såsom ledninger, ramper og andre anlægselementer med en optimale løsning for placering og tilpasning af Hamborgskærmene. Samtidig er der identificeret opmærksomhedspunkter for hvert delområde til videre undersøgelse i en senere fase.

Delområde 2 er ikke påvirket af større konstruktionsmæssige udfordringer. Der skal alene tages tager højde for eventuelle. påvirkninger af Natura 2000 områder, der på en kort strækning grænser op til projektområdet.

I *delområde 3* er der motorvejsramper og støttevægge på begge sider af motorvejen. Det betyder, at støjskærmen i den østlige ende af området trækkes 2 meter tilbage bag den eksisterende yderste rampe, idet rampevæggen kombineret med trange pladsforhold ikke vurderes at kunne bære vægten af den nye støjskærm.

I *delområde 5* forventes Hamborgskærmene at kunne føres under begge metrobroer i fuld højde, ved at Hamborgskærmen trækkes tilbage bag metrobroernes fundamenter eller placeres oven på disse. Herved undgås risiko for uhensigtsmæssige koblinger mellem de to anlægskonstruktioner.

I området etableres yderligere en portalløsning, som sikrer et større ledningstracé's krydsning af motorvejen vest for Kanalvej. Ledningskrydsningen omfatter en større vandledning, fjernvarmerør, fiberkabler og diverse andre forsyningsledninger.



I *delområde 6* skal Nordre Landkanal samt en række store ledninger passeres. Der etableres en portalløsning til disse passager. Sund & Bælt har desuden planlagt to store trykledninger langs motorvejen, som skal passeres med en sikkerhedsafstand på mindst 4 meter.

Derudover findes et 150 meter langt og 10 m bredt regnvandsbassin placeret på nordsiden af motorvejen vejen. Bassinet muliggør ikke, at Hamborgskærmene placeres ovenpå dette bassin, idet det skal holdes i kontinuerlig drift. Hamborgskærmene placeres derfor nord for regnvandsbassinet tættere på jernbanen, men uden at påvirke togdriften. Denne løsning vurderes som den bedste i forhold til støjreduktion, driftshensyn for regnvandsbassinet samt for bygbarheden.

I *delområde 7* føres Hamborgskærmen med en portal hen over en gasledning. Servitut- og sikkerhedskrav betyder, at der skal holdes en sikkerhedsafstand til ledningen. Dette kan forudsætte en myndighedsdispensation. Midt på strækningen udføres også en portal for Hamborgskærmens forløb forbi et teknik- og pumpehus, så dets funktion kan opretholdes.

På hele strækningen forventes der at være behov for ledningsomlægninger langs begge sider af motorvejen.

Tung overdækning
I delområde 4 i Ørestad foreslås etableret en 205m lang tung overdækning med mulighed for etablering af et byrum, der kan bygges op på et 1,5 m jorddække. Målet er at overdække både motorvejen og jernbanen, dels for at reducere trafikstøj, og dels for at skabe en bymæssig sammenhæng med nye grønne eller rekreative byrum og gang og stiforbindelser oven på overdækningen.

Motorvej og jernbane bør blive tunnellagt i to separate tunnelkonstruktioner under et stort betondæk. Mellem de to tunnelkonstruktioner vil der være et betydeligt større jorddække, hvilket vil kunne tillade høj beplantning med betydelig roddybde og evt. tungere byrumselementer.

Der er udarbejdet et konkret konceptuelt forslag, som er analyseret anlægsteknisk og økonomisk mht. byggemetoder, fundering- og konstruktionsdimensioner samt nødvendige installationer. Endvidere er der udarbejdet et forslag til udførelsesplan.

Overdækningen understøttes af tunnelvægge uden at begrænse kapaciteten på hverken motorvejen eller jernbanen. Den nuværende stibro, som krydser motorvejen og jernbanen, skal fjernes i forbindelse med overdækningen, da denne forbindelse indarbejdes i det nye areal på overdækningen. Der etableres adgangsveje fra Ørestad Station til byrummet på overdækningen.

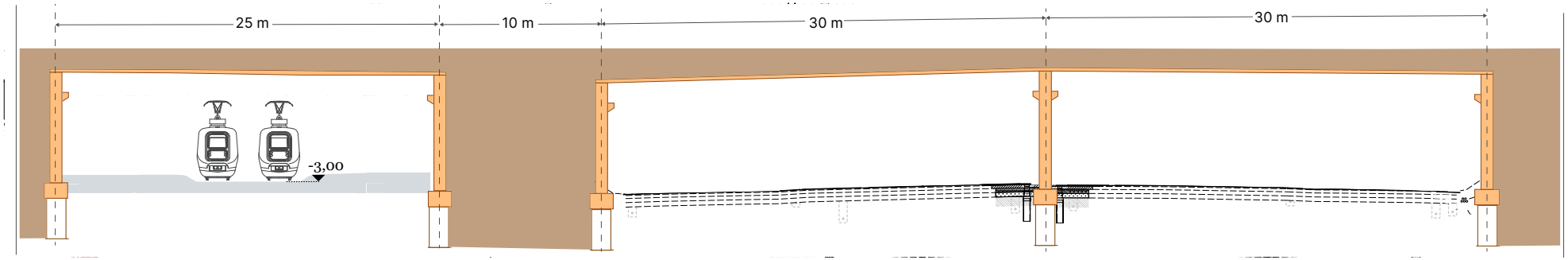
For at sikre drift og sikkerhed i både vej- og banetunnelen under overdækningen skal der installeres tekniske systemer som ventilation, belysning og brandudstyr.

Sikkerhedskoncepter for overdækningsprojektet
Øresundsmotorvejen og Øresundsbanen er en del af det transeuropæiske transportnet TEN-T, hvor trafikken forventes forøget, og hvor både kapacitet og sikkerheden er omfattet af særlige EU-krav. I forbindelse med udviklingen af støjoverdækningen er der derfor udarbejdet et sikkerhedskoncept for både Hamborgskærme og tunneloverdækningen, som kan danne grundlag for myndighedsgodkendelse.

Hamborgskærmene betragtes sikkerhedsmæssigt som almindelige støjskærme med det åbne rum over motorvejen, som sikrer luftudskiftning ved f.eks. brand. De placeres mindst 1,7 meter bag autoværnet vedvejens nødspor, som forbliver uændret. Hamborgskærmenes forløb afbrydes af brooverføringer, hvor der etableres evakueringsveje væk fra motorvejen.

Tunneloverdækningen på ca. 205 meter for motorvej betragtes som en tunnel efter Vejdirektoratets praksis, trods EU's officielle definition på 500 meter. For jernbanen klassificeres overdækninger over 100 meter som tunneler.

Tunnelernes sikkerhedskoncept omfatter nødvendige installationer og adgangsveje og skal godkendes baseret på risikovurdering efter gældende regler fra Vejdirektoratet, Banedanmark og Trafikstyrelsen. En plan for Sikkerhed, Uheld, Redning og Rydning (SURR) skal udvikles i samarbejde med beredskabsmyndighederne.



Tværsnit af et eksempel på tung overbygning i delområde 4.

Trafik og anlægsforhold under udførelsen

Overordnet anlægslogistik og konsekvenser for miljø og byliv under byggeriet
Etablering af Hamborgskærme og den tunge overdækning vil medføre store anlægsarbejder, som giver udfordringer både mht. anlægslogistik, den generelle trafik, miljø, natur samt byliv.

Anlægsperioden forventes at være 36 til 48 måneder, hvoraf de første 24 måneder anvendes til etablering af Hamborgskærme og tung overdækning samt tilpasning af Ørestad station. De sidste 12-24 måneder bruges på etablering af et byrum med et jorddække oven på den tunge overdækning.

Anlægslogistikken er designet med fokus på at minimere gener for naboerne, motorvejs- og banetrafik samt lokal trafik gennem en arbejdsproces med etapeopdelt arbejde samt byggepladsplaceringer med opmagasineringsplads. Udgangspunktet er, at trafikken vil blive opretholdt, om end gener ikke vil kunne undgås.

Øresundsmotorvej - trafik
Arbejdet med etablering af Hamborgskærme og tung overdækning forventes i hovedtræk at foregå parallelt i afgrænsede arbejdsområder på både den nordlige og sydlige del af motorvejen med kun én vognbane spærret i hver retning. Arbejdet tilrettelægges så vognbanespærringer udnyttes maksimalt.

Trafikken forventes opretholdt med mindst to åbne vognbaner i anlægsperioden, dog med perioder med nedsat hastighed, færre vognbaner og skiftende trafikforhold – særligt om natten.

Øresundsbanen – trafik
Anlægsarbejderne vil medføre gener for banedriften, men Ørestad station forventes at være i drift for passagertog det meste af tiden, med undtagelse af korte perioder, bl.a. i forbindelse med omlægning af kørestrømsanlægget. I spærringsperioder forudsættes, at togbusser vil blive indsat på strækningen. For godstog vil der blive opretholdt tidsvinduer for passage af tog. Det antages, at der vil være natspærringer i ca. 1½ måned i forbindelse med etablering af overdækningen.

I perioden med omlægning af kørestrømsanlægget vil der være behov for anvendelse af dieseltog over ca. 2 måneder.

Lokaltrafik, byliv og miljø
Anlægsarbejderne vil skulle tilrettelægges således, at arbejderne giver færrest mulige nabogener i forhold til støj, støv og vibrationer fra maskiner mv., samt at gældende miljøregler overholdes. De fleste arbejder kan foregå i god afstand til naboer, så påvirkningerne forventes at være moderate.

I forbindelse med anlægsarbejderne for den tunge overdækning vil der være materialetransporter til arbejdspladser og opmagasineringspladsen. Transport af de præfabrikerede elementer, vil kræve særtransporter, som kræver udpegning af særlige ruter gennem byen. Dette kan omfatte større lokale veje samt på motorveje.

Endelig vil der være arbejdskørsel i forbindelse med etablering af byrum og andre faciliteter ovenpå den tunge overdækning.

Økonomi og juridiske forhold

Anlægs- og driftsøkonomi
Støjoverdækning af Øresundsmotorvejen er estimeret til at ville koste 1,6 milliard kroner (2025) for etablering af Hamborgskærmene samt den tunge overdækning inkl. byrum i centrale Ørestad. Overslaget viser, at etablering af Hamborgskærmene udgør cirka 25%, mens etablering af den tunge overdækning og byrum udgør cirka 75% af anlægsoverslaget.

Anlægsoverslaget er udført efter principperne for Ny Anlægs Budgettering (Transportministeriet januar 2024) med et bygherretillæg. Det skal bemærkes, at Fase 2 overslagene stadig er at betragte som en forundersøgelse, dog med en større detaljeringsgrad i forhold til overslaget i Fase 1 undersøgelsen. I anlægsoverslaget er der anvendt et korrektionstillæg på 30% i forhold til tidligere 50% i Forundersøgelse Fase 1. Anlægsoverslaget for byrumsarbejderne er baseret på areal-enhedspriser med minimum-maksimum prisspænd, hvor maksimumpriser er anvendt på grund af at byrumskonceptet er meget foreløbigt.

Anlægselementer	Mængde	Beskrivelse	Anlægsomkosning DKK (2025)	Årlig D&V omkostning DKK (2025)
Hamborgskærme	2.692	m støjskærm	351.000.000	11.000.000
Tung ovverdækning	18.920	m^2 betonkonstuktion	742.000.000	11.000.000
Byrum ovenpå tung overdækning	35.000	m^2 byrum	318.000.000	10.000.000
Ledningsomlægninger	3.941	m omlagt ledning	6.000.000	-
Total med 30% korrektionstillæg (NAB)			**1.417.000.000**	**32.000.000**
15% Bygherretillæg			213.000.000	5.000.000
Samlet estimat			**1.630.000.000**	**37.000.000**

Drifts- og vedligeholdsomkostninger er vurderet til at udgøre 37 mio. Kr. for anlæggene svarende til en antaget levetid på 50 år for Hamborgskærmene og mere end 120 år for den tunge overdækning med byrum.

Bæredygtighed og LCA
Den samfundsmæssig omkostning skal vurderes med udgangspunkt i løsningsforslagets bæredygtighed. I lighed med vurderingen af projektets bæredygtighed i Fase 1, vil projektet også efter vurderingen i Fase 2 være neutralt i forhold til emission fra trafik, men udgøre en samfundsmæssig omkostning på anlægssiden. CO2-udledningen blev beregnet i Fase 1, og konklusionen fra Fase 1 er uændret, idet mængder og løsninger i praksis er stort set uændret. En mere præcis beregning vil kunne opnås i en senere egentlig projektering.

Natur
Inden etablering af Hamborgskærmene langs Øresundsmotorvejen skal naturforholdene i tilstødende områder belyses. Ved Kalvebod Brygge grænser et 15 m bredt arbejdsområde op til et NATURA 2000-område, hvilket sandsynligvis kræver dispensation efter naturbeskyttelsesloven § 3 og muligvis etablering af erstatningsnatur. Flora og fauna i området skal derfor vurderes og dokumenteres. Selvom tidligere Natura 2000-vurderinger er lavet for motorvejsudvidelsen, og dette projekt holder sig inden for det eksisterende vejtracé, vil den nye 9 m høje Hamborgskærm kræve en ny vurdering.

Forhold om rettigheder
Overdækningsprojektet vil hovedsageligt omfatte etablering af anlæg på Sund&Bælts matrikler, der omfatter Øresundsmotorvejen og Øresundsbanen med tilhørende matrikler. Derudover kan matrikler ejet af By&Havn samt Metroselskabet også blive påvirket.

Der skal formentlig tinglyses servitutter på begge sider af Hamborgskærmene for at sikre adgangsveje til og passage af ledninger.

Yderligere støjreduktion vil kunne opnås ved at påmontere støjskærme på brooverføringer over motorvejen. Et sådan indgreb vil skulle aftales med broejere og vejmyndigheder. Eksisterende brooverføringer over motorvejen forventes ikke yderligere at blive påvirket af etablering af Hamborgskærmene.

Den tunge overdækning vil påvirke Sund & Bælts matrikler, herunder de arealer, hvor Øresundsbanen og Ørestad Station ligger. Den tunge overdækning vil skulle sammenbygges med to eksisterende vejbroer over motorvejen (Ove Arups Vej samt Ørestad Boulevard). Denne sammenbygning samt montage af støjskærme skal aftales med Sund & Bælt. Tilsvarende skal nedrivning af den eksisterende stibro tilhørerende By & Havn også aftales tillige med øvrige arbejder på By & Havns arealer.

Endelig skal det bemærkes, at By & Havn's ejerskab af Ørestad Station muligvis på et tidspunkt vil overgå til Sund & Bælt. Der foregår på nuværende tidspunkt en dialog mellem By & Havn og Sund & Bælt om aflysning af servitutten for evt. fremtidigt anlæg af overhalingsspor ved stationen. Aflysning af denne servitut er en forudsætning for etablering af den foreslåede tunge overdækning.

Den tunge overdækning og det tilhørende byrum vil udgøre et naboskab til Fields både under overdækningens etablering, men også ved byrummets fremtidige anvendelse. En yderligere dialog mellem Steen og Strøm Danmark, Fields, By & Havn om etableringen af et eventuelt nyt byrum skal klarlægge rammer og forudsætninger for dette byrum.

Det skal endelig noteres, at der i Ørestad Lokalplan 398 med tillæg 1-5 er formuleret yderligere udviklingshensigter for området syd for motorvejen. Den nye tunge overdækning skal derfor tilrettelægges og planlægges i samspil med disse lokalplansmæssige forhold for at sikre en sammenhængende byudvikling.

Strategiske overvejelser for projektets realisering

Business case og finansieringsmodel – korte hovedpointer
En støjoverdækning vil give positive afledte samfundsmæssige effekter i form af bedre trivsel og sundhed samt en fortsat økonomisk attraktiv udvikling af Ørestaden. Disse gevinster er imidlertid indirekte økonomiske effekter og vil ikke bidrage til en finansieringsmodel for anlægsprojektet.

Identifikation af businesscases kunne udgøre et egenfinansieringsbidrag til projektet. Dette kunne f.eks. omfatte omdannelse af motorvejen til betalingsmotorvej. Endelig kan der peges på muligheden for finansieringsbidrag fra statslige støjpuljer, EU-puljer knyttet til udvikling af TEN-T netværket og eventuelt andre EU-puljer eller infrastrukturfonde. En egentlig kapitalmarkedsanalyse kan kortlægge disse muligheder.

Interessentsamarbejde som forudsætning for realisering
Den fortsatte mulige projektudvikling og eventuelle finansiering anbefales at ske i et formaliseret samarbejdskonsortium med de væsentligste økonomiske og regulatoriske interessenter, der har interesse i dette ud fra byudviklings- og miljømæssige interesser, ejerskab til eksisterende anlæg samt også kommercielle udviklingsinteresser. Et sådant konsortium vil kunne udgøre et væsentligt forum til at afklare mulige interessefællesskaber, anlægslovgivning og udviklingsmuligheder bl.a. for Ørestad.

Som afsæt til etablering af et samarbejdskonsortium anbefales det, at Københavns Kommune, som hovedinteressent fortsat udvikler løsningsforslaget og dets potentialer, samt skaber grundlag for etablering af et egentligt samarbejdskonsortium med bl.a. Sund & Bælt/Vejdirektoratet, By & Havn, Metroselskabet samt Tårnby Kommune.

Foranalyse - Fase 2
Overdækning af Øresundsmotorvejen

Priseffektiv støjreduktion
En kombination af Hamborgskærme og tung overdækning, der fælles bidrager til en støjreduktion af støjudbredelsen fra Øresundsmotorvejen. Dette bidrager til at udviklingsarealer får en bedre mulighed for anvendelser og samtidig bidrager løsning med en central placeret tung overdækning i Ørestad til et ny sammenbindende urbant byrum

Overdækningsareal

+ 35.000 m²

Hamborgskærme

2,7 km

Anlægsomkostning

1,6 mia. DKK

Årlig drift og vedligehold

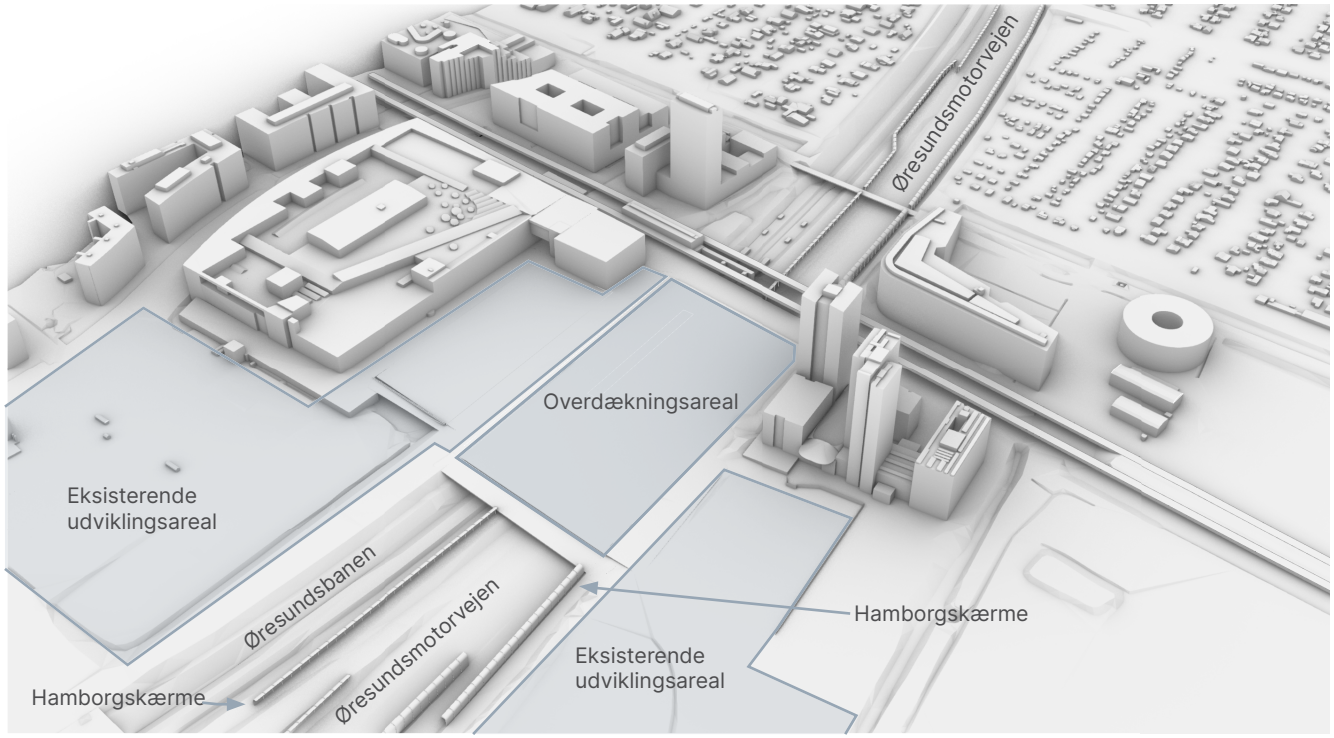
37 mio. DKK

Støjbelastede boliger over 58 dB

Uden	814
Med	**111**

Støjbelastede boliger over 63 dB

Uden	103
Med	**1**



Priseffektiv støjreduktion

Uden støjreducerende tiltag

Med støjreducerende tiltag

Foranalyse fase 2

Overdækning af Øresundsmotorvejen

Februar 2026

Foranalysen er udarbejdet af COWI og Arkitema for Københavns Kommune.

Arkitema COWI