



Til Østerbro Lokaludvalg

02-06-2010

Nordhavnsvej – forvaltningernes bemærkninger til Østerbro Lokaludvalgs brev af 20. maj 2010

Sagsnr.
2010-79488

Dokumentnr.
2010-354784

I dette notat findes forvaltningernes korte kommentarer til de punkter som Østerbro Lokaludvalg har fremhævet i sit brev af 20. maj 2010.

Vejforbindelse til ydre Nordhavn

Med principaftalen om Cityringen fra 2005 forpligtigede Københavns Kommune sig til at anlægge en vejforbindelse mellem Nordhavn og Helsingørmotorvejen. Vejforbindelsen skal muliggøre en byudvikling på 600.000 nye etagemeter i Nordhavn. Det gør den vedtagne vej.

En statslig/kommunal arbejdsgruppe har i 2009-2010 vurderet behovet for fremtidssikring af den aftalte vej, samt mulighederne for at finde finansiering hertil. Behovet for eventuel fremtidssikring er vurderet i forhold til en på lang sigt væsentligt større byudvikling i Nordhavnen end aftalt i Cityringaftalen, samt mulighederne for en eventuel østlig ringvej/havnetunnel, der bl.a. kan aflaste de indre bydele for gennemkørende trafik.

Det indgår derfor i beslutningen om Nordhavnsvej, at hensigtsmæssigheden af anlæg af en forberedelse til afgrening, når byudviklingen tilsiger det, indgår i projekteringen af Nordhavnsvej. Der er afsat en økonomisk ramme på 80 mio. kr. hertil. Endelig beslutning om Nordhavnsvej skal fremtidssikres i forhold til en senere videreførelse til ydre Nordhavn vil blive foretaget i 3. kvartal 2010. Beslutningen er bl.a. afhængig af om det kan lade sig gøre indenfor den økonomiske ramme på 80 mio. kr.

Anlæg af hele strækningen til Ydre Nordhavn inklusive en 4-sporet sænketunnel under Svanemøllebugten vil koste 1.800-2.000 mio. kr. mere end de 1.800 mio. kr. der allerede er finansieret.

Kapacitet på Nordhavnsvej

En firesporet vej til Ydre Nordhavn vurderes at have tilstrækkelig kapacitet til at betjene en betydelig byudvikling i Nordhavn og en eventuel havnetunnel i lang tid fremover. En firesporet vej som den aftalte vil have en kapacitet i størrelsesordenen 50.000 biler pr. hverdagsdøgn i begge retninger tilsammen. Af rapporten fra den statslig-kommunale arbejdsgruppe fremgår, at en fuld byudvikling på 3.600.000 nye etagemeter i Nordhavn vil kunne resultere i ca. 50.000 biler pr. hverdagsdøgn på Nordhavnsvej. Dette skøn bygger bl.a. på forudsætninger om en meget højklasset kollektiv trafikbetjening af

byudviklingsområdet i Nordhavn. Fuld udbygning af Nordhavn forudsættes først at være sket på den anden side af år 2050.

Tunnellængde

Mere end 600 meter af den vedtagne vej er i tunnel. Mulighederne for at forlænge tunneldelen og/eller overdække tilslutningsanlæggene har været belyst. Fordelene står ikke mål med omkostningerne, hverken æstetisk, støjmæssigt eller arealmæssigt. Prisen for nedgravede tilslutninger ved Helsingørmotorvejen er ca. 1.500 mio. kr. ekstra. En tunnelforlængelse ved Strandvænget blev belyst og fravalgt i VVM-redegørelsen. Forslaget har i forhold til den vedtagne løsning den ulempe, at der hverken kan køres til Nordhavnsvej fra nord eller fra Nordhavnsvej mod nord, hvilket vil reducere vejens aflastende effekt for Østerbro. Meromkostningen til en sådan tunnelforlængelse er for en 4-sporet vej opgjort vej til ca. 500 mio. kr.

VVM-undersøgelse

Forslag til lokalplan og kommuneplantillæg med VVM-redegørelse indeholdt to sidestillede vejforslag, A og B. Den valgte vejudformning for Nordhavnsvej er sammenlignelig med Vejforslag A, men uden nødspor. Miljøpåvirkningerne vil grundlæggende være de samme, i anlægsfasen dog mindre. Den valgte vej er således omfattet af VVM-redegørelsen og miljøvurderingen.

Adgangsveje til de rekreative områder

Der er i Nordhavnsvejsprojektet indarbejdet løsninger, der tager hensyn til trafikken til og fra Svanemøllehavnen og de rekreative områder i såvel anlægsperioden som når Nordhavnsvej er færdig.

Det er således en forudsætning i projektet, at trafikken på Strandpromenaden og Strandvænget/Kalkbrænderihavnsgade opretholdes i hele byggeperioden, med minimum et spor i hver retning.

I det fortsatte projekteringsarbejde arbejdes med den detaljerede udformning af anlægget i Strandvænget, så man fremmer en udformning af anlægget, som giver cyklister og fodgængere høj tilgængelighed til Svanemøllehavnen og Stranden i en sikker forbindelse.

Østerbrogade som miljøprioriteret hande­lsgade

Den valgte løsning sikrer den største trafikale aflastning af Østerbro. Østerbros gader vil, når Nordhavnsvej står klar, blive aflastet for 15.000 biler dagligt.

Den trafikale udvikling på Østerbrogade kan påvirkes gennem en række forskellige tiltag. I Kommuneplan 2009 er dele af Østerbrogade udlagt som strøggade. Supplerende trafikberegninger i forbindelse med Nordhavnsvej har vist, at en omlægning af Østerbrogade syd for

Jagtvej til strøggade vil kunne aflaste Østerbrogade med ca. 60 % syd for Jagtvej og 30 % nord for Jagtvej. Ombygning af hele Østerbrogade vil kunne aflaste gaden yderligere

Støjgener ved Ryparken

Den samlede trafikstøj vil falde marginalt i hele området som følge af omfordelingen af trafikken til Nordhavnsvej. Med støjskærme vil der ikke være væsentlig trafikstøj langs selve Nordhavnsvej.

Der anvendes støjreducerende asfalt på Nordhavnsvej hvor det er relevant. For at nedbringe støjen fra trafikken på vejen opsættes støjafskærmning langs Helsingørmotorvejen, ved boldbanerne og Svanemøllens Kaserne. Ved rampen ved Strandvænget planlægges opsættelse af skærme mellem rampen og Strandvænget. Alt i alt planlægges ca. 2,5 km støjafskærmning i vejforslag A.

I støjberegningerne, der ligger til grund for vurderingerne i VVM-redegørelsen, er der taget udgangspunkt i 2 m høje støjskærme. Støjskærmene kan efter en konkret vurdering, for at opnå den ønskede støjdempering gøres højere end de 2 m., som ligger til grund for støjberegningerne i VVM-redegørelsen. Fastlæggelsen af højden på støjskærmene vil således ske i projekteringen af vejen ud fra praktiske og æstetiske vurderinger og i samarbejde med berørte beboere.