

REFERAT Teknik- og Miljøudvalget d. 19-01-2023

Mødedato Torsdag d. 19. januar 2023 kl. 15:30

Mødested Mødelokale 215

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Meddelelser.....	4
Høring af forslag til udvidelse af Københavns Kommunes Miljøzone.....	6
Nyt Vejafgiftsnetværk for lastbiler.....	8
Tilladelse til grundvandskøleanlæg, Københavns Lufthavne A/S.....	10
Eventuelt.....	12
Underskriftsark.....	13

Punkt 1: Godkendelse af dagsorden

00.22.04-P35-22-523698

Center for Politik og Kommunikation indstiller til Teknik- og Miljøudvalget,

1. at dagsordenen godkendes.

Beslutning

Indstillingen tiltrådt.

Winnie Sørensen har meldt afbud til mødet.

Fraværende Winnie Sørensen

Punkt 2: Meddelelser

00.22.04-P35-22-523698

Resume

A)

Link til KTC's hjemmeside med diverse artikler

ktc.dk

B)

Forvaltningen afgav bestilling til busdrift 2023 i henhold til beslutning på Teknik- og Miljøudvalgets møde den 25. august 2022.

På baggrund af beslutningen blev Københavns Kommune anmodet om svar på at dække udgifterne til drift af linje 32 for kørsel i Københavns Kommune.

Forvaltningen har modtaget svar fra Movia på kommunens busbestilling 2023 med besked om, at der kan påregnes udgifter til kompensation til busoperatører ved nedsættelse af det besluttede antal afgang på linje 36.

Københavns Kommune har svaret, at man her vil medtage forslag om finansiering af deres del af linje 32 ved behandling af overførselssag 2022-23 i marts 2023.

Movia redegør for kontraktuelle forhold i forhold til busoperatørerne som betyder, at busoperatørerne kan være berettiget til en endnu ukendt kompensation.

Til orientering vil udvalget få forelagt dagsordenspunkt om bus-økonomi 2023 på februar mødet.

C)

Borgmesteren har modtaget en henvendelse fra borgmesteren i Frederiksberg Kommune og Overborgmesteren i København om, Tårnby Kommune kan tilslutte sig et ønske om at fremskynde overgang til emissionsfri busdrift til 2025. Det vil betyde en ekstraudgift for Tårnby Kommune til kompensation af den busoperatør, som kører med dieseldrift på linje 33.

D)

Hastighedsbegrænsning på Amager Landevej på 50 km/t.

Administrationen har modtaget forhåndstilkendegivelse fra politiet om at nedsættelse af hastighedsgrænse på Amager Landevej nord for Saltværksvej til 50 km/t. Det kræver, at der fremsendes en ny skilteplan til politiet til endelig godkendelse.

E)

KL's Klima & Miljø Topmøde den 13. - 14. april 2023 - Sammen om en grøn omstilling.

Link til flere oplysninger: [KL's-klima-miljoe-topmoede/](https://www.kl.dk/tema/klima-og-miljo/topmoede/)

Center for Politik og Kommunikation indstiller til Teknik- og Miljøudvalget,

1. at meddelelserne tages til efterretning.

/BGR

Beslutning

Indstillingen tiltrådt.

Bilag

B) Dagsordenspunkt Busbestilling 2023 - mulige besparelser behandlet på mødet 25. august 2022 kl. 1530 (Mødelokale 215) i Teknik- og Miljøudvalget (2022).

B) Afgivet Busbestilling 2023

B) Svar til Tårnby kommune vedr. trafikbestilling

C) Fælles brev fra København og Frederiksberg

C) Kontraktuelle forhold ved udvidelse eller reduktion af elbusser

C) Borgmestersvar

Fraværende Winnie Sørensen

Punkt 3: Høring af forslag til udvidelse af Københavns Kommunes Miljøzone

09.10.04-G01-22-535244

Resume

Københavns Kommune har sendt forslag til udvidelse af miljøzonen i Københavns Kommune helt op til kommunegrænsen mod Tårnby Kommune.

Frist for afgivelse af høringssvar er den 29. januar 2023.

Teknik- og Miljøudvalget skal godkende forslag til høringssvar.

Uddybende bemærkninger

Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune har den 15. december 2022 besluttet, at sende et forslag om udvidelse af miljøzonen til kommunegrænsen på Amager i offentlig annoncering. Høringsmateriale er vedlagt nærværende sagsfremstilling.

Som udgangspunkt er indførelse af miljøzoner generelt en god ide, som bidrager til at nedbringe baggrundsforureningen i de områder, hvor der etableres miljøzoner.

Konkret betyder forslaget, at man kommer til at møde Københavns Kommunes Miljøzone (skiltning) allerede, når man kører på Tårnby Kommunes veje som krydser kommunegrænsen.

Følgende veje krydser kommunegrænsen mellem Tårnby og Københavns Kommuner:

Kongelundsvej, Glamsbjergvej, Englandsvej, Irlandsvej, Amager Landevej, Klitrose Alle, Guldregn Alle, Cypres Alle, Fortgård Alle, Kastrupvej, Nordmarksvej og Amager Strandvej. Dertil kommer en række mindre veje, som støder op til Følfodvej fra syd.

Indførelse af miljøzone medfører følgende krav til køretøjer, der kører i zonen:

- Busser og lastbiler skal være indregistreret den 1. januar 2015 eller senere eller have monteret partikelfilter.
- Tunge køretøjer som minimum opfylder Euronorm VI må gerne køre i zonen.
- Udenlandske køretøjer skal registrere sig, hvis de ikke opfylder datokravet, men har partikelfilter monteret eller opfylder Euronorm.
- For varebiler op til 3500 kg gælder, at fra 1 juli 2023 skal de være registreret fra 1. september 2016 og frem eller have partikelfiler monteret.
- Hvis det besluttes kan personbiler ikke køre i zonen, hvis ikke de er registreret efter 1. januar 2011 eller har monteret partikelfilter.

Der er undtagelsesmuligheder for veterankøretøjer og køretøjer som benyttes af f.eks. redningsberedskabet, såfremt disse biler normalt kører uden for miljøzonen. Der er desuden yderligere dispensationsmuligheder for erhvervs og private køretøjer.

Overtrædelse af miljøzonebestemmelserne betyder, at der kan udstedes administrativt bødeforlæg som er 12.500 kr. for busser og lastbiler og 1500 kr. for personbiler. Kontrol sker gennem kameraregistrering af nummerplader.

Konkret betyder udvidelsen af miljøzonen til kommunegrænsen, at der skal opsættes skilte til forvarsling af zonen på Tårnby Kommunes veje. BMK forventer, at en fremrykket forvarsling af miljøzonen med skilte i Tårnby Kommune vil betyde, at der kommer til at ske vendemanøvrer af biler, der ikke må køre ind i miljøzonen. Dette vil påvirke trafiksikkerheden i Tårnby Kommune. Samtidig er der også mulighed for sivetrafik ad kommunens mindre veje for at undgå at køre ind i miljøzonen. De to forhold vil derfor have den modsatte virkning med hensyn til udledning af mindre partikelforurening i Tårnby Kommune. Forslaget der er i høring omfatter ikke forslag til skiltning.

En miljøzone kan i henhold til Miljøbeskyttelsesloven først træde i kraft 14 måneder efter beslutningen om iværksættelse er truffet. En beslutning om udvidelse af en miljøzone kan ikke påklages.

BMK har udarbejdet høringssvar, se bilag.

Borgerinddragelse

Københavns Kommune har iværksat en offentlig høring som alle kan komme med høeringsbidrag til.

Lovgrundlag

[Miljøbeskyttelsesloven § 15a](#)

[Lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse](#)

[Bekendtgørelse om vejafmærkning](#)

Center for By, Miljø og Klima indstiller til Teknik- og Miljøudvalget,

1. at svarudkast i forbindelse med høring om udvidelse af Københavns Kommunes Miljøzone godkendes.

/BGR

Beslutning

Indstillingen tiltrådt, idet svarudkast skærpes.

Bilag

Forslag til udvidelse af Københavns Kommunes Miljøzone

Eksempel på skiltning af Miljøzone

Tårnby Kommunes høringssvar til Københavns Kommunes forslag om udvidelse af miljøzone 2 1

Dagsordenspunkt fra 2007. Udvidelse af miljøzone.

Fraværende Winnie Sørensen

Punkt 4: Nyt Vejafgiftsnetværk for lastbiler

05.01.30-G01-23-544123

Resume

Vejdirektoratet har orienteret om, at der i forbindelse med et nyt lovforslag om indførelse af vejafgift for tunge køretøjer skal defineres et afgiftsbelagt vejnet. Vejdirektoratet har indledningsvist udpeget et forslag til det afgiftsbelagte vejnetværk. På den baggrund efterlyser Vejdirektoratet input til det foreliggende forslag til et afgiftsbelagt vejnet. Da frist for tilbagemelding til vejdirektoratet er den 10. januar har Center for By, Miljø og Klima (BMK) foreløbig afgivet en tilbagemelding med forbehold for senere politisk godkendelse.

Det forventes, at loven vil omfatte en gradvis introduktion af afgiftbelægning i perioden 2025-2028, således at alle offentlige veje forventes at være afgiftsbelagt i 2028.

Teknik- og Miljøudvalget skal godkende BMK's foreløbige indmelding til det afgiftsbelagte vejnet.

Uddybende bemærkninger

Det foreliggende lovforslag, der forventes vedtaget primo 2023, vedrører indførelse af en ny vejafgift, der fastsættes efter, hvor meget CO₂ en lastbil udleder, og hvor langt den kører. Det betyder, at vejafgiften omlægges, så det i højere grad er forureneren, der betaler. Aftale om indførelse af en kilometerbaseret vejafgift for lastbiler skønnes at reducere udledningen af CO₂ med ca. 0,3 mio. ton i 2025 og cirka 0,4 mio. ton i 2030, hvor vejafgiften bidrager med ca. 0,2 mio. ton i 2025 og ca. 0,3 mio. ton i 2030. Den kilometerbaserede vejafgift, som foreslås indført, vil gælde for lastbiler over 12 tons for kørsel på statsvejnettet og øvrige veje, der er oplagte i forhold til sivetrafik, samt offentlige veje i miljøzoner (ca. 7.300 km).

Lovforslaget indebærer, at lastbiler som vejer mere en 12 tons omfattes fra 2025, og mindre lastbiler mellem 3,5 og 12 tons vil blive omfattet fra 2027.

Det foreløbige af Vejdirektoratet udpegede vejnet omfatter statsvejnettet og alle offentlige veje i miljøzoner. Øresundsmotorvejen er i denne forbindelse ikke en del af forslaget om afgiftsbelagt vejnet, da den har særstatus på det overordnede vejnet.

Da loven forventes fra 2025 at indbefatte alle veje i miljøzoner, vil situationen for Tårnby Kommune være, at det kan forventes, at en del af lastbiltrafikken med ærinde i Københavns Kommune vil foretrække at køre ind fra Øresundsmotorvejen ad Englandsvej og Amager Strandvej, hvis disse ikke også afgiftsbelægges. Derfor har BMK indmeldt strækningerne af Englandsvej og Amager Strandvej nord for Øresundsmotorvejen til, at være en del af det afgiftsbelagte vejnetværk.

Fra 2028 vil alle offentlige veje blive afgiftsbelagt, og derved reduceres muligheden for at der opstår uønsket sivetrafik, men da afgiftsniveauet forventes at blive større på veje i Miljøzoner, vil det kunne forventes, at transportørerne vil opsoge den billigste transportrute og det kan betyde, at der kommer mere lastbiltrafik på Englandsvej og Amager Strandvej ind mod miljøzonen i Københavns Kommune fra 2028.

Lovgrundlag

[Forslag til lov om vejafgift](#)

[Resume af lov om vejafgift](#)

Center for By, Miljø og Klima indstiller til Teknik- og Miljøudvalget,

1. at vedlagte svar om udpegning af kommunale veje til det afgiftsbelagte vejnet godkendes.

/BGR

Beslutning

Indstillingen tiltrådt.

Bilag

Henvendelse fra Vejdirektoratet, Kvalitetssikring af vejafgiftsnetværk for lastbiler

Svar på henvendelse om supplerende af afgiftsbelagte vejnet for lastbiler

Fraværende Winnie Sørensen

Punkt 5: Tilladelse til grundvandskøleanlæg, Københavns Lufthavne A/S

13.02.01-G00-22-20

Resume

Tilladelse til Københavns Lufthavne A/S til fortsat at indvinde og reinfiltre grundvand i et eksisterende grundvandskøleanlæg (ATES-anlæg).

Teknik- og Miljøudvalget skal tage stilling til, om der kan meddeles tilladelse til fortsat drift af eksisterende grundvandskøleanlæg.

Uddybende bemærkninger

Den 8. juni 2010 (bilag) gav Tårnby Kommune tilladelse til etablering af et grundvandskøleanlæg (ATES-anlæg) med i alt 10 borer, hvoraf 5 borer anvendes til indvinding og 5 andre anvendes til reinfiltration af grundvand op til 2.000.000 m³ om året og oppumpning af op til 500 m³ pr. time, svarende til 100 m³ pr. time fra op til 5 borer ad gangen.

Anlægget er etableret udenfor indvindingsområdet til Tårnby Vandforsyning.

Tilladelsen var begrænset til 10 år, og er blevet administrativt forlænget den 19. juni 2020, 6. august 2021 og 20. juni 2022.

Københavns Lufthavne A/S ansøgte den 4. marts 2020 om tilladelse til at fortsætte indvindingen og reinfiltrationen af grundvand. Ansøgningen indeholder resultat af monitorering af anlægget fra 2011 til 2020.

Der søges om tilladelse til i 35 år at indvinde og reinfiltre grundvand op til 2.000.000 m³/år og op til 100 m³/time pr. boring i et termisk balanceret anlæg ved brug af 10 borer på virksomhedens grund. Efter vandforsyningsloven kan en tilladelse til indvinding af grundvand dog maksimalt gives for 30 år, hvorfor tilladelsen er begrænset til denne tidsperiode.

Tårnby Kommune giver tilladelsen på en række vilkår om drift af anlægget, monitorering af grundvandsforhold og årlig rapportering om anlægget.

Vandprøver fra de borer, som udgør selve anlægget, er blevet analyseret for i alt sytten kemiske stoffer og sammenlignet med grænseværdier for grundvand og for drikkevand. Analyseresultater viser, at indholdet af bor er konstant højt og overskrider begge grænseværdier. Da indholdet af salt og ledningsevnen også er højt viser det, at grundvandet, som oppumpes og anvendes i anlægget er indtrængende havvand, som ikke ville kunne anvendes som drikkevand. Stofferne vinylchlorid, 1,2-dichlorethan, arsen og nikkel er overskredet hver gang, hvilket ikke anses for at være et forureningsmæssigt problem.

Når der foreligger nye data fra optimeret drift, dataindsamling og datahåndtering, vil ansøger udføre en analyse af anlæggets drift ud fra kalibrering af en grundvandsmodel mod disse data og simulering af anlæggets drift.

Det er Tårnby Kommunes vurdering, at driften af ATES-anlægget ikke giver anledning til temperaturstigninger i vandindvindingsboringerne i området, og det vurderes, at anvendelsen af grundvandsressourcen ikke påvirker indvindingen af drikkevand.

Moniteringen har vist, at anlægget ikke påvirker grundvandsforholdene i området, og at der ikke er konstateret tilstrømning af forurenende stoffer til anlægget. Dermed er der heller ikke konstateret forhold, som har påvirket drikkevandsforsyningen i området.

Tårnby Kommune vurderer på baggrund af det foreliggende materiale, at grundvandskølingsanlægget kan drives uden påvirkninger af grundvandet og det omgivende miljø i øvrigt, idet der samtidigt føres en overvågning, der vil kunne vise mulige påvirkninger på miljøet med vilkår om korrigerende handlinger.

Et ATES-anlæg består af en boring, der indvinder grundvand, og en boring til returledning, de såkaldte kolde og varme borer. Anlægget reducerer energiforbruget i forhold til traditionel køling. Et ATES-anlæg udnytter, at grundvandet i Danmark hen over året har en rimelig stabil temperatur på ca. 9°C, og at grundvandsmagasiner er gode til at lagre både kulde og varme. Et ATES-anlæg kan levere både kulde- og varmeydelser. Om sommeren vil koldt grundvand blive pumpet fra de såkaldte kolde borer og gennem et lukket rørsystem, som fører vandet forbi varmevekslere, hvor grundvandet afkøler f.eks. ventilationsluften i en bygning eller proceskølevand i en produktionsvirksomhed. Det opvarmede grundvand sendes derefter tilbage til grundvandsmagasinet gennem de såkaldte varme borer. Om vinteren vendes pumperetningen, og der pumpes fra de varme borer og returledes gennem de kolde borer, efter at den varme, der er oplagret i grundvandsmagasinet i løbet af sommeren, er blevet udnyttet. Under normal drift er der ikke noget forbrug af grundvand, kun opvarmning eller afkøling, og der sker ikke nogen varmetilførsel til grundvandsmagasinet, når ATES-anlægget er i termisk balance.

Lovgrundlag

[Vandforsyningsloven](#)

[Miljøbeskyttelsesloven](#)

Center for By, Miljø og Klima indstiller til Teknik- og Miljøudvalget,

1. at der meddeles tilladelse med vilkår til indvinding og reinfiltration af grundvand i anlægget.

/BGR

Beslutning

Indstillingen tiltrådt.

Bilag

Den første tilladelse fra 8. juni 2010

Indstilling til TMU i 2010

Udkast til tilladelse til grundvandskøleanlæg i 30 år

Fraværende Winnie Sørensen

Punkt 6: Eventuelt

00.22.04-P35-22-523698

Beslutning

Intet.

Fraværende Winnie Sørensen

Punkt 7: Underskriftsark

00.22.04-P35-22-523698

Beslutning

Alle mødedeltagere har underskrevet mødeprotokollen.

Fraværende Winnie Sørensen