



NOTAT

Til
TMU, ØU og BR

01-03-2010

Sagsnr.
2010-28126

Dokumentnr.
2010-146198

Sagsbehandler
Dorthe Nielsen

Undersøgte og ikke finansierede tilvalg

Dette notat beskriver de forskellige mulige tilvalg til den anbefalede løsning - vejforslag A med 2x2 spor uden nødspor med nordvendte ramper i tilslutningsanlægget ved Helsingørmotorvejen og med en vejbredde på 3,5 m, samt overslag på hvad de vil koste.

Tunnelforlængelse

Forvaltningen har i VVM redegørelsen undersøgt muligheden for at forlænge tunnelen mod vest mod Helsingørmotorvejen. Konklusionen er, at resultatet ikke står mål med omkostningerne. En variant hvor tunnelen forlænges maksimalt med 530 m, er vurderet til at koste til koste 1,2 mia. kr. yderligere og give støjreduktioner for et område med institutioner og en skole syd for jernbanen, men ingen støjreduktion for beboerne ved Ryparken. Det er ligeledes vurderet at forlænge tunnelen mod øst. Forlængelsen er fravalgt, da det rummer en række væsentlige

Center for Anlæg og Udbud

Islands Brygge 37, 3.
Postboks 441
1505 Kbh. V

Telefon
3366 3112

Mobil
2630 2701

E-mail
dornie@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009488145

www.kk.dk

anlægs-mæssige ulemper, og ikke har nogen miljømæssige fordele (støjreduktion), som ikke i vid udstrækning kan modvirkes med opsætning af støjskærme. Merprisen for en sådan forlængelse er vurderet til ca. 0,5 mia. kr.

Tunnelrensning

Undersøgelser viser, at den samlede luftforurening i København ikke vil stige på grund af Nordhavnsvej. Rent lokalt omkring tunnelmundingerne vil luftforureningen stige lidt, men stigningerne er små og luftforureningen vil ikke overstige de tilladte grænseværdier. Der vil således ikke være behov for at rense luften i tunnelen, fordi grænseværdierne for luftforurening under alle omstændigheder ikke overskrides. Samtidigt har rensningen en meget begrænset effekt set i forhold til den meget store investering, det vil være at etablere et luftrensningsanlæg. Endelig må der forventes store udgifter samt et omfattende energiforbrug til at drive og vedligeholde anlægget, hvilket medvirker en ekstra miljøbelastning.

Tilslutningsanlæg med sydvendte ramper.

Hvis Nordhavnsvej etableres med sydvendte ramper, vil vejen betjene byen bedre ved at fungere som en ringforbindelse, der i højere grad aflaster Østerbro. På kort sigt vil ca. 13 pct. af trafikken på Nordhavnsvej benytte ramperne. På længere sigt, vil de sydvendte ramper være vigtige i forhold til at skabe en kobling mellem den nye bydel i Nordhavn og resten af byen. I et scenario med en fuldt udbygget Nordhavn forventes ca. 12.500 køretøjer i døgnet at benytte de sydvendte ramper (svarende til 22 % af trafikken på Nordhavnsvej). Dette tal vil formentlig være endnu højere, hvis der etableres en østlig ringvej, da de sydvendte ramper her vil udgøre et vigtigt tilslutningspunkt mellem en østlig ringvej og byen.

Endelig vil en senere anlæggelse give store gener i anlægsperioden. Merpris ved at anlægge sydvendte ramper nu er 150 mio. kr.

Tilkøb af nødspor

Etablering af nødspor har betydning for trafikafviklingen både på kort og lang sigt:

På kort sigt vil det være nemmere at udføre drifts- og vedligeholdelsesarbejder, hvor kørespor spærres, og nødspor kan tages

i brug. Ligeledes vil større eller mindre hændelser i mindre grad forstyrre trafikafviklingen (fx køretøjer der går i stå, trafikuheld etc.)

I tæt trafik vil redningskøretøjer kunne passere tunnelstrækningen uafhængig af opstuvet trafik eller kødannelser.

På lang sigt har en vej med nødspor større kapacitet til at betjene den fremtidige trafik. En analyse af kapaciteten har vist, at Nordhavnsvej med 4 spor kan rumme trafikken for en relativ stor udbygning i Nordhavn, men har ikke tilstrækkelig kapacitet til at betjene en fuldt udbygget Nordhavn og en havnetunnel.

Merpris for brede nødspor er 500 mio. kr.

Fremtidssikring i Strandvænget

Hvis der ikke fremtidssikres for en senere videreførelse til Nordhavn etape 2 (A2), vil det generere betydeligt flere gener i anlægsperiode både i forhold til trafikafviklingen og beboerne til DSB-Helgoland, når vejen skal videreføres på et senere tidspunkt. Hvis det besluttet at videreføre vejen som en sænketunnel, vil det endvidere betyde en fordyrelse af etape 2 på ca. 300 mio. kr., fordi en del af tilslutningsanlægget i Strandvænget skal nedrives og genopbygges. Merpris ved at fremtidssikre i forhold til fortsættelse i en sænketunnel ca. 80 mio. kr. for konstruktionerne. Det forudsættes, at konstruktionerne kan holdes fri af DSB's opstillingsspor på Helgoland ved Svanemøllens Station og hjørneejendommen på den sydlige side af Strandvænget/Strandvejen..

Etablering af Stiforbindelse

En stibro over Helsingørmotorvejen og Nordhavnsvej vil knytte Ryvangsområdet til den grønne cykelrute "Nørrebro-ruten", samt forbinde Nørrebro-ruten med både Ryvangsruten og Svanemølleruten og dermed skabe en sammenhængende cykelrute på tværs af byen.

Stiforbindelsen vil forbedre adgangsforholdene i området til Ryparken Station og boldbanerne i anlægsperioden. Forbindelsen vil derfor både bidrage til en styrkelse af den grønne mobilitet i anlægsfasen og driftsfasen, for Nordhavnsvej er et vigtigt element i kommunens overordnede cykel-infrastruktur. Den vil også forbedre adgangsforholdene i området til Ryparken Station og boldbanerne i anlægsperioden. Endelig er der nogle stordriftsfordele ved at anlægge de to broer samtidig med Nordhavnsvej. Anlægsoverslag 100 mio. kr.