

Referat af VEJFORSLAG-workshop

Ordstyrer: Anders Stahlschmidt

Deltagere: Anne Kongsfelt (Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune) og Søren Brøndum (Rambøll)

De tre vejforslag og udfletning ved Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej

Hovedforskellene på de tre vejforslag handler om, hvor meget af vejen der bygges som tunnel, om placeringen enten nord eller syd for jernbanen, om antallet af vejbaner og om pris.

Indtil videre bliver der arbejdet med mange løsningsforslag til, hvordan til- og frakørslerne til Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej skal bygges.

Tunnel

Der var ingen tvivl om, at størstedelen af de fremmødte var tilhængere af, at hele vejen skal anlægges som tunnel. Det blev sagt mange gange i løbet af aftenen og blev mødt af klapsalver.

Flere gav udtryk for, at det er svært at forstå, hvis man ikke vil betale det, det koster at anlægge i tunnel. Der var også kritik af, at man tænker meget på bæredygtighed og på udviklingen i Nordhavn, men ikke nok på bæredygtighed og bevarelse i et område, hvor der allerede bor mange.

Anne Kongsfelt og Søren Brøndum udtrykte forståelse for, at beboerne på Østerbro gerne vil have en tunnel. Problemet kan være prisen, idet tunnelbyggeri er væsentligt dyrere end almindelig vej.

Vejens pris

Der var debat om prisen for vejen. Mange af de fremmødte havde hæftet sig ved, at der er aftalt en pris på 1,8 mia. kr. for vejen, hvilket ikke umiddelbart giver mulighed for en hel tunnelloøsning. Mange udtrykte frygt for, at prisen bliver afgørende på bekostning af miljø, støj og hensynet til de lokale beboere.

Anne Kongsfelt forklarede, at projektet lige nu har en ramme på 1,8 mia. kr. Når forvaltningen er færdig med de undersøgelser, som skal give et fælles sammenligningsgrundlag for de tre vejforslag, skal politikerne tage en beslutning om først en placering og derefter et hovedforslag.

Forskellen på Svanemøllegruppens forslag (vejforslag 3) og de to øvrige forslag blev også debatteret. Svanemøllegruppens forslag er sekssporet og har flere afkørsler end vejforslag 1 og 2.

Anne Kongsfelt forklarede, at der er uenighed om prisvurderingen. Svanemøllegruppen har vurderet prisen for deres forslag meget lavere, end Københavns Kommune har. Søren Brøndum forklarede, at

hverken de ekstra afkørsler, som Svanemøllegruppens forslag har, eller seks spor frem for fire giver en afgørende forskel. Det afgørende er tunnellængden - det er det, der koster.

Nogle tilhørere mente, at det er uretfærdigt at sammenligne en sekssporet vej, der går helt til Nordhavn med de to øvrige vejforslag, som er firsporede, og som stopper i Kalkbrænderihavnsvej. Nogle tilhørere mente også, at vejforslag 1 og 2 kun er halvt færdige, idet de ikke når helt ud til Nordhavn, og at hvis Nordhavn skal udbygges i stor skala, vil det kræve en løsning med seks spor helt til Nordhavn. Der blev desuden spurgt til, hvad Svanemøllegruppens forslag koster, hvis det bliver anlagt som firsporet vej.

Søren Brøndum forklarede, at forslagene selvfølgelig har et forskelligt udgangspunkt. Men derfor er det alligevel nødvendigt at beregne prisforskellen. Det er også muligt at bygge eksempelvis vejforslag 1 som seks spor, og det kan sandsynligvis føres over eller under vandet ved Svanemøllebugten. Men i så fald skal der afsættes flere penge. De 1,8 mia. kr. er afsat til en vej, der skal betjene et Nordhavnsområde, som er udbygget med 600.000 etagekvadratmeter. Det er i øvrigt muligt at koble Nordhavnsvej sammen med en fremtidig havnetunnel.

Beregningen af prisen for Svanemøllegruppens forslag som firsporet tunnel, kunne ingen huske på stående fod. En efterfølgende gennemlæsning af en 'screeningsrapport', viser, at Svanemøllegruppens forslag som fire spor til Kalkbrænderihavnsvej er beregnet til en pris på 2,6 mia. kr. Rapporten findes på projektets hjemmeside under 'fakta'.

Tilslutninger ved Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej

Der var bekymring for, at en udfletning vil berøre nogle af boligblokkene i Ryparken og kolonihaverne. En tilhører gav udtryk for, at kolonihaverne er fredede og ikke bare kan fjernes.

Søren Brøndum svarede, at det endnu ikke er besluttet, hvordan man vil anlægge udfletningerne. Man er i gang med at undersøge en bred vifte af forslag. Ønsket er så vidt muligt at undgå at ramme boliger og kolonihaver, men der er ikke meget plads at give af.

Støj og trafik

En tilhører påpegede, at undersøgelser viser, hvor sundhedsskadelige støjgener er for dem, der må leve med et vejanlæg tæt ved deres bolig. Der blev også spurgt til, hvad en Nordhavnsvej betyder for trafikken i området og om byen overhovedet kan modtage mere trafik, end den gør på nuværende tidspunkt.

Søren Brøndum svarede, at Nordhavnsvej vil aflaste vejene i området ved Strandvejen og den trafik, som i dag er nødt til at køre ind gennem byen, selvom den skal til den nordøstlige del, får et alternativ i Nordhavnsvej. Samtidig vil en udbygning af Nordhavn generere mere trafik og derfor er en større vej til og fra området nødvendig. Der vil blive lavet støjberegninger også i området ved Lyngbyvej/Helsingørmotorvejen



Lokalområdet

Enkelte spørgsmål vedrørte helt konkrete steder i lokalområdet - den kommende strand i Svanemøllebugten, bådehavnen som rekreativt område og Svanemøllen Station. Flere så en risiko for, at der kun bliver tænkt på udviklingen af det nye, men ikke på bevarelsen af det, der er nu, og som betyder noget for beboerne i lokalområdet.

Anne Kongsfelt fortalte, at eftersom stranden kommer først, vil man i vejprojektet tage de hensyn, som er mulige. Svanemøllen Station vil blive bevaret.

Forslag:

På mødet blev der fremsat nogle forslag. Bemærk: Forslagene skal indsendes skriftligt til Teknik- og Miljøforvaltningen, for at de bliver medtaget som hørings svar.

- Brug den ledige Beauvaisgrund til bygge- og arbejdsplads.
- Indfør et princip om bæredygtighed for områdets beboere, når der skal tages beslutning om at bygge eksempelvis en vej. Så det ikke kun er økonomien, der afgør.
- Lav støjberegninger for Lyngbyvej/Helsingørmotorvejen - også nord for den gule planlægningszone, hvor trafikken også kan stige.



Referat af INFRASTRUKTUR-workshop

Ordstyrer: Lone Misfeldt

Deltager: Søren Elle (Center for Byudvikling, Københavns Kommune)

Kommentarer fra borgene i workshop om Infrastruktur i Nordhavn

Projekt Infrastruktur beskæftiger sig med den overordnede trafikplanlægning i forbindelse med udviklingen af Nordhavn. Projektet er ikke i høring. Referatet af infrastrukturworkshoppen opsummerer borgernes forslag og ideer.

- Bekymring omkring trafikbetjening af Nordhavn, hvis Nordhavnen alene betjenes via Sundkrogsgadekrydset
- Bekymring for Østerbro-lokalområdet i forhold til at Østerbro bliver "sandet til" i trafik fra Nordhavn
- I planlægningen skal der tages højde for den tunge trafik fra containerterminalen og turistbusserne fra krydstogtskibene
- Kan en forbindelsesvej mellem Nordhavn og Lyngby-motorvejen på 2*2 spor klare mængden af trafik?
- Boldbanerne ved Østre Gasværk skal udvikles til et rekreativt, grønt område for beboerne i Nordhavnen
- Området langs Kalkbrænderihavnsgade skal udvikles til gavn for cyklister og gående
- Tænk området v. Tuborg Havn sammen med Nordhavnen. Man kunne f.eks. udbygge Tuborgvej og forbinde den til havnen
- Hvad skal der ske med foreningerne, der har hjemme på havnen – klubhuse, lystbådehavnen?
- Ambitionsniveauet for udviklingen af Nordhavnen skal ned. Færre etagemeter for at bevare skønheden ved havnen
- Tænke i gode cykelforbindelser, som alene er for cyklerne og ikke for biler
- Hvad med udbygning af Nordhavn St. Kan stationen moderniseres så den vender ud mod Nordhavnen?
- For at undgå at Østerbros bydel afskæres fra vandet skal banen lægges i tunnel.
- God cykelby skabes ved en vision om, at Nordhavn er bilfri bydel
- Brug Ørestaden som eksempel: Her er der først anlagt god infrastruktur – metro, bane, motorvej, og først derefter er bydelen udbygget.
- Kommentar til metroforbindelse til Østerport: Nordhavnen skal bindes op på Østerbro (Ndr. Frihavnsgave) med sporvogn i stedet.
- Gode infrastrukturforbindelser skal finansieres ved at tillade endnu større udbygningsgrad i Nordhavnen



- Bilismen skal styres ved at tilbyde gode alternativer i form af kollektiv trafik og cykeltrafik.
- Finansiere modernisering af Nordhavn St. via OPP løsning. Stationen skal åbnes op og gøres mere delikat
- Kalkbrænderihavnsvej skal graves ned og S-tog løftes op på søjler i stedet for dæmning.
- I Nordhavnen skal den kollektive trafikbetjening ske via busser, så der er bedre overfladebetjening med flere stop (i forhold til kun én metrostation).
- Der skal etableres bedre muligheder for at krydse henover banen, så Nordhavnen ikke isoleres fra Østerbro
- Nordhavnen skal betjenes af havnebusser. Havnebusserne skal kunne lægge hurtigere til og fra så de bliver mere attraktive.
- Se på erfaringer fra Bordeaux og Barcelona ang. sporvognsbetjening af nye områder. Og se på erfaringer fra Rotterdam ang. vandtaxa og vandbusser.



Referat af PROCES-workshop

Ordstyrer: Trine Sick

Deltagere: Lone Madsen og Torben Gleesborg (Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune) og Claus Dynesen (Sund & Bælt)

Beslutningsproces og miljøvurdering (VVM)

- Stram tidsplan. Mistillid til om den er realistisk.
- Er ikke overbevist om at processen virkelig ER åben. Tror at den på forhånd er fastlagt og låst.
- Ønske om en hurtig proces, så perioden med uvished formindskes. Det er svært at sælge, så længe der er uvished. Og endnu sværere at sælge med en firsporet vej i baghaven.
- Forslag om fragt af jord/materialer via vandet.

Torben Gleesborg og Lone Madsen forklarede mere detaljeret om beslutningsprocessen. De fortalte, at politikerne først skal beslutte en nærmere placering af vejen og dernæst et hovedforslag.

Denne første høring er en del af den miljøvurderingsproces (VVM-proces), som skal gennemføres for større offentlige vejprojekter. Høringsmødet er det første i VVM-processen, hvor man efterlyser forslag til, hvad der skal undersøges i forbindelse med VVM-redegørelsen. Derfor er det vigtigt, at man skriver til kommunen nu. Bemærkningerne vil blive sammenfattet og vurderet, og politikerne vil derefter tage stilling til, hvilket hovedforslag og evt. hvilke alternativ(er) der skal undersøges.

En VVM-redegørelse er en undersøgelse af miljøpåvirkningerne i meget bred forstand. Den skal redegøre for de miljømæssige påvirkninger og foranstaltninger, som kan nedbringe påvirkningerne, men det er i sidste ende en politisk afvejning af, hvilket forslag skal vedtages. Når VVM-redegørelsen er færdig, kommer den også i en offentlig høring inden endelig vedtagelse. Efter planen vil den anden offentlige høring blive gennemført i 2009, hvor borgerne igen kan give kommentarer til vejprojektet.

Uvisheden er altid et meget stort problem, når nye anlæg er under planlægning. Derfor sigter kommunen også på at gøre processen så kort som overhovedet mulig.

Der er allerede blevet tænkt på at bruge vandet til transportvej for opgravet jord, og det er også noget, som VVM-redegørelsen vil se på.

Vejforslag/Lyngbyvejen

- Hvordan har man tænkt sig at løse den øgede trafik på Lyngbyvejen.
- Svært at forestille sig, at der ikke vil opstå problemer ved etablering af forbindelse til Lyngbyvejen
- Stor belastning for villakvarterets veje i anlægsfasen. Interesse i at vide, hvordan dette håndteres.
- Tvivl om hvorvidt man har undersøgt, hvem der vil bruge vejen. Forslag om at opfordre til offentlige trafikløsninger. Hvilke konkrete løsninger man kunne forestille sig der.
- De tre vejforslag ender tre forskellige steder. Hvordan kan det være?
- De tre forslag er ikke sammenlignelige.
- Hvordan sikres forbindelsen til Ryparken Station i byggeperioden for beboerne nord for Ryparken?

Der vil utvivlsomt blive gener for biltrafikken på Lyngbyvej, især i myldretiden. Erfaringerne fra udbygningen af Ring 3 viser dog, at man ved god planlægning faktisk kan reducere generne betydeligt. Det vil blive undersøgt, om det er muligt at stille krav til entreprenørerne om, at de skal sikre, at der

bliver adgang til Ryparken station, m.v., f.eks. via midlertidige gang-/cykelstibroer, der fører hen over anlægsområdet. VVM-redegørelsen vil bl.a. beskrive, hvordan trafikken vil ændre sig på de tilstødende veje.

Kommunen arbejder meget helhedsorienteret på trafikområdet, hvor man forsøger at få så gode alternative transportmuligheder til bilen som muligt. Alligevel viser alle hidtidige beregninger, at der vil være behov for en Nordhavsvej, som til gengæld vil lede en del af trafikken udenom Østerbro.

Pris

- Hvorfor diskuterer man en løsning der koster mere end 1,8 mia. kr.? Er det ikke besluttet på forhånd at projektet ikke må koste mere? Hvordan er man nået frem til 1,8 mia. kr., og er det beløb vedtaget?
- Hvem finansierer - er det stat eller kommune? Det er jo begyndelsen på en omfartsvej.
- Hvad er det rigtige forslag?
- Sammenlignet med priser for vejanlæg andre steder i landet er det et lille beløb. Kan vi stole på den eksterne rådgivers beregninger?
- Hvilke muligheder er der for at finde ekstra finansiering?

Budgettet for vejen er en politisk beslutning. Vejen er et led i en større beslutning, hvor Staten bidrager med 700 mio. kr., og kommunen skal betale resten. Der er ikke noget "rigtigt" forslag - de tre forslag er ligestillede og bliver undersøgt ligeværdigt, så der bliver et fælles sammenligningsgrundlag. Denne høring er vigtig for at få alle synspunkter om de tre forslag frem, så politikerne kan tage stilling til de problemstillinger, der bliver rejst.

Ekspropriering

- Interesse i oplysning om eksproprieringsprocessen generelt. Hvem bliver berørt, og hvornår bliver der meldt ud?
- Kan det virkelig passe, at haverne ved banen ikke bliver reetableret?
- Hvad betyder "planlægningszone"? Skal beboere flytte hele perioden?

Planlægningszonen er det område, som måske kan blive inddraget. I begyndelsen af 2008 ved man mere om, hvem der bliver berørt. Nogen vil blive eksproprieret, men det er målet at orientere i så god tid som muligt. Nogen vil komme til at leve med byggerod, men kommunen har intention om at gøre forholdene så skånsomme som muligt. Kommunen er ikke så langt endnu, at der kan svares på, hvad der sker med haverne, men hvis man anlægger en tunnel efter cut & cover-princippet, hvor man graver ud fra overfladen, er tanken, at man bagefter genetablerer overfladen.

Fremtidssikring

- Bliver planer for Nordhavsvejen gennemtænkt/fremtidssikret nok som del i en større vejvision? Hvad hvis det viser sig, at man skal hen og lave vejen om?
- Holdning til at tunnel vil være den bedste fremtidssikring.

Vi arbejder pt. på at afklare fremtidssikringen. Undersøgelserne og de politiske beslutninger må afgøre, hvordan fremtidssikringen skal være.

Bløde trafikanter

- Barriereeffekter: Bliver der tænkt på fodgængere og cykellisters forhold ved anlæg af den nye vej?

Vejens barriereeffekt er også noget af det, som vil være indeholdt i en VVM-redegørelse.



Støj

- Bekymring for hvorvidt en mindre støjfyldt by vil blive prioriteret i forhold til det nye vejanlæg.
- At få en vej tilsvarende Bispeengbuen sås som et af de værst tænkelige scenarier.
- Løsning i forhold til støj/støjtæknologi - hvad vil man gøre?

Det vil være en del af den kommende miljøvurdering (VVM) at vurdere støj. Borgerrepræsentationen har desuden vedtaget nogle succeskriterier, som lægger vægt på at reducere støjen i anlægsperioden. Det er endnu for tidligt at svare på, hvordan man konkret vil løse støjgener.

Forslag

- Svanemøllegruppen vil gerne inviteres til et møde med kommunen og dele ud af forslag.
- Svanemøllegruppen mener på baggrund af studietur til Madrid at have en billigere løsning (1,1 mia.) end de 4 mia. for tunnel hele vejen.
- Brug Beauvaisgrunden til tilkørsel og ikke kun fodboldbanerne.
- Opfordring om at etablere offentlige trafikløsninger
- Fragt af jord/materialer via vandet.

Referat af TEKNIK-workshop

Ordstyrer Jesper Rasmussen

Deltagere: Søren Aarslew-Jensen (Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune) og Finn Ennemark (Sund & Bælt)

Boret tunnel

Deltagerne ved workshop Teknik var alle mest tilhængere af en tunnel og meget gerne en boret tunnel. Derfor var der overvejende interesse for og spørgsmål til, hvor en boret tunnel kan realiseres. Spørgerne spurgte til hvor dybt, der skal bores, hvorfor, der bores to tunnelrør, hvordan undergrunden skal være, og hvordan tilslutningen til Helsingørmotorvejen kan udføres.

Søren Aarslew-Jensen, TMF og Finn Ennemark, Sund og Bælt, forklarede, at hvis politikerne beslutter sig for en boret tunnel, skal den bores i kridtlaget ca. 25-35 meter under overfladen. Derfor betyder det ikke så meget, hvor den præcist er placeret, og om de øverste jordlag visse steder er bløde. Tunnelens dybde betyder til gengæld, at tilslutningsramperne skal være meget lange. Det skyldes at stigningen fra tunnelen op til terræn ikke må være alt for stejl. Beregninger viser, at en boret tunnel i 25-30 meters dybde kræver tilslutningsramper på op til ca. 600 meter. Tilslutningsramperne kan ikke bores, men skal laves i "cut & cover". Det betyder, at al bebyggelse mv. over jorden over ramperne må fjernes i anlægsperioden. En boret tunnel vil give færrest gener i anlægs- og driftsfasen, men der hvor tunnelen skal tilsluttes, vil der til gengæld blive store anlægsarbejder over jorden. En boret tunnel benyttes kun, hvis man vil lave en tunnel på hele strækningen og vælger få tilslutningsanlæg.

Der skal bygges to tunnelrør, da det ikke er muligt med (4+2) spor i et tunnelrør. Det giver ligeledes mulighed for at undvige fra et tunnelrør til det andet i tilfælde af uforudsete hændelser (brand/andet).

Tilslutningsanlæg ved Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej

En del af spørgerne havde deres bopæl eller kolonihave i nærheden af det område, hvor den nye Nordhavnsvej skal tilsluttes Helsingørmotorvejen. De spurgte meget til løsninger, der går uden om deres bopæl, og hvad der skal ske, hvis det vejforslag, der vælges, berører deres boliger. Der var også forslag om tilslutninger under jorden eller længere oppe ad Helsingørmotorvejen.

Søren Aarslew-Jensen forklarede, at de fire viste tilslutningsanlæg på plancherne blot var fire ud af foreløbig ti forskellige forslag, hvor man har forsøgt at finde forskellige typer af tilslutningsløsninger. Forslagene er ikke gennemarbejdet, men er et resultat af en "brainstorming". De endelige tilslutningsanlæg afhænger bl.a. af, hvor stor en trafikkapacitet, man beslutter Nordhavnsvej skal have.

Når den endelige løsning er fundet, vil de beboere, der bliver berørt, blive kontaktet og deres tab erstattet ved en formel ekspropriationssag.



Pris

Deltagerne på workshopen spurgte en del til beregningsgrundlaget, og om man har taget alle samfundsøkonomiske betragtninger med ved beregningen af prisforskellen på den borede tunnel og de øvrige vejforslag.

Søren Aarslew-Jensen forklarede, at kommunen gør sig store anstrengelser for at opnå de mest sammenlignelige priser. Beregningerne er foretaget flere gange af uafhængige eksperter og pt. er kommunen i gang med endnu en gennemregning med endnu en ekspert .

Miljø og støj

Flere spørgere spurgte til den mest miljørigtige løsning, både i form af støj og luftforurening. Vil projektet fx gå ud over den planlagte badestrand? Der blev også spurgt til, hvad der gøres for fredede dyrearter i området som fx den butsnudede frø.

Søren Aarslew-Jensen forklarede, at en boret tunnel er den løsning, som påvirker miljøet mindst muligt under både anlægs- og driftsfasen. Bliver løsningen en kombination af vej og tunnel, vil man sørge for, at støjen på terræn ikke overstiger de støjgrænser, som er gældende for etablering af nyanlæg, hvilket er noget lavere end det, som tolereres på eksisterende anlæg. Støjen måles ved nærmeste bygningsfacade. Støjgener kan fx holdes nede med støjskærme, belægning osv. Det gælder både for tilslutningsanlæg, badestrand mv.

Når den endelige løsning er valgt, vil konsekvenserne for miljøet blive undersøgt detaljeret. Det gælder også andre forhold som fx luft-, vand- og jordforurening.

Hvis der er truede dyrearter i det område, som vejen passerer, vil der blive taget de nødvendige forholdsregler, så dyrene ikke trues af projektet. Problemet er kendt fra andre vejanlæg, og der findes flere forskellige brugbare løsninger.

Vejforslag

Der var flere spørgsmål til forståelsen af vejforslagene på den udsendte folder og på plancherne: Hvorfor er projektzonerne tegnet så brede, hvorfor føres vejforslag 1 ikke videre til Nordhavnen over Svanemøllebugten i dette projekt, og er der mulighed for at udvide projektet, således at de støjplagede dele af Helsingørmotorvejen også graves ned? Der var også et spørgsmål om, hvorfor Københavns Energi netop har etableret et forsinkelsesbassin ved Ryparken Station netop der, hvor vejføringerne kommer til at gå.

Søren Aarslew-Jensen forklarede, at linjeføringerne er vist som brede korridorer, idet de ikke er endeligt fastlagt og at der indenfor zonerne arbejdes med både fir- og seks-spors løsninger. Den endelige størrelse på vejen afhænger af, hvor stor kapacitet vejen skal have – og det afhænger igen af, hvor mange der skal bo i et nyt Nordhavn.

Vejforslag 1 slutter i den nuværende form i Strandvænget, da det vurderes, at denne tilslutning vil have tilstrækkelig kapacitet til at lede trafikken den vej videre til Nordhavn ca. 10 år frem.



Vejforslaget giver dog mulighed for en fremtidig videreførelse over/under Svanemøllebugten til Nordhavn.

En udvidelse af projektet i form af en nedgravning af de støjplagede områder ved Helsingørmotorvejen ligger ikke inden for projektets ramme, men kan foreslås i de formelle høringsvar.

Forsinkelsesbassinet vil muligvis skulle ombygges, men det er for tidligt at sige noget om.

Forslag, bemærkninger og ideer:

Der var en overvældende tilslutning til en boret tunnel og en stor interesse for at finde de tilslutningsmuligheder, der giver færrest mulige gener for borgerne i området.

Der var en kraftig opfordring til at tænke langt frem på de kommende generationer og de fremtidige trafikbehov – også i form af en evt. videreførelse af tunnelen til Operaen og Amager via en havnetunnel.