



Københavns Kommune,
Teknik og Miljøforvaltningen, Center for Miljø,
Postboks 259
1502 København V
Att.: Nordhavnsvej 2. høring.

14.04.2009

Og/eller

Nordhavnsvejhoering2@tmf.kk.dk

Banedanmarks hørings svar vedr. Nordhavnsvej

Banedanmark (BDK) har med Københavns Kommunes (KK) følgebrev dateret 11.02.2009 modtaget følgende materiale:

”Anden offentlige høring af forslag til lokalplan, tillæg til Kommuneplan 2005 og VVM-rapport”.

Banedanmarks bemærkninger til vejforslag A1 koncentrerer sig om de trafikale forhold samt det tekniske løsnings rum.

Banedanmarks bemærkninger til krydsning af Ringbanen er også gældende for vejforslag B.

Bemærkningerne kan og må ikke opfattes som en fyldestgørende kommentering af VVM-redegørelsen.

Hovedparten af de nedenfor nævnte emner er forhold, der skal løses i et samarbejde mellem kommunen og Banedanmark. Det er derfor vigtigt med en tæt dialog mellem kommunen og Banedanmark i det videre arbejde.

Generelt har Banedanmark følgende overordnede bemærkninger til Københavns Kommunes forslag. Bemærkningerne er uddybet i de efterfølgende afsnit.

- Det er Banedanmarks klare opfattelse, at rejsetidsforlængelserne for passagererne er væsentligt undervurderet i materialet fra Københavns Kommune. Der er tale om overordnede vurderinger, og forsinkelserne skal revurderes, inden der træffes endelig beslutning om valg af løsning. Banedanmark vil i den forbindelse komme med input
- Passagertal skal ajourføres, svarende til de nyeste trafiktal
- Med de store konsekvenser som lukningen af de 3 baner, Ringbanen, Nordbanen og Kystbanen medfører, forudsætter Banedanmark, at der arbejdes videre på at finde alternative løsninger, der kan minimere generne for de mange passagerer. Det skal bemærkes, at Banedanmark aldrig selv har gennemført anlægsarbejder så centralt, over så lang tid og med så store trafikale konsekvenser
- Banedanmark forudsætter, at der arbejdes videre med at undersøge en løsning med at lade S-togene fra Holte/Hillerød fortsætte ad Ringbanen i stedet for de tog, der normalt kører i et lukket løb på Ringbanen, i den periode hvor S-banens spor ved Nordhavnsvej er afskåret. Det skal dog bemærkes, at perronlængderne på Ringbanen er kortere end på den øvrige del af S-banen.



I Baggrundsrapport, Teknik (5.12.5.2) er anført, at ”--- Den reviderede trafikplan under sporspæringer er aftalt i dialog med Trafikstyrelsen, Banedanmark og DSB ----”. BDK gør opmærksom på, at den reviderede tidsplan har taget udgangspunkt i præmissen om, at hhv. Kystbanen eller Nordbanen holdes åben. Det er BDK's opfattelse, at der bør arbejdes videre med dette emne, og at den fremlagte reviderede trafikplan for den beskrevne udførelsesmetode skal udbygges og tilrettes for unøjagtigheder og mangler.

På side 79 i VVM-redegørelse og miljøvurdering er anført: ”Efter en dialog med Trafikstyrelsen og Banedanmark er det indtil videre konkluderet, at en tunnel etableret efter Top-Down metoden er mest fordelagtig.”

BDK foretrækker umiddelbart så få sporspæringer som muligt og ligeledes at sporspæringer af både Kystbane og Nordbane udføres inden for samme år. BDK mener, det er absolut nødvendigt, at der arbejdes videre med at undersøge om varigheden af de nødvendige sporspæringer kan nedbringes ved brug af specielle udførelsesmetoder

Normalt anser BDK ikke spæringer i det beskrevne omfang (længde) for acceptable, og vi er af den opfattelse, at alternative udførelsesmetoder og midlertidige afværgeforanstaltninger ikke er undersøgt fuldt ud. Alternative udførelsesmetoder forudsættes belyst både trafikalt og teknisk.

Den foreslåede løsning indebærer meget lange totalspæringer – 1 til 3 måneder for henholdsvis, Nordbanen og Kystbanen og knap 1 uge for Ringbanen. BDK vurderer usikkerheden som værende meget stor, hvorfor dette må og skal kvalificeres.

En samlet tidsplan for udførelsen af Nordhavnsvejs krydsning af jernbanerne er en nødvendighed for at kunne træffe en kvalificeret beslutning.

Der er under hensyntagen til projektets nuværende stade behov for en tidsplan, der på et overordnet niveau viser, hvilke forventninger der er til hhv. korte (nat- og weekendspæringer) og lange sporspæringer (sporoptagning).

Ligeledes er der behov for en overordnet plan for opretholdelse og sikring af de bane-tekniske anlæg i ombrydnings- og i byggeperioden.

Der skal foreligge en beskrivelse med tilhørende risikovurdering af anlægsarbejderne tæt på spor i drift.

Forsyningssikkerheden af kørestrøm til fjernbanen skal underkastes en risikovurdering, da Kystbanen under anlægsarbejderne vil blive helt afskåret fra det øvrige kørestrømsnet. Sker der et alvorligt nedbrud på fordelingsstationen i Kokkedal, kan der ikke køre tog på Kystbanen nord for Hellerup før fejlen er udbedret. Afhjælpningstiltag skal vurderes.

Også på sydsiden af arbejdspladsen kan der opstå forsyningsmæssige problemer, da Vigerslev fordelingsstation, som bl.a. forsyner strækningerne omkring Hovedbanegården ikke kan lukkes for vedligeholdelse i hele byggeperioden. Begge strækninger på Fjernbanen vil i hele perioden, hvor Kystbanen er afskåret, være forsynet fra en enkelt fordelingsstation, uden back-up. Afhjælpningstiltag skal vurderes.

På S-banen er problemstillingen anderledes, da der er omformerstationer på begge sider af Nordhavnsvej ved hhv. Svanemøllen og Hellerup station.



Indskrænkningerne i trafikafviklingen vil give alvorlige gener for passagererne på både Nordbanen og Kystbanen. På S-banen vil konsekvenserne brede sig til hele S-banenettet i form af mindre frekvens og længere rejsetid. Generelt vil trafikafviklingen blive meget sårbar over for andre hændelser på banenettet.

F.eks. vil trafikken efter en hvilken som helst hændelse på Nordbanen eller Ringbanen blive meget vanskelig at genoprette, og den vil kunne sætte hele trafikken på S-banen i stå. Genopretning af trafikken vil tage meget lang tid, da der er yderst begrænsede muligheder for vending af tog eller andre afværgeforanstaltninger.

På Kystbanen vil det være nødvendigt med tilpassede køreplaner, hvor der skal tages hensyn til forlænget opholdstid (passagerudveksling), samt hastighedsnedsættelse mellem Hellerup og Helgoland.

Der kan forudses alvorlige trængselsproblemer i myldretiderne for passagererne. Dette gælder både i tog, og på skiftestationerne Hellerup og Ryparken, samt på Nørreport. På Nørreport kan det forventes, at en meget stor del af S-togspassagererne vil søge mod fjerntogsperronen, som allerede i dag er meget hårdt belastet i myldretiden. Der skal gennemføres en nøje vurdering, om perronen overhovedet kan rumme den øgede passagemængde. På Svanemøllen, Flintholm og Ny Ellebjerg kan en øgning af passagemængderne forudses.

For at kunne håndtere passagerernes togskifte i Hellerup og på Ryparken er der i VVM-redegørelsen foreskrevet etablering af supplerende adgangsveje i form af broforbindelser mellem perronerne. En nærmere vurdering af tilstrækkeligheden af disse tiltag skal gennemføres – hvor brede skal broerne være, for at de er tilstrækkelige til at håndtere passagerstrømmene i myldretiderne på rimelig tid?

De i notatet ”Togtrafikafvikling i anlægsfasen” foretagne beregninger bør i den kommende proces opdateres til nyeste oplysninger.

F.eks. regnes der med 2005 tal, hvilket for bl.a. Ringbanen har givet urealistisk lave passagertal i forhold til dagens situation. Således er strækningen Hellerup – Ryparken opgjort til 80 passagerer i 20 minutters intervallet. Tallet er formentligt 4 gange så højt i dag! Ringbanen har fra 2006 til 2007 haft en passagerstigning på 52 %, og Hellerup – Klampenborg har haft en på 17 %.

De forudsatte rejsetidsforlængelser skal justeres, så de i højere omfang tager hensyn til alle forhold under trafikomlægningen, herunder trængsel på stationerne, forlænget skiftetid på grund af trængsel, længere stationsophold for togene, langsom kørsel frobi arbejdsstedet, ændret (ringere) frekvens og større irregularitet.

I forbindelse med de lange totalspæringer vil der opstå øget behov for opstilling og klargøring af operatørernes materiel nord for spæringerne, da adgang til de normale depoter (Helgoland, Østerport, København H for Kystbanen og bl.a. København H, Høje Taastrup, Hundige for S-tog) er afskåret. En beskrivelse af disse konsekvenser samt forslag til løsning heraf skal udarbejdes.

Det samme forhold gør sig gældende for nedbrud og de nødvendige tekniske eftersyn af materiellet. Disse eftersyn kræver, at togene bringes til værkstederne. For Kystbanen er det Helgoland og for S-banen Høje Taastrup. En beskrivelse af disse konsekvenser samt forslag til løsning skal udarbejdes inden løsningsvalg.



BDK skal gøre opmærksom på, at det ikke vil kunne lade sig gøre, at lade CFL Cargo's godstog (ståltoget) til/fra Frederiksværk via Snekkersten og Hillerød (Lille Nord) køre, i anlægsperioden hvor Kystbanens spor er afspærret. Godstoget kører flere gange om ugen, og der er i dag ikke nogen godsoperatører, der er godkendt til at køre på S-banens spor. Det kan blive nødvendigt at anvise alternative kørselsmuligheder.

Der skal udarbejdes en mere overordnet beskrivelse af, hvorledes koordinering med andre projekter i Københavnsområdet kan påvirke tidsplan og udførelsesstrategi. Herunder i særlig grad projektet for renovering og modernisering af Nørreport station, der overhovedet ikke er nævnt i VVM-rapporten. Dette projekt vil medføre omfattende konsekvenser for både S-tog, fjerntog og vejtrafik. En græsefladeafklaring mellem disse to projekter skal gennemføres. Ligeledes skal det belyses, hvorledes udførelsesstrategien i forhold til Signalprojektet tænkes løst, således at dette projekt ikke bliver en kritisk grænsefladepartner. Signalprogrammet er planlagt udrullet på Nordbanen i 2015.

Den igangværende dialog mellem KK og BDK forventes at fortsætte i den kommende tid bl.a. på baggrund af ovenstående bemærkninger.

Med venlig hilsen

Erik Søgaard

Københavns Kommune
Teknik og Miljøforvaltningen
Center for Miljø
Kalvebod Brygge 45
Postboks 259
1502 København V

Nordhavnsvej forslag til lokalplan og VVM redegørelse

DSB skal herved meddele følgende kommentarer til det udsendte materiale for lokalplan og VVM redegørelse og miljøvurdering for Nordhavnsvejen. Kommentarerne gælder endvidere for DSB First.

Generelt foretrække DSB at der vælges vejforslag B, så der ikke sker indgreb i trafikafviklingen ved spærring af sporene mellem Svanemøllen og Hellerup.

Vi henviser endvidere til møder afholdt mellem kommunen, Trafikstyrelsen, Banedanmark og DSB, senest den 3. oktober 2008.

På disse møder er drøftet en række forhold, men der er **ikke** – som det fremgår af det udsendte materiale – indgået aftaler om, hvordan trafikeringen endeligt vil blive tilrettelagt hvis der vælges vejforslag A.

Det er for DSB vigtigt, at trafikafviklingen ligger så nær det normale som muligt for alle strækninger for at fastholde så mange kunder som muligt.

Trafikeringen forventes således at blive som det fremgår af notat fra DSB af 8. april 2009, der er en revision af DSB's notat af 6. november 2008, som også anvendt som baggrundsmateriale for VVM redegørelsen. Trafikeringsplanen kan dog blive revideret når vejprojektets endelige omfang og tidspunktet for gennemførelsen er nærmere fastlagt.

Notatet er vedlagt som bilag til nærværende brev, og det redegør detaljeret for konsekvenserne af sporspærringerne og for de nødvendige trafikomlægninger, som de meget lange spærringer af togtrafikken medfører. Disse konsekvenser medfører en række meromkostninger og indtægtstab for DSB, der er oplyst i notatet, og som vi forventer at vejprojektet dækker.

Endvidere kræver omlægningerne at der forinden arbejdet med vejen igangsættes etableres vendespor for S-tog på Lersøen og Østerport, samt gangbroer på Hellerup og Ryparken stationer. DSB forventer ligeledes at vejprojektet finansierer disse anlæg.

Såfremt disse forhold ikke er i orden forud for vejprojektets start, vil konsekvenserne for DSB's kunder blive væsentlig dårligere end beskrevet i notatet, da der i givet fald må køres med væsentligt færre tog. Dette vil medføre, at mange flere kunder vil fravælge den kollektive transport. Dette vil i givet fald betyde, at DSB vil opføre et større krav for indtægtstab over for vejprojektet.

Planlægning og Trafik

8. april 2009

DSB
Planlægning og Trafik
S-togsplanlægning
Sølvgade 40
DK-1349 København K

Telefon 33 14 04 00
Lokal 52384
Direkte 24 68 23 84
nwellendorf@s-tog.dsb.dk
www.dsb.dk

Afsender Niels Wellendorf

Det forventes, at der i samarbejde med Banedanmark findes frem til den kortest mulige spæringsperiode, ligesom det er vigtigt for en rimelig behandling af DSB's kunder, at der kun bliver tale om én spærring særskilt for hver bane, S-banen hhv. Kystbanen. Det er en naturlig forudsætning, at der ikke er spæringer for både Ringbanen og Nordbanen samtidig.

Side 2/3

8. april 2009

Ud over det i notatet anførte, skal vi pege på følgende i det udsendte materiale:

VVM - redegørelse og miljøvurdering:

Afsnit 6.2.5. Side 77 og 78: Der er ikke aftalt en plan for togtrafikken under sporspærringen. Der henvises til DSB's forslag til trafikering i notatet af 8. april 2009.

Afsnit 10.1.2.4. Side 162: Der er ikke her nævnt DSB's krav om vendespor på Lersøen og ved Østerport station.

Baggrundsnotat Samfundsøkonomi:

Afsnit 3.3. Side 3: Der er som tidligere anført ikke enighed om den beskrevne trafikeringsløsning.

Afsnit 3.8. Side 8: Der henvises til opgørelsen af DSB's økonomiske krav i notatet af 8. april. DSB finder, at etablering af vendespor ved Lersøen og Østerport er nødvendige for at opretholde togtrafikken i så normalt omfang som muligt.

Baggrundsnotat Teknik:

Afsnit 5.12.5. Side 76: Der nævnes her at det kan blive nødvendigt at udskifte skrånkræne for banetunnelen for Farumbanens udadgående spor.

DSB forventer at dette ikke betyder, at der forekommer sporspæringer i tunnelen samtidig med spærringen af Nordbanen.

Baggrundsnotat Trafik:

Afsnit 5.1.2. Side 23: Forudsætningerne for ændringer af den kollektive trafik fra 2004 til 2018 har nogle mangler:

S-banen har fået helt ny køreplan i efteråret 2007, der omfatter flere ændringer end 5 min driften på Ringbanen. Således 10 min drift med hurtige til Køge og højere frekvens på mange stationer indenfor Ringbanen.

For fjern- og regionaltogtrafikken forventes der etableret en ny bane mellem København og Ringsted, med en betjening som minimum angivet i Trafikstyrelsens VVM redegørelse herfor.

For Kystbanen er der indført en ny køreplan fra januar 2009, der forudsættes bibeholdt, dog formentlig udvidet med 10 min drift helt til Malmö i alle dagtimer og ikke kun i myldretiderne.

Afsnit 6. Side 25: Det ses ikke af beregningerne af personture, hvordan stigningen fra 2004 til 2018 er fordelt på de enkelte kollektive transportmidler.

Det ses herunder heller ikke, om en større stigning fra 2004 til et tidspunkt før 2018 vil blive ændret til kun at være en mindre stigning i 2018 efter åbningen af vejen. DSB

frygter, at etableringen af Nordhavnsvejen vil medføre en omlægning af trafik fra bane til bil i et omfang, der vil være mærkbart. Dette burde fremgå af beregningerne. DSB ønsker oplyst om der i beregningerne indeholdes data herfor.

Side 3/3

8. april 2009

Særskilt om værkstedsområde Helgoland

Ved udmøntningen af forslagene til lokal- og kommuneplaner for Nordhavnsvej eksproprierer Københavns Kommune areal tilhørende DSB. I den forbindelse har DSB deltaget i møder med blandt andet Københavns Kommune og Rambøll Danmark A/S om erstatning for inddragelserne. DSB kræver stadig, at de erstatninger, som blev aftalt møderne, bliver effektueret.

Boligerne Strandvænget 10, 24-26

I boligerne er der i alt 3 lejemål, hvoraf de 2 er udlejet på almindelige lejevilkår.

På mødet den 25. august 2008 oplyste DSB fejlagtigt, at lejerne kan opsiges på almindelige vilkår uden genhusningspligt. Dette er imidlertid ikke rigtigt, og udsagnet er rettet ved mail af 25. september 2008.

Det betyder, at der er 2 lejemål, som Københavns Kommune skal genhuses, da det sidste lejemål udlejes på åremål.

DSB værksted Helgoland, Strandvænget 22

I forbindelse med arealinddragelserne bliver der nedlagt opstillingsspor på værkstedsområdet. Det er nødvendigt, at Københavns Kommune etablerer erstatningsspor.

På mødet den 31. juli 2008 accepterede DSB de nye opstillingsspor, som Københavns Kommune/Rambøll foreslog. Det drejer sig om 4 nye opstillingsspor syd for pumpestationerne ved Strandvænget. Sporene etableres på et areal, der dag tilhører Københavns Kommune. Desuden skal opstillingsspor nr. 56 nord for værkstedbygningerne forlænges.

Endvidere skal Københavns Kommune etablere en rampe til tung lastbiltrafik, som skal sikre adgangen til værkstedsområdet fra det offentlige vejnet. Rampen skal etableres syd for portalbygningen ved Strandvænget/Nordhavnsvej.

Ændringerne er vist på de vedlagte tegninger af 09. juli 2008 samt 10. juli 2008.

Det er nødvendigt, at der i hele udførselsperioden er adgang til værkstedområdet fra det offentlige vejnet med tung lastbiltrafik.

Arealoverdragelse

De nødvendige arealoverdragelser fra DSB til Københavns Kommune sker ved en ekspropriation. Det skal afklares, hvordan DSB får overdraget dele af arealer fra nuværende ejer, som de fremtidige opstillingsspor skal etableres på.

Med venlig hilsen

Niels Wellendorf
Trafikplanlægger

Nordhavnsvejens etablering, trafikale konsekvenser og ændringer af togtrafikken

1. Generelle kommentarer

Gener for trafikafviklingen

Generelt ønsker DSB at arbejdet med vejunderføringen medfører så små gener for trafikafviklingen som muligt. Vi vil derfor anbefale Vejforslag B, en boret tunnel som den løsning, der medfører færrest mulige indgreb i trafikafviklingen ved spor og stationer.

Vejforslag A, med en gravet tunnel under sporene nord for Svanemøllen station vil medføre drastiske indgreb i trafikafviklingen, hvilket er kommenteret i nærværende notat.

Trafikafviklingen består ud over gennemførelsen af de planmæssige tog, også af kørsel med materiel til og fra værksteder og depotspor. En total spærring af forbindelsen mellem det nordlige og sydlige S-togsnet vil derfor have betydelige konsekvenser for trafikafviklingen. Tilsvarende gælder for spærringen af Kystbanen.

Der vil således opstå to særskilte banesystemer, et nord- hhv. et sydsystem.

Det er også et spørgsmål om, hvilken trafikafvikling, Banedanmarks fjernstyringsystem kan styre ved en deling af banerne i 2 særskilte systemer. Dette kan sætte en øvre grænse, for hvor mange tog der reelt kan gennemføres. Det gælder særligt i situationer med driftsuregelmæssigheder, der ikke vil kunne undgås, særligt når der må køres med korte vendetider.

Det forudsættes, at der kun spærres spor på én bane ad gangen, og således heller ikke spærres på både Ringbanen og Nordbanen samtidig.

Rejsetidsforlængelser

Etablering af en Nordhavnsvej vil give betydelige trafikale gener for DSB's kunder i form af køreplansændringer, omlægning af linjer, diverse erstatningsbefordringer og rejsetidsforlængelser.

Tilbagegang i DSB's forretningsgrundlag

Selve etableringen af Nordhavnsvej understøtter ikke de politiske ønsker om skift af befordringsmiddel fra privat til kollektiv trafik. DSB frygter derfor at nærværende projekt efter færdiggørelsen vil flytte kunder fra den kollektive trafik til biltrafik.

DSB Planlægning og Trafik

8. april 2009

Revison af notat af 6. november 2008

DSB Planlægning og Trafik
Sølvgade 40
DK-1349 København K

Telefon 33 14 04 00

Lokal 52384

Direkte 24 68 23 84

nwellendorf@s-tog.dsb.dk

www.dsb.dk

Afsender Niels Wellendorf

CVR nr. 21 82 77 38

Kundeventd kommunikationsplan og projekt

Det forudsættes, at DSB får mulighed for at udarbejde en detaljeret kundeventd kommunikationsplan i tæt samarbejde med projektledelsen på nærværende projekt. Det skal i denne kommunikation klart fremgå, at det er vejprojektet, der er skadevolderen.

Side 2/11

8. april 2009

Revision af notat af 6.

november 2008

Uanset dette, må det imødeses, at DSB-s image vil lide stor skade, da kunderne vil opfatte de gæner de påføres som værende DSB-s ansvar.

Skadevolder/ Økonomi

DSB betragter juridisk set vejprojektet som skadesvolder i nærværende projekt og forventer således at blive holdt fuldt økonomisk skadesløs for så vidt angår omkostninger til såvel infrastrukturtilpasninger som evt. øgede driftsomkostninger og indtægsttab som følge af anlæggelse af Nordhavnsvejen.

Det forudses således, at DSB First hhv. DSB S-tog a/s holdes skadesløs for passagertab i forbindelse med arbejdet. Det endelige tab vil først kunne opgøres efterfølgende på grundlag af passagertællinger mv..

Ligeledes er det et krav, at evt. nødvendige infrastrukturændringer i forbindelse med erstatningskørslen finansieres af skadevolderen. Det vil naturligvis være en forudsætning at disse projekter er etableret forud for arbejdet med Nordhavnsvejen.

Særkøreplaner og erstatningsbefordringsplan

Ved større og længerevarende arbejder som nærværende, hvor der ønskes spærringer af begge spor samtidig, ønskes det præcise starttidspunkt meddelt mindst 1 år forud af hensyn til den detaljerede planlægningen af erstatningsbefordringen.

DSB har som udgangspunkt anvendt det idéoplæg til erstatningsbefordring, som er opstillet i notat fra Trafikstyrelsen af 12. august 2008. Der sondres her mellem nordsystemet, som er de tog, der udelukkende kører i det lukkede system nord for spærringen mellem Hellerup og Svanemøllen (inkl. Ringbanen), og sydsystemet, som omfatter alle andre tog.

2. Konsekvenser for S-tog ved spærringen

Generelt

For at fastholde så mange kunder som muligt i S-togssystemet vil det være nødvendigt at ændre køreplanen, således at der kan skiftes direkte mellem nord- og sydsystemerne. Dette kan ske ved at så mange linjer som muligt føres forbi Ryparken station, hvor der så kan skiftes mellem de 2 systemer.

Herved undgås at mange vil skifte til Kystbanens tog mellem Hellerup og de centrale stationer. Kapaciteten på Kystbanen er allerede fuldt udnyttet, og ved mange flere kunder, vil særligt perronforholdene på Nørreport station kunne blive en sikkerhedsmæssig risiko.

For lokale kunder vil det dog stadig være nødvendigt med erstatningsbuskørsel mellem Hellerup og Svanemøllen. Her vil der evt. kunne ske et samarbejde med Movia om forstærkninger eller ændring af deres buslinjer her

S-tog i nordsystemet

Da de fleste kunder fra nord kommer fra Nordbanen (linje E fra Hillerød og linje B fra Holte), vil en særkøreplan hvor togene fra Hillerød og Holte skulle kombineres med Ringbanens tog, mens togene fra Klampenborg vendes i Hellerup være den, der bedst tilgodeser situationen ud fra passagemængderne.

Side 3/11

8. april 2009
Revision af notat af 6.
november 2008

Det påregnes med en sådan køreplan muligt at fastholde de nuværende minuttal på såvel Ringbanen som på togene til Holte, Hillerød og Klampenborg i dagtimerne.

Om aftenen forventes dog at togene på Ringbanens så må køre 10 min forskudt i forhold til i dag. Dette vil give ændrede korrespondancer mellem Ringbanen og de øvrige radiale baner. Konsekvenserne heraf er endnu ikke vurderet.

Det vil være nødvendigt at indlægge 3 ' 4 min. ekstra holdetid på Ryparken station for linje E i dagtimerne, mens der om aftenen og i weekenderne vil være 1 minuts underskud i holdetiden for linje E. For linje B vil der være 1 min ekstra holdetid på Ryparken i hele driftstiden. I dagtimerne vil den ekstra holdetid være en buffer i forhold til evt. forsinkelser og give mulighed for den større passagerudveksling, der vil ske her.

Den ekstra holdetid betyder imidlertid også, at der skal køres til tiden for ikke at forsinke efterfølgende tog.

Linje C vil lige netop kunne vende i spor 7 i Hellerup, også i dagtimerne med 10 min drift, da der her lige netop er et passende tidsrum mellem togene mod Hillerød og Holte til at togene kan køre på tværs af stationen til sporet mod Klampenborg (3. hovedspor). Men også her skal der kunne afgås til tiden, for ikke at forsinke næste linje C-s ankomst fra Klampenborg.

Driftsforhold ved uregelmæssigheder

Med fastholdelsen af de nuværende minuttal og linjer, men samtidig med korte vendetider alle steder, vil systemet imidlertid være presset til sit yderste.

Ved uregelmæssigheder med blot få minutters forsinkelse vil det derfor nemt gå meget galt, da der ikke er mange måder at genoprette driften på eller udtage linjer.

Det er derfor fra DSB et krav, at der er en ekstra mulighed for at kunne vende tog og sætte tog til side ved det sideliggende vendespor på Lersøen. Dette har dog i dag kun plads til ét langt togsæt. Sporet må derfor forsynes med 2 lange vendespor, således at det dels vil kunne anvendes til ekstra vendinger, dels til at sætte tog til side ved uregelmæssigheder. Der foreligger et projekt herfor fra Atkins. Omkostningerne er ca. 13 mio. kr.

Ved mellemstore og større uregelmæssigheder vil der formentlig kun kunne opretholdes 10 min drift på Ringbanen, hvorfor denne vendemulighed også vil være nødvendig i disse tilfælde.

Der vil formentlig være nødvendigt at der indgås en aftale mellem DSB S-tog og Banedanmark om en nedsættelse af kravet til kanalregularitet. Denne aftale skal godkendes af Transportministeriet.

Passagerforhold

Ringbanens perroner kan kun anvendes af korte tog (1 SA togsæt eller 2 SE togsæt), hvorfor der ikke umiddelbart kan tilbydes den fornødne kapacitet til at betjene alle kunder til og fra Hillerød.

I juli måned vil der om morgenen lige netop være plads nok i togene med 1 togsæt. Om eftermiddagen kan der derimod opstå overbelægning.

Dette kunne tale for i stedet at anvende en løsning med linje B og C forlænget på Ringbanen, udvidet med forlængelse og vending af linje E på Ryparken/Lersøen. Herved vil linje E kunne køres med op til 1½ togsæt, da perronen på Ryparken netop tillader denne toglængde.

Hvilken særkøreplan, der i sidste ende vælges, vil også afhænge af, hvor lang tid spærringen mellem Svanemøllen og Hellerup vil vare.

Af hensyn til de under alle omstændigheder forventede mange skiftende på Hellerup station vil det være nødvendigt at forbedre skiftemulighederne ved etablering af nye gangbroer mellem perronerne. Der foreligger tidligere projekter herfor. Gangbroen bør etableres som en permanent løsning.

Endvidere vil kapaciteten til skift på Ryparken station blive presset til det yderste. Der bør derfor også etableres en ekstra forbindelse mellem perronerne her. En sådan kan evt. kombineres med ønsket om en stiforbindelse på tværs af banen, og bruges som en supplerende adgangsvej til stationen fra nord og syd. Og således i givet fald også etableres som en permanent løsning.

Rejsetidskonsekvenser

For de fleste rejsende vil der være forbindelse til S-togene på Farumbanen ved skifte i Ryparken. Rejsetidsforlængelsen vil i dagtimerne her ofte være lidt under 10 minutter, mens den i aftentimerne kan komme op på 20 minutter afhængig af rejsens bestemmelsessted og tid på døgnet.

For rejsende fra Klampenborg til stationer syd for Hellerup vil der skulle skiftes til S-tog mod Ryparken, til Kystbanen eller til busser på Hellerup station. Dette vil medføre at rejsetiden bliver forlænget med mellem 10 og 20 minutter afhængig af rejsens bestemmelsessted og tid på døgnet.

S-tog i sydsystemet

Det er væsentligt at opretholde en så normal drift med alle linjer i sydsystemet som muligt, da der jo ikke her er sporspærring.

Dette vil kunne lade sig gøre dels ved at nogle linjer føres videre til Ryparken og vendes i Farum hhv. Buddinge. Dels ved etablering af et nyt vendespor i nordenden af Østerport station. Der foreligger et overslag fra Atkins på et sådant vendespor (som der er plads til efter at det indadgående Kystbanespor er flyttet i forbindelse med LOKO-projektet) på ca. 20 mio. kr.

Side 4/11

8. april 2009

Revision af notat af 6.

november 2008

På Farumbanen kan den nuværende køreplan med linje A i 10 min drift i dagtimerne suppleres med linje B og C i 20 min drift. (Linje B vender i Farum (kører på Farumbanen med stop som linje Bx i myldretiderne) og linje C vender i Buddinge). Herved etableres tilnærmert 5 min. drift mellem Ryparken og København.

Side 5/11

8. april 2009

Revision af notat af 6.
november 2008

De øvrige afgang på linje B og C vender på Svanemøllen station spor 4 og 5. Linje E (med uændret 10 min drift) vender på Østerport station, skiftevis i 13 og det nye vendespor nord for stationen.

Linje H og Bx må aflyses. Linje H erstattes delvist ved en forlængelse af alle afgang på linje C til Frederikssund, således at der bliver 10 min drift på hele strækningen. Linje Bx erstattes på Taastrupstrækningen ved opformering af linje B, mens den på Farumstrækningen erstattes af omlægningen af linje B til Farum.

Af hensyn til så mange korrespondancer på Ryparken station som muligt, vil forlængelsen af linjer B og C ad Farumbanen være nødvendig i hele driftstiden.

Passagertal på S-banen

På en hverdag passerer der ca. 28.000 passagerer med S-togene i hver retning i snittet mellem Svanemøllen og Hellerup (talt ved Østtællingen i november måned, der har et månedsindeks på 100). Det samlede passagertal på en lørdag og en søndag er ca. på niveau med en hverdag. Om sommeren er der generelt lidt færre passagerer (juli har månedsindeks 76).

Der må på baggrund af erfaringer med andre sporarbejder påregnes et fald i passagertallet under arbejderne på 25 %. Set alene for de kunder, der rammes af selve spærringen, må der regnes med et tab på ca. 80.000 om ugen. For juli giver dette et tal på ca 60.000.

På Nordbanen lokalt, hvor der dagligt er ca. 60.000 rejsende vil der også ske en nedgang som følge af færre tog. Det er ikke direkte beregnet hvor mange, da en stor del vil være medregnet blandt dem, der passerer snittet mellem Hellerup og Svanemøllen. Det anslås dog at ca. 10 % vil være påvirket, svarende til en nedgang på ca. 36.000 rejsende om ugen. For juli vil dette svare til ca. 28.000 rejsende om ugen.

Hertil kommer så tab som følge af den reducerede betjening på Taastrup- og Frederikssundstrækningerne, hvor op imod 500.000 rejsende om ugen vil få forlænget rejsetiden, få reduceret frekvensen eller opleve overbelægning. Der må her regnes med et tab på ca. 50.000 rejsende om ugen i den periode, sporarbejdet varer. For juli vil dette tal være ca. 40.000 rejsende om ugen.

På disse 2 strækninger ændres betjeningen fra 3 til 2 linjer, hvorved der (selv ved opformeringer) vil være et større pres på togene, med mulighed for forsinkelser som følge af længere holdetider i myldretiderne.

Der vil endvidere være en langtidsvirkning heraf. Således viser erfaringer fra tidligere sporarbejder at der er en tilbagefaldstid på 3 år. Dette indgår ikke i ovenstående tal, men kan samlet set give anledning til lige så stort et tab som under sporarbejdet.

Kapacitetsforhold

Da der i myldretiden i dag allerede anvendes alt til rådighed værende materiel, kan det blive vanskeligt at opformere de tog, der forventes anvendt af flest kunder ved omlægningerne. Dette skyldes også, at opdelingen af nettet i to halvdele betyder at togene skal vende andre steder, hvilket kræver flere tog indsat.

Side 6/11

8. april 2009

Revision af notat af 6.

november 2008

Omlægningerne vil derfor kunne betyde færre pladser i togene over hele S-banenettet. Det er ikke vurderet hvad dette betyder med et fald i passagertallet som forventet.

Øvrige forhold for driften

Nattog

DSB S-tog indfører nattog i timedrift nat efter fredage og lørdage fra efteråret 2010. Det formodes, at der i perioden med sporspærring vil kunne laves en køreplan, hvor skift i Ryparken med korte omstigningstider kan indpasses. Dette kan dog betyde, at der må køres mere, med større udgifter til følge.

Materielplaceringer vil vanskeliggøres, idet forbindelsen til værkstedet i Taastrup er spærret. Det vil derfor være nødvendigt at foretage kørsel til/fra værkstedet med diesellokomotiver med de deraf følgende meromkostninger.

I nordsystemet kræves indsat 28-30 togsæt inkl. driftsreserve. Med i gennemsnit 20 dage mellem værkstedsbesøg betyder dette at der i gennemsnit må transporteres 1,3 togsæt til og fra værkstedet dagligt. Dette omfatter både togsæt, der skal til eftersyn, reparation, graffitirens og udvendig vask. Dette anslås at medføre en udgift på 0,1 mio. kr. pr. uge.

Den nødvendige materieludveksling vil skulle ske ved at togene trækkes med diesellokomotiver. Dette vil kunne ske enten via Lersøen, via Ringbanen (Vigerslev) eller via Kystbanen. Der er dog en række praktiske og sikkerhedsmæssige forhold, der skal tages i betragtning:

Via Lersøen

Rent praktisk vil løsningen med kørsel via Lersøen være lettest:

- Rangering med diesellokomotiv.
- Lokomotivfører i betjent førerrum (Sikre at toget kan bremses ved eventuel togsprængning).
- Togsættet rangeres (på svanemøllen) fra spor 7 til Spor 6, hvorfra det vil kunne køre for egen kraft til Taastrup.

Krav i forbindelse med kørsel via Lersøen:

- Toget skal være nedrigget under rangeringen.
- Der skal være en lokomotivfører i S-toget.
- Betjeningsvejledningens krav om oprangeringer skal følges (Hvis flere S-tog rangeres samtidigt skal der være en lokomotivfører i hvert togsæt).
- Der skal ansøges om Usædvanlig Transport (UT) af hensyn til profilforhold, akseltryk m.v. (Evt. skal togsættet tilpasses profilforholdene ved at f.eks. trinbrædder fjernes)

Via Ringbanen:

- Kørslen fra Ringbanen (Vigerslev) til Høje Taastrup vil skulle foregå på fjernbanen.

Krav i forbindelse med kørsel via Ringbanen:

- Toget skal være nedrigget under rangeringen.
- Der skal være bremsevogne (Evt. ved ekstra diesellokomotiv).
- Der skal etableres gennemgående bremseledning.
- Der skal ansøges om UT. (Evt. skal togsættet tilpasses profilforholdene ved at f.eks. trinbrædder fjernes).

Tekniske hindringer ved begge disse løsninger:

- Når S-toget er vendt medfører dette logistiske udfordringer, idet 9x-enden ikke kan kobles til en 9x-ende. Alle informationer og al kommunikation går ud fra at togsæt aldrig vendes, derfor er det muligt at benytte Sø og landside som begreb, og derfor kan vi ikke ændre på den praksis og vi må ikke vende togsæt ved normal drift.

(Da togsættene vendes tilbage igen, burde dette ikke være et problem på sigt, men det skal sikres, at de togsæt der er vendt fra Nordsystemet er de same, der kommer tilbage og de må ikke blandes med de øvrige togsæt).

Dette vil betyde en væsentlig indskrænkning af udnyttelsen af S-togsmateriellet, der kan medføre mindre materiel til rådighed generelt.

Via Kystbanen:

- Kørslen fra Hellerup til Høje Taastrup vil skulle foregå på fjernbanen.

Krav i forbindelse med kørsel via Kystbanen:

- Toget skal være nedrigget under rangeringen.
- Der skal være bremsevogne (Evt. ved ekstra diesellokomotiv).
- Der skal etableres gennemgående bremseledning.
- Der skal ansøges om UT. (Evt. skal togsættet tilpasses profilforholdene særligt gennem Røret ved at f.eks. trinbrædder fjernes).

Ved kørsel via Kystbanen vendes togene ikke.

En anden måde at få til værkstedet på, vil være at anvende godssporet mellem Lersøen og Ryparken ved en elektrificering af dette og indbygning af en transversal ved Ryparken. Herved undgås kørsel med diesellokomotiver, og kørslen kan også ske i trafiksvage tidsrum og ikke kun om natten. Der foreligger et projekt herfor fra Atkins. Omkostningerne er ca. 17. mio. kr. (Ved denne kørsel vendes togene dog fortsat og skal derfor tilbage samme vej igen.)

Tidspunktet for spærringen

Afhængig af tidsplanen for arbejdet, vil dette kunne falde sammen med andre sporarbejder og sporspærringer på S-banen, herunder særligt arbejdet med 6. hovedspor, der først afsluttes i 2012. Dette arbejde medfører, at der i perioder kun kan køre få tog gennem København H, hvilket vil betyde, at antallet af tog til og fra såvel København H fra vest og syd samt videre til og fra Svanemøllen/Ryparken kan blive mindre end her beskrevet. Det vil derfor ikke være hensigtsmæssigt at gennemføre arbejderne før tidligst i 2013.

Side 7/11

8. april 2009

Revision af notat af 6.

november 2008

3. Konsekvenser for Kystbanen

Pr. 11. januar 2009 betjenes Kystbanen af operatøren Kystbanen A/S (DSB First).

Side 8/11

Som for S-banen opdeles Kystbanen i et nord- og et sydsystem.

8. april 2009

Revision af notat af 6.

november 2008

Der vil umiddelbart kunne indføres en særkøreplan, hvor trafikken i både nord- og sydsystemet opretholdes i næsten normalt omfang. Togsystemerne fra Helsingør og Nivå vendes i Hellerup. De 3 myldretidstog i hver retning må dog inddrages. Materiellet fra disse tog vil skulle anvendes til at forstærke de øvrige tog, så kapaciteten ikke forringes.

I myldretiden, når Nivå-systemet videreføres til Helsingør vil det dog skulle standse på alle stationer på grund af bortfaldet af de særlige myldretidstog. I Hellerup må der vendes på kort tid, og de 2 systemer flettes.

Længere vendetider medfører et øget forbrug på 10 mand, primært lokomotivførere.

Da der i sydsystemet skal vendes på kort tid på Østerport for togene fra Sverige/Kastrup må systemerne flettes, hvilket medfører at der her kun kan køres med Øresundstog (ET).

Passagertal på Kystbanen

På en hverdag passerer der i snittet mellem Hellerup og Østerport ca. 12.000 passagerer med Kystbanen i hver retning. I weekenderne er tallene i alt omtrent som på en hverdag. Om sommeren er der generelt lidt færre passagerer som for S-banen.

Der må påregnes et fald i passagertallet under arbejderne på 25 % som for S-banen. Der vil også her være en langtidsvirkning heraf, da en del af kunderne ikke kommer tilbage, og mange først kommer tilbage efter længere tid.

Set på ugebasis må der forventes et tab på ca. 36.000 kunder. For juli vil det svare til ca. 28.000.

Også her må der påregnes et tab for alle kunder på banen, når der kører færre tog.

Øvrige forhold for driften

Nattog

Kystbanen har natkørsel på nätterne efter fredage og lørdage. Denne skal erstattes med bus mellem Østerport og Hellerup disse nätter med forlænget rejsetid til følge. Såfremt DSB S-tog har indført nat S-tog, kan der henvises til disse mellem Østerport og Hellerup.

Materielmæssige forhold

Der er kun depotspor til placering af materiellet om natten i Helsingør. Dette vil derfor medføre en hel del materielkørsel.

Med opdelingen af nettet, vil det være nødvendigt at have en eller to reservestammer til rådighed for det nordlige system. Disse vil skulle anvendes i forbindelse med evt. uregelmæssigheder.

Også mulighederne for at servicere Kystbanens tog bortfalder. Som for S-banen vil det være nødvendigt at transportere togene med diesellokomotiver til og fra værksted. Dette kan ske via S-banen enten mellem Hellerup og Østerport til København, eller, via Ringbanen til Vigerslev, evt. helt til Kastrup.

Side 9/11

8. april 2009
Revision af notat af 6.
november 2008

Uregelmæssigheder vil uanset dette, kunne forventes at være sværere at få genoprettet, primært for selve Kystbanen. Også dette vil påvirke passagertallet i negativ retning.

Hertil kommer, at der fra efteråret 2010 vil være behov for større tog, da passagertallet forventes at vokse mellem Malmö og København når Citytunnelen i Malmö åbner.

Det formodes, at der vil være tilstrækkelig kapacitet på S-banen til at befordre Kystbanens passagerer mellem Hellerup og Østerport, såfremt togene opformeres maksimalt.

Omkring skift på Hellerup station henvises til det under S-tog nævnte om nødvendigheden af en ekstra gangbro.

Skiftet i Hellerup medfører en rejsetidsforlængelse for passagererne på mellem 10 og 20 minutter. I visse relationer muligvis mere.

Anlægstekniske kommentarer

DSB's værksted Helgoland, Strandvænget 22

I forbindelse med arealinddragelserne til vejprojektet bliver der nedlagt opstillingsspor på værkstedsområdet. Det er nødvendigt, at der etableres erstatningsspor for Vejprojektets regning.

DSB kan acceptere placeringen af de nye opstillingsspor, som Københavns Kommune/Rambøll har foreslået. Det drejer sig om 4 nye opstillingsspor syd for pumpestationerne ved Strandvænget. Sporene etableres på et areal, der dag tilhører Københavns Kommune. Desuden skal opstillingsspor nr. 56 nord værkstedbygningerne forlænges.

Endvidere skal der etableres en rampe til tung lastbiltrafik, som skal sikre adgangen til værkstedsområdet fra det offentlige vejnet. Rampen skal etableres syd for portalbygningen ved Strandvænget/Nordhavnsvej. Rampen etableres for vejprojektets regning.

Det er nødvendigt, at der i hele udførselsperioden er adgang til værkstedsområdet fra det offentlige vejnet med tung lastbiltrafik.

Arealoverdragelse

De nødvendige arealoverdragelser fra DSB til Københavns Kommune sker ved en ekspropriation.

Det skal afklares, hvordan DSB får overdraget de arealer fra nuværende ejer, som de fremtidige opstillingsspor skal etableres på.

Boligerne Strandvænget 10, 24-26

I boligerne er der i alt 3 lejemål, hvoraf de 2 er udlejet på almindelige lejevilkår. Det betyder, at der er 2 lejemål, som Københavns Kommune skal gænhuse, da det sidste lejemål udlejes på åremål.

Side 10/11

8. april 2009

Revision af notat af 6.

november 2008

4. Økonomiske nøgletal

A: S-tog driftsøkonomi

Driftsomkostningerne på S-banen vurderes at være stort set uændret. Således vil produktionsomkostningen pr. togkm blive øget som følge af kørsel med pendulstammer og øget tidsforbrug til at vende tog. Det vurderes dog at denne meromkostning opvejes af en trafikreduktion i og med at linjerne H og Bx vil være afløst.

Den væsentligste meromkostning på S-banen knyttes til rangering og befordring af S-tog mellem nordsystemet og værksted, idet dette skal foretages af diesellokomotiv. Omkostningerne hertil vurderes at blive 0,1 mio. kr. om ugen.

Buserstatningskørsel mellem Hellerup og Svanemøllen med busser i 5 min drift koster ca 0,5 mio. kr. pr. uge. Der er ca. 60 siddepladser pr. bus

Nedgang i passagertal under arbejdet koster 1,5 mio. kr. pr., uge.

- Rejser der passerer snittet mellem Hellerup og Svanemøllen: 60.000 færre pr. uge: 0,6 mio. kr.
- Rejser i nordsystemet: 28.000 færre pr. uge: 0,3 mio. kr.
- Rejser på sydsystemet: 50.000 færre rejser pr. uge: 0,6 mio. kr.

I alt 2,1 mio. kr. pr. uge. Et sporarbejde af 6 ugers varighed vil således samlet koste 12,6 mio. kr.

Hertil kommer langtidsvirkningen af passagertab, som totalt vil være af samme størrelse som under selve sporarbejdet: 9,0 mio. kr. for 6 uger.

Det samlede driftsøkonomiske tab på S-banen vurderes hermed at blive ca. 21,6 mio. kr. for de 6 uger.

B: S-tog anlægsøkonomi

Etablering af vendespor på Østerport station koster anslået (mindst) 20 mio. kr.

Etablering af vendespor på Lersøen station koster anslået 13 mio. kr.

Etablering af gangbro på Hellerup station koster anslået 10 mio. kr.

Etablering af forbindelse mellem perronerne på Ryparken station koster anslået mellem 10 mio. kr. (gangbro) og 30 mio. kr. (gangtunnel).

Anlægsomkostninger i alt må anslås til 50 - 70 mio. kr.

C: Kystbanen

Længere vendetider koster 10 mand ekstra (bl.a. flere lokomotivførere) a 0,5 mio. kr. pr. år. svarende til 0,1 mio. kr. pr. uge.

Materielkørsel til værkstedet koster 0,1 mio. kr. pr. uge.

Erstatningskørsel (bus) nat efter fredage og lørdage koster 0,1 mio. kr. pr uge.

Opformering af S-tog vil koste 1 mio.kr.

Nedgang i passagertal koster 0,33 mio. kr. pr. uge.

- Rejser der passerer snittet mellem Hellerup og Østerport: 28.000 færre pr. uge: 0,3 mio. kr.
- Rejser på strækningen når færre tog: 2.800 pr. uge: 0,03 mio. kr.

I alt pr. uge 1,63 mio. kr. Et sporarbejde af 6 ugers varighed vil således samlet koste 9,8 mio. kr.

Langtidsvirkning af passagertab efter arbejdet vil koste 2,0 mio. kr. for 6 uger.

Driftsøkonomiske omkostninger i alt for 6 uger: ca. 11,8 mio. kr.

Generelt

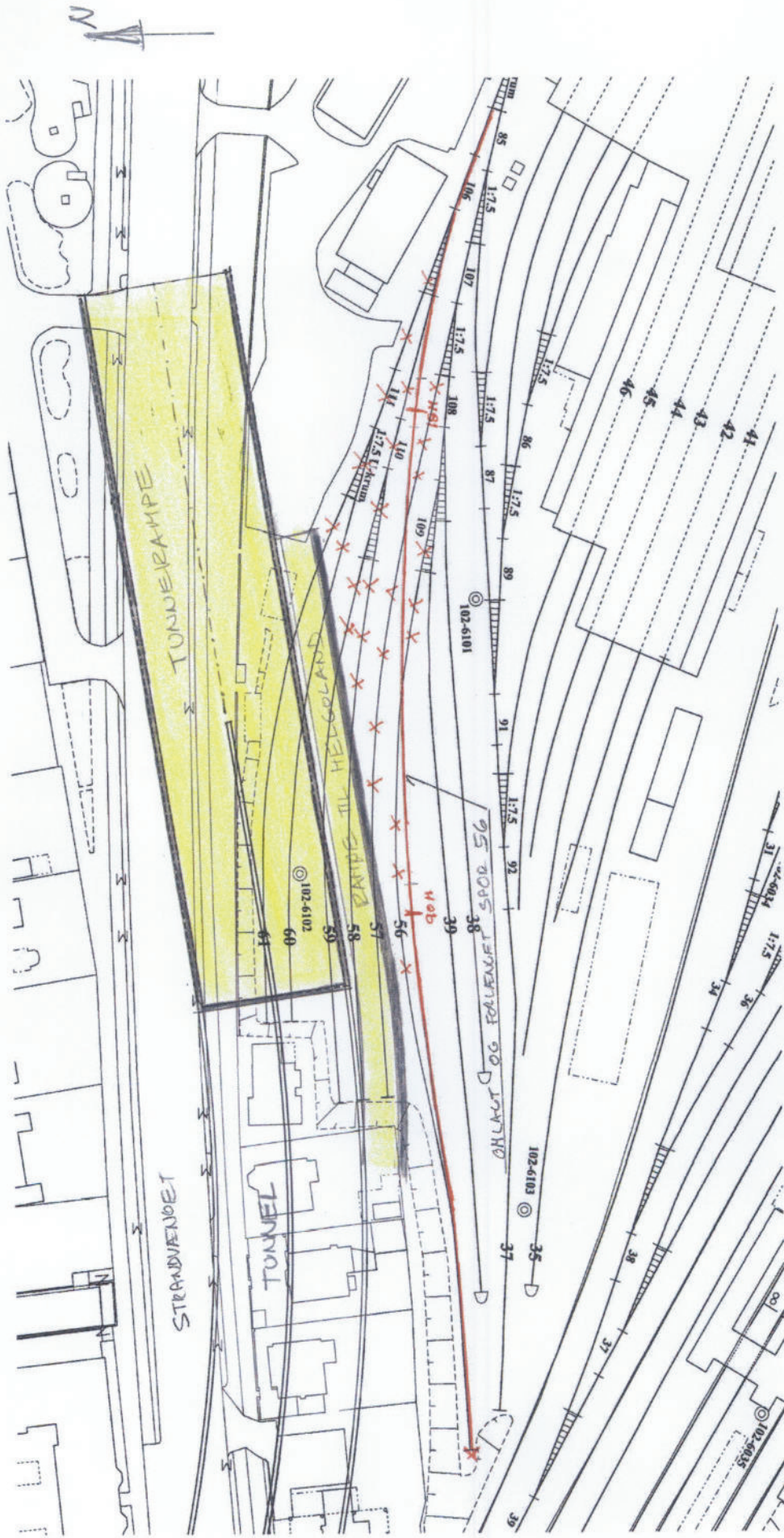
Økonomien for såvel S-tog som Kystbanen er baseret på overslag, hvorfor DSB og DSB First forbeholder sig retten til at fremkomme med yderligere økonomiske krav overfor vejprojektet.

For så vidt angår Kystbanen skal der for krav om indtægtstabene ved nedgang i billetindtægter henvises til Trafikstyrelsen, der er indtægtsansvarlig for Kystbanen.

8. april 2009

Revision af notat af 6.

november 2008

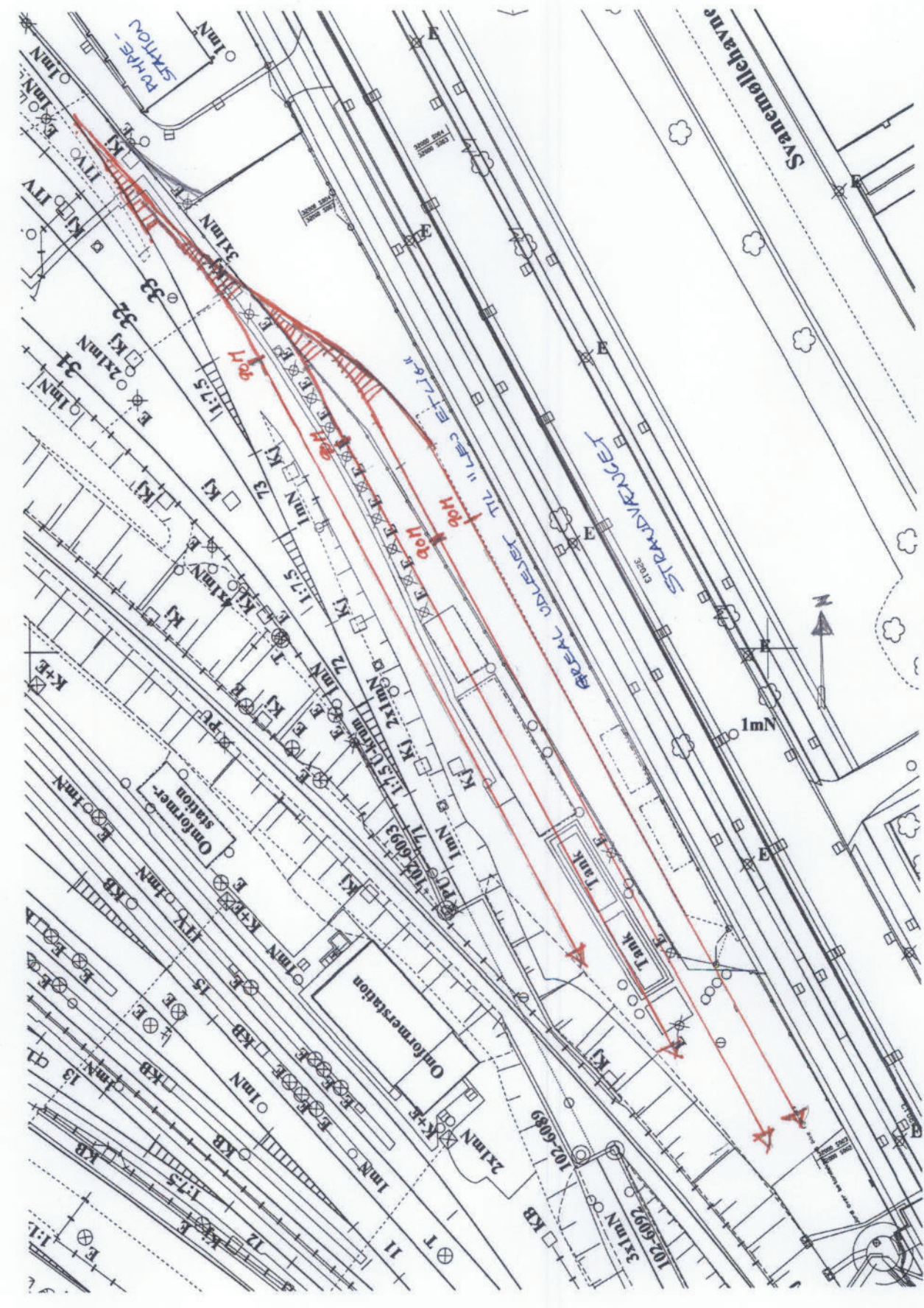


NORDHAVNSVEJ, DSB'S VERKSTEDAREAL
 FORSLAG TIL OMLÆGNING OG FØRLÆNGELSE
 AF SPOR 56. 2008-07-10

FORELØBIG

NORDHAUVES, DSD'S VERKSEDAREAL
FORSLAG TIL ETABLERING AF NYE
OPSTILLINGSPOE. 2008-07-09

FORELØBIG



7. april 2009
009029-2009

Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen,
Center for Miljø
Kalvebod Brygge 45
Postboks 259
1502 København V
Att: Nordhavnsvej anden høring

Nordhavnsvej anden høring.

Københavns Kommune har sendt lokalplanforslag for Nordhavnsvej, tillæg til Kommuneplan 2005 og VVM rapport i offentlig høring fra den 11. februar 2009 til den 14. april 2009.

Gentofte Kommune er fortsat meget positivt indstillet overfor etablering af Nordhavnsvej, men ønsker i forbindelse med denne anden høring at komme med følgende bemærkninger:

Gentofte Kommune finder, at vejforslag A er den eneste løsning, der håndterer både den nuværende store trafikmængde og den forøgelse af trafikmængden, som i endnu større grad kommer i kraft af diverse udbygninger i og omkring Nordhavn og belaster vejnettet – også i Gentofte Kommune. Det fremgår således klart af VVM-rapporten, at vejforslag A er den løsning, der overflytter flest køretøjer fra Tuborgvej og Strandvejen til Nordhavnsvej. Det er endvidere vigtigt, at vejanlægget fremtidssikres på baggrund af realistiske trafikprognoser, således at trafikken også afvikles hensigtsmæssigt efter etablering af en havnetunnel og adgang til Amagermotorvejen.

Vejforslag B vil, som det ligeledes fremgår af VVM-rapporten, ikke aflaste vejene i Ring 2 forbindelsen i tilstrækkelig grad.

I forbindelse med en stigende trafik på Helsingørmotorvejen og dermed en øget trafikudveksling mellem Helsingørmotorvejen og Motorring 3 er det vigtigt, at en ny "flyover" mellem Helsingørmotorvejen og Motorring 3, som er indeholdt i regeringens Trafikplan, snarest igangsættes.

Det er endvidere afgørende, at det kommende forbindelsesled mellem Helsingørmotorvejen og Nordhavnsvejen dimensioneres således, at trafikken kan afvikles uden problemer, idet en del trafikanter ellers vil søge andre veje.

Disse 2 anlægsarbejder ved Helsingørmotorvejen skal samtænkes i den fremtidige helhedsløsning.



Endelig bør Vejdirektoratet med udgangspunkt i den stigende trafikmængde på Helsingørmotorvejen færdiggøre opsætningen af støjskærme langs Helsingørmotorvejen i Gentofte, hvor trafikstøjen er et problem for Helsingørmotorvejens naboer.

Vejdirektoratet bør derfor snarest inddrages i løsningen af disse større anlægsprojekter.

Sluttelig skal Gentofte Kommune, også under henvisning til vores tidligere skrivelser herom og senest brev af 13. marts 2009 til Center for Trafik (vedlagt i kopi), her gentage, at Gentofte Kommune finder det helt uacceptabelt, såfremt der etableres skiltning, der leder lastbiler over 18 tons nordpå via Ring 2 til Lyngbyvej, idet konsekvenserne heraf vil være endnu mere tung trafik på Strandvejen og Tuborgvej i Gentofte Kommune.

Med venlig hilsen

Trine Lindegaard Holmberg
Teknisk Direktør

Michael Holst
Planchef



Københavns Kommune
Center for Trafik
Islands Brygge 37
Postboks 450
1505 København V

13. marts 2009

Tung trafik fra Nordhavn

Københavns Kommune har med skrivelse af 26. januar 2009 fremsendt en redegørelse vedrørende etablering af skiltningsordning, der leder lastbiler over 18 tons fra Nordhavn nordpå via Ring 2 til Lyngbyvej.

Gentofte Kommune finder ikke, at Københavns Kommunes redegørelse indeholder oplysninger, der giver anledning til, at Gentofte Kommune ændrer stillingtagen i sagen. Gentofte Kommune fastholder derfor de indvendinger, der er fremsat ved skrivelse af 5. september 2008 til Københavns Kommune og ved skrivelser af 7. november 2008 til Rigspolitichefen, Justitsministeren og Transportministeren. Nævnte skrivelser (m/bilag) vedlægges.

Gentofte Kommune bemærker yderligere, at trafiktællinger på Strandvejen ved kommunegrænsen - udført af Gentofte Kommune og Vejdirektoratet - viser, at årsdøgntrafikken fra 2000 til 2008 er steget med 3,2 % til ca. 13.650 køretøjer, samt at antallet af tunge køretøjer i samme periode er steget med 100 % fra ca. 700 til 1.400 køretøjer i døgnet.

I dag er hvert tiende køretøj på Strandvejen ved kommunegrænsen således et tungt køretøj, og antallet af tunge køretøjer er fordoblet siden 2000.

Hertil kommer, at de trafikale forhold i dag ikke alene kan lægges til grund for prognoser omkring trafikudviklingen fremover. Gentofte Kommune skal således pege på, at Københavns Kommunes forslag om at lede den tunge trafik nordpå ad Ring 2 må forventes at medføre, at denne trafik bliver betydeligt forøget som følge af de overordentligt store anlægsprojekter i København Kommune i de kommende år - bl.a. Nordhavn (Indre del), Marmormolen, Metrocityringen og Nørreport Station.

Gentofte Kommune henleder desuden opmærksomheden på, at rundkørslen ved Vintappersøen, der tjener til at lede trafikken fra Helsingørmotorvejen ned på Motorring 3, er beliggende meget tæt på grænsen til Lyngby-Taarbæk Kommune. Det er Gentofte Kommunes vurdering, at denne rundkørsel allerede i dag mangler kapacitet. Rundkørslen vil derfor på ingen måde have kapacitet til øget trafik med tunge køretøjer og er i øvrigt helt utilstrækkeligt dimensioneret i forhold til de store lastbiler. Lyngby-Taarbæk Kommune bør derfor inddrages i sagens oplysning og have mulighed for at komme med eventuelle indsigelser mod den af Københavns Kommune foreslåede tvangsroute for tunge køretøjer.

På denne baggrund kan det oplyses, at Gentofte Kommune dags dato har orienteret Lyngby-Taarbæk Kommune samt endvidere Nordsjællands Politi via fremsendelse af kopi af nærværende



GENTOFTE KOMMUNE
BORGMESTEREN

skrivelse (m/bilag). Gentofte Kommune forbeholder sig at fremkomme med yderligere bemærkninger, når Nordsjællands Politi og Lyngby-Taarbæk Kommune har udtalt sig i sagen.

Med venlig hilsen

Hans Toft

Trine Lindegaard Holmberg



Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Center for Miljø
Kalvebod Brygge 45
Postboks 259
1502 København V.

6. APRIL 2009

FORSLAG TIL LOKALPLAN "NORDHAVNSVEJ "

Kulturarvsstyrelsen har i henhold til planlovens § 25 modtaget ovennævnte lokalplanforslag til udtalelse.

Styrelsen skal for en god ordens skyld gøre opmærksom på, at styrelsen i november 2006 har modtaget et forslag om fredning af de oprindelige ældre bygninger på Svanemøllens Kaserne. Styrelsen har endnu ikke haft mulighed for at se på sagen. Resultater forslaget i en fredning af bygningerne vil det have afgørende indflydelse på, hvad der kan tillades af nedrivninger i denne bygningsmasse.

Kulturarvsstyrelsen står selvfølgelig til rådighed for en drøftelse af sagen med Københavns Kommune.

KULTURARVSSTYRELSEN
BYGNINGER

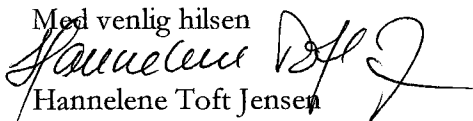
H.C. ANDERSENS BOULEVARD 2
1553 KØBENHAVN V

TELEFON 33 74 51 00
FAX 33 74 51 01

POST@KULTURARV.DK
WWW.KULTURARV.DK

CVR 26489865
EAN DRIFT 5798000792999
EAN TILSKUD 5798000792982

Med venlig hilsen


Hannelene Toft Jensen

J.NR. 2009-7.86-03-0003

REF: HTJ



Teknik og Miljøforvaltningen
Center for Miljø
Kalvebod Brygge 45
Postboks 259
1502 København V

KØBENHAVNS BYMUSEUM
COPENHAGEN CITY MUSEUM

København d. 03. april 2009

Vedr. forslag til lokalplan, tillæg til Kommuneplan 2005 samt VVM-rapport for "Nordhavdsvej"

Københavns Bymuseum har modtaget materiale vedrørende ovennævnte lokalplanforslag og har foretaget en gennemgang af sagen.

Vejforslag B

Københavns Bymuseum støtter vejforslag B, da denne vil have færrest konsekvenser for de omkringliggende områder. Den borede tunnel er fordelagtig, fordi man undgår den kraftige påvirkning af området, som en større vej vil medføre. Et pladskrævende anlæg omkring Ryparken bør undgås, for at sikre det rekreative område. Forslag B vil endvidere give en direkte forbindelse til Nordhavnen, som er Nordhavnsvejens egentlige formål og samtidig vil denne løsning skåne kalkbrænderihavnsgade for en øget trafikbelastning. Ved at vælge forslag B undgår man desuden at inddrage delområde III.

Vejforslag A

Vejforslag A vil føre trafikken til Kalkbrænderihavnsgade og derfra videre mod indre by, der i forvejen er hårdt belastet af trafik. Vejforslag A kan ikke anbefales, da det medfører alt for kraftige påvirkninger af det bevaringsværdige anlæg Svanemølle Kaserne. Såfremt dette forslag vælges, så bør alle bygninger genopføres på sammen placering. Svanemølle Kaserne er et sammenhængende kulturmiljø, hvor alle bygningerne indgår i bevaringsværdien. Det er derfor meget vigtigt, at de bevaringsværdige bygninger genopføres, præcis som de var og på samme placering.

Villaerne på Strandvænget er bevaringsværdige. Nr. 4, 6 og 8 er opført i perioden 1926-1931 og nr. 10 er opført i 1942. En af bygningerne rummer et havkig, formentlig fordi den første ejer var lods. Lokalplanforslaget bør i højere grad argumentere for, nødvendigheden af nedrivningen af disse villaer. Vejforslag A vil have omfattende indvirkninger på området og tager meget lidt hensyn til områdets bevaringsværdier.

Endvidere står der i VVM-rapporten, at *der generelt er taget fornuftigt hensyn til de bevaringsværdige bygninger under anlægsfasen* (side 26). Dette er nok så meget sagt, da mange af bygningerne enten fjernes eller må nedrives i en periode eller permanent.

ADMINISTRATION
OG BILLEDARKIV:

Absalonsgade 3
DK-1658 København V
T +45 3321 0772
F +45 3325 0772
E sekr@kbhbymuseum.dk
H www.bymuseum.dk

UDSTILLING:

Vesterbrogade 59

Hvis vejforslag A vælges vil første etape have meget store konsekvenser for området, både for de kulturhistoriske bevaringsværdier og de rekreative områder. Når vejen skal udvides med A2, vil området blive yderligere påvirket og Svanemøllehavnen med sine mange gamle sejlforeninger vil lide under dette. Dette undgås ved at vælge vejforslag B.

I lokalplanforslaget står der, at det er visionen for trafikudviklingen i København, at de fleste ture i København vil være på cykel eller via den kollektive trafik og at biltrafikken skal mindskes. Derfor virker det besynderligt, at forholdene for biltrafikken optimeres på bekostning af cyklister og fodgængere samt bevaringsværdierne i området.

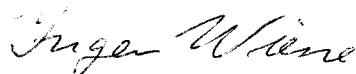
Både i lokalplanforslaget og VVM-rapporten henvises der til de tidligere SAVE-registreringer, de såkaldte bydelsatlas. Københavns Bymuseum vil gerne gøre opmærksom på, at disse ikke er ajourført. De over 15 år gamle SAVE-registreringer var en sammenlægning af arkitektoniske og kulturhistoriske bevaringsværdier, men dette er to forskellige parametre og burde vurderes særskilt. Dette er der taget højde for i de nye SAVE-registreringer (Visuelt Bygningsregister), som Københavns Bymuseum, i samarbejde med Center for Bydesign, har udført i udvalgte områder de seneste år. Læs mere på:

<http://www.planogarkitektur.kk.dk/Arkitektur/Bygningsregistrering.aspx>

Med venlig hilsen



Stefanie Høy Brink
Stud. mag.
Københavns Bymuseum
etnologi@kff.kk.dk
3328 4202



Inger Wiene
Museumsinspektør
Københavns Bymuseum
iwiene@kff.kk.dk
3328 4205

Nordhavnsvej – høringsvar til VVM materiale og forslag til lokalplan

Referat
Dato 02.04.2009

Nordhavnsvej vil med de præsenterede linieføringer forløbe ind under Ringbanen, Nordbanen og Kystbanen.

Forslag A vil i anlægsfasen medføre lukning af alle tre baner i kortere og længere tidsrum, mens forslag B kun vil medføre lukning i Ringbanen.

Lukning af banerne i en del af anlægsperioden vil medføre betydelige gener for brugere af den kollektive trafik, såvel på de berørte strækninger som på andre strækninger, hvor betjeningen bliver reduceret på grund af nedsat kapacitet.

Trafikstyrelsen vil derfor opfordre Københavns Kommune til at indgå en konstruktiv dialog med Banedanmark;

- en tilbundsgående kortlægning af muligheder for at reducere behovet for banelukninger mest muligt og en koordinering med øvrige arbejder der medfører indskrænkninger i banekapaciteten.
- en planlægning af afværgeforanstaltninger for at sikre en acceptabel trafikafvikling i anlægsperioden og information af passagererne

De endelige aftaler vil blive fastlagt ved en overenskomst mellem Københavns Kommune og Banedanmark.

Med hensyn til krydsning af DSB's klagøringsscenter i Helgoland, forudsættes at Københavns Kommune indgår aftaler direkte med DSB.

Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Center for Miljø
Kalvebod Brygge 45
Postboks 259
1502 København V

Att.: Nordhavnsvej anden høring

nordhavnsvejhoering2@tmf.kk.dk

København

Niels Juels Gade 13
Postboks 9018
1022 København K
Tlf. 7244 3333
Fax 3315 6335
vd@vd.dk
www.vejdirektoratet.dk

SE 60729018
Giro 7 09 40 00
EAN 5798000893450

VVM-redegørelse for Nordhavnsvej - Anden høring

Københavns Kommune har den 29. januar 2009 indmeldt forslag til lokalplan "NORDHAVNSVEJ" og FORSLAG TIL KOMMUNEPLANTILLÆG MED VVM-REDEGØRELSE FOR NORDHAVNSVEJ til Plansystem.dk i offentlig høring til den 14. april 2009.

Med henvisning til Miljøministeriets bekendtgørelse nr. 1116 af 13-9-2007 bemærkes, at lokalplanbestemmelser alene kan regulere arealer, der grænser til hovedlandevejens areal.

Vejdirektoratet skal derfor gøre indsigelse iht. Planlovens §§ 28 og 29 mod det fremlagte forslag til lokalplan for "NORDHAVNSVEJ".

Forslag til lokalplan "NORDHAVNSVEJ" fastsætter i § 1 (formålet), at den udgør det planmæssige grundlag for ændret overordnet vejstruktur og en vejforbindelse mellem Helsingørmotorvejen og Nordhavn.

Vejdirektoratet bemærker, at bestemmelser i en lokalplan ikke kan tilside-sætte bestemmelse efter anden lovgivning.

Forslag til lokalplan for "NORDHAVNSVEJ" fastsætter med lokalplanbestemmelse § 2 med tilhørende lokalplantegning nr. 1, "I-III Lokalplanområde", mål 1:8.000, at lokalplanens areal omfatter "umatrikuleret vejareal".

Vejdirektoratet bemærker, at "umatrikuleret vejareal" som nævnt i lokalplanens § 2 ses at omfatte hovedlandevejsareal for Helsingørmotorvejen, hldv.nr. 014 ca. km 41/0010 til 42/0146 (slut) mellem Stadsens grænse og Hans Knudsens Plads på en delstrækning nord for Ryparken S-togsstation.

Indsigelsen vil kunne frafalde, såfremt det af endelig vedtaget lokalplan klart fremgår at hovedlandevejsareal ikke er omfattet af lokalplanens bestemmelser, fx ved at der i en fodnote eller i en "Kommentar" til § 2, oplyses fx således;

”Helsingørmotorvejen mellem Lyngbyvejens lokalgader er hovedlandevej og er som sådan ikke omfattet af lokalplanens bestemmelser.”,

- ./ og at der på lokalplantegning nr. 1, ”I-III Lokalplanområde”, mål 1:8.000, vises det undtagede hovedlandevejsareal, som vist påtegnet vedlagt.

Vejdirektoratet deltager gerne i et møde med henblik på afklaring af sagen.

Vejdirektoratet har ikke bemærkninger til, at der i lokalplan oplyses og redegøres for påtænkte kommunale projekter, som forventelig vil involvere hovedlandevejsareal.

Vejdirektoratet har følgende øvrige bemærkninger til forslaget til kommuneplantillæg med VVM-redegørelse for Nordhavnsvej og til forslag til lokalplan for ”NORDHAVNSVEJ”.

Kommuneplantillægget medtager retningslinje, der fastlægger, at der kan anlægges en vejforbindelse med tilslutningsanlæg ved Helsingørmotorvejen som en firesporet vej med nødspor i to varianter A og B. Variant A forberedes for videreførelse under Svanemøllebugten. Københavns Kommunes planer om Nordhavnsvej forudsætter, at Nordhavnsvej tilsluttes Helsingørmotorvejen, som Vejdirektoratet er vejbestyrelse for.

Vejdirektoratet har ikke aktuelle planer om at udbygge Helsingørmotorvejen på strækningen mellem Lyngby Omfartsvej og Hans Knudsens Plads. Som en del af Regeringens aftale af 29. januar 2009 om En Grøn Transportpolitik blev besluttet, at der etableres en sløjferampe fra det nordgående spor på Lyngby Omfartsvej til det sydgående spor på Motorring 3.

Vejdirektoratet har ikke principielle indvendinger mod at Nordhavnsvej tilsluttes Helsingørmotorvejen på den aktuelle strækning. Vejdirektoratet skal anmode om at blive inddraget i beslutningen om valg af udformning og trafikale standard af Nordhavnsvejs tilslutning til Helsingørmotorvejen samt trafikafviklingen i anlægsfasen.

Vejdirektoratet skal kunne godkende tilslutningen iht. bestemmelser i Lov om Offentlige Veje (vejloven), herunder §§ 24 og 70, efter indsendelse af et konkret vejprojekt til Vejdirektoratet. Det bemærkes, at tilslutningsløsninger med krydsninger i niveau, uden direkte rampeforbindelser eller med frakørsel i vejmidten (de hurtige spor) ikke kan forventes godkendt.

Kommuneplantillægget redegør side 6 for *”Forhold til anden planlægning og lovgivning”*. Det bemærkes hertil, at det af kommuneplantillægget klart bør fremgå, at det iht. Lov om Offentlige Veje kræves, at Vejdirektoratet som vejbestyrelse for Helsingørmotorvejen skal kunne godkende en tilslutning af Nordhavnsvej.

Med henvisning til principaftalen mellem Staten og Københavns Kommune om Nordhavnsvej forudsætter Vejdirektoratet, at udgifter til Nordhavns vejtilslutning til Helsingørmotorvejen og eventuelle følgeudgifter på Helsingørmotorvejen er Vejdirektoratet uvedkommende som vejbestyrelse for denne.

Som led i høringen er der udsendt en VVM-redegørelse og miljøvurdering, dateret januar 2009. Derudover er udgivet en række bilagsrapporter, herunder Trafik (November 2008) og Teknik (December 2008), inkl. en mappe med tegningsbilag.

Vejdirektoratet har deltaget i en teknisk følgegruppe til VVM-undersøgelsen, og har i den sammenhæng varetaget vejbestyrelsesinteresserne i forbindelse med Nordhavnsvejs tilslutning til Helsingørmotorvejen. Vejdirektoratet har endvidere deltaget i Koordinationsgruppen vedr. Nordhavnsvej mellem Transportministeriet og Københavns Kommune. Vejdirektoratet har ikke været forelagt vejtekniske tegninger, som nu fremlægges i offentlig høring.

I VVM-redegørelsen og de tilhørende bilagsrapporter er der beskrevet 5 forslag til udformning af tilslutningen af Nordhavnsvej til Helsingørmotorvejen:

- Forslag I: Nordvendte tilslutninger med niveaufri krydsninger via direkte rampeforbindelser mellem Helsingørmotorvejen og Nordhavnsvej, og med frakørsel mod Nordhavnsvej i Helsingørmotorvejens højre spor.
- Forslag II: Nordvendte tilslutninger med niveaufri krydsninger via direkte rampeforbindelser mellem Helsingørmotorvejen og Nordhavnsvej, med frakørsel mod Nordhavnsvej i Helsingørmotorvejens midte.
- Forslag III: Et niveukryds som et signalreguleret T-kryds mellem Nordhavnsvej og Helsingørmotorvejen og Nordhavnsvej, med fuld tilslutning til Helsingørmotorvejen både mod nord og mod syd.
- Forslag IV: Et niveukryds som et signalreguleret T-kryds på Helsingørmotorvejen uden venstresving fra nord samt en flyover fra Helsingørmotorvejens højre spor til Nordhavnsvej, og med fuld tilslutning til Helsingørmotorvejen både mod nord og mod syd.
- Forslag V: Nordvendte tilslutninger med niveaufri krydsninger via direkte ramper mellem Helsingørmotorvejen og Nordhavnsvej, med frakørsel mod Nordhavnsvej i Helsingørmotorvejens midte (som forslag II). Suppleret med sydvendt direkte forbindelse fra Nordhavnsvej via en tunnelunderføring under Helsingørmotorvejen, og fra syd

tilslutning i terræn til Nordhavnsvej fra den østlige lokalgade (Lyngbyvej).

Vejdirektoratet har i breve af 20. september 2007 (høringssvar ved første høring), af 6. februar 2008 (vurdering af signalreguleret kryds ved Helsingørsmotorvejen) og af 8. august 2008 (høring i forbindelse med udarbejdelse af miljørapport for Nordhavnsvej) samt i mail af 25. november 2008 (trafikafvikling i anlægsfasen) kommenteret de af Københavns Kommune skitserede løsningsforslag.

Det er Vejdirektoratets vurdering, at en udformning af tilslutningsanlægget principielt som skitseret i VVM-redegørelsens forslag I vil være den mest hensigtsmæssige løsning af de af Københavns Kommune fremlagte forslag, da sydgående trafik mod Nordhavn, og især den tunge trafik, med fordel vil kunne køre fra Helsingørsmotorvejen i højre spor. En løsning som skitseret i forslag II, hvor trafik mod Nordhavn skal køre fra Helsingørsmotorvejen i dennes midte vurderes at være en dårligere løsning end forslag I – og forslag II har iht. kommunens vurdering også en ringere kapacitet end forslag I.

Vejdirektoratet bemærker, at den vejtekniske og vejgeometriske udformning af rampeanlæggene samt kapaciteten af ramperne vil skulle tilpasses til den forventede fremtidige trafikmængde på Nordhavnsvej. I den sammenhæng bemærkes, at såfremt Nordhavnsvej besluttet anlagt med ekstra brede nødspor for eventuel senere inddragelse af nødsporene til kørespor, vil rampeanlæggene ved Helsingørsmotorvejen skulle fremtidssikres på samme vis.

Vejdirektoratet har følgende foreløbige bemærkninger til den foreslåede vejtekniske udformning. Det drejer sig om Helsingørsmotorvejen i Forslag I mellem Bernstorffsvej-underføringen, motorvejens afslutning ved Ryparken Station og de direkte rampeforbindelser, jf. tegningerne i Teknik-tegningsbilaget:

- Udfletningen mod Nordhavnsvej fra Helsingørsmotorvejen i sydgående retning må påregnes at skulle starte længere mod nord af hensyn til frakørselsrampens geometri og mulighederne for hensigtsmæssig vejvisning.
- For at opnå en hensigtsmæssig udfletning i sydgående retning vil frakørslen mod Nordhavnsvej forventelig skulle kobles sammen med den nuværende tilkørsel ("mod Centrum") fra Bernstorffsvej. Dette vil formentlig medføre et 4. sydgående spor og at Emdrupvej-broen skal ombygges.
- Der savnes en redegørelse for de dimensionsgivende trafikbelastninger for nøjere at kunne vurdere de skitserede forslag, herunder om 2 sydgående spor (mod centrum) er tilstrækkeligt til at afvikle den forudsatte trafik.
- Der savnes en oversigt over de forudsatte hastigheder, både på Helsingørsmotorvejen og på frakørselsrampen.

- Der er ligeledes behov for en nøjere afklaring af de tilsvarende problemstillinger for nordgående trafik, herunder hvorvidt det varierende antal af kørespor vil kunne etableres iht. vejreglerne og de forventede fremtidige trafikmængder.
- Det er uklart hvilke dele af forslaget, der tænkes udført med geometri og elementer svarende til motorvejsstandard, og hvorledes der skabes en klar overgang for trafikanterne til strækninger, der ikke er motorvej.

Vejdirektoratet vil på den baggrund foreslå, at de vejtekniske skitseprojekter for alle de skitserede forslag behandles i en fælles arbejdsgruppe med Københavns Kommune og Vejdirektoratet, inden der træffes beslutning om udformningen af Nordhavnsvejs tilslutning til Helsingørmotorvejen.

Vejdirektoratet ser frem til et fortsat godt samarbejde om projektet.

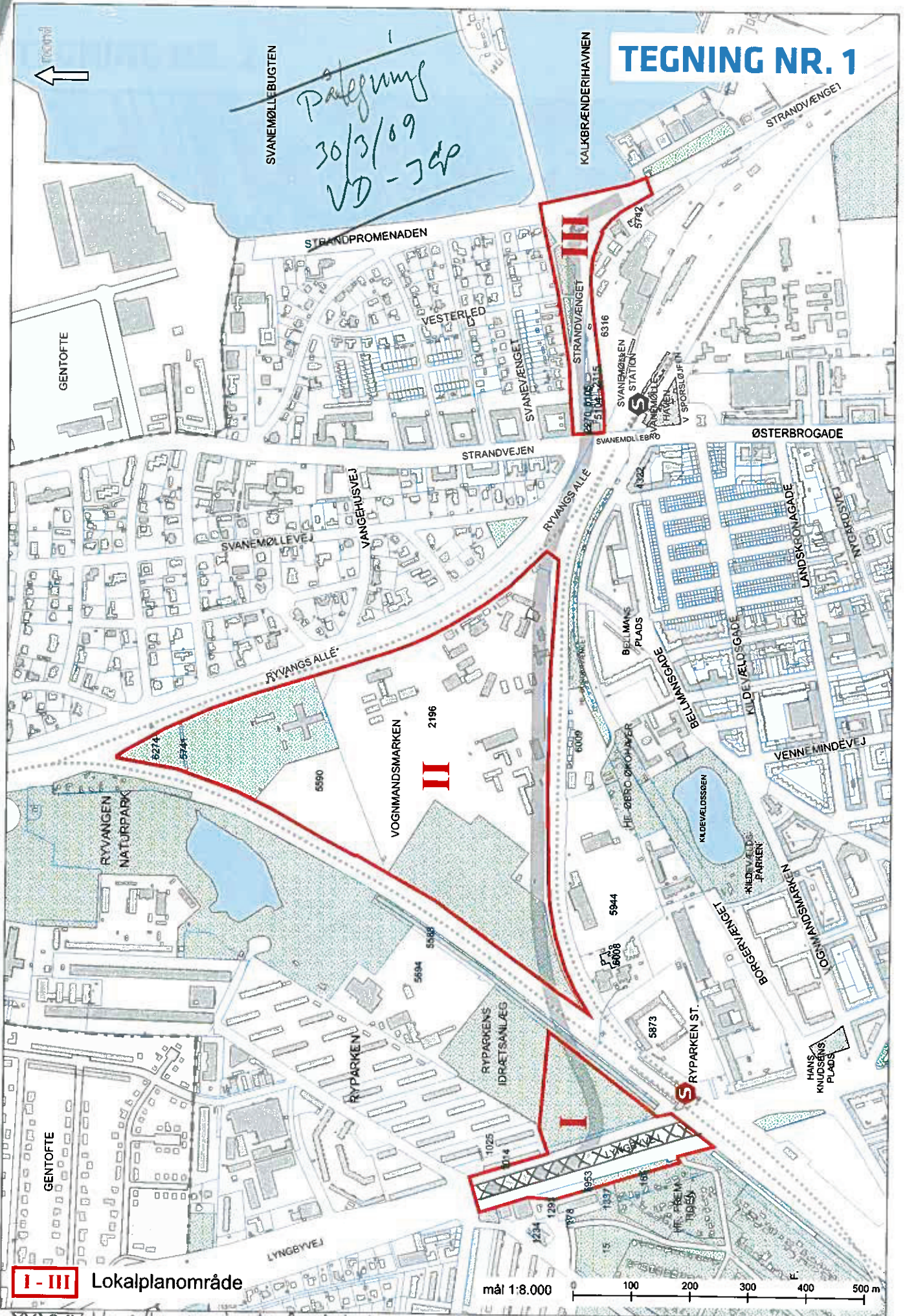
Kopi af dette brev er sendt til Transportministeriet og til Miljøministeriets Miljøcenter Roskilde.

Med venlig hilsen

Ole Kirk
Planlægningschef

TEGNING NR. 1

*Planlægning
30/3/09
VD - JCP*



I-III Lokalplanområde

mål 1:8.000 0 100 200 300 400 500 m

XXXXXX Hovedlandevej indgår Lokalplanområde

Nordhavnsvejhoering2

Fra: Peter Theill Eriksen [pte@ntc-ark.dk]
Sendt: 13. april 2009 21:51
Til: Nordhavnsvejhoering2
Cc: Birgitte de Neergaard
Emne: Nordhavnsvej. Høringssvar

Nordhavnsvej. Høringssvar.

Det var med stor lettelse, at vi på Borgermødet på Park den 30. marts 2009, hvor forslag til 'Bydelsplanen for Østerbro' blev præsenteret, hørte at samtlige af borgerrepræsentationens partier, et for et, går ind for Forslag B i Lokalplanforslaget, den borede løsning hele vejen fra Lyngbyvej til Nordhavnen.

Denne enstemmige tilkendegivelse overflødiggør i princippet dette høringssvar, idet vi er helt enige i at forslag B, er det eneste der løser den stillede opgave. Nemlig, på den mest hensynsfulde måde, at føre trafikken fra Lyngbyvej til Nordhavnen. En mellem løsning løser jo heller intet, den flytter blot problemet.

Der skrives om æstetik, hensynet til omgivelserne og det rekreative område ned til vandet og havnen.

På nær ved Lyngbyvej (delområde I), er det ikke muligt at sammenligne forslagene. Forslag B er usynligt i både anlægs og driftsfasen. Måske endda med den mulighed at der vil være en forbedring i form af et fald i trafikken på det eksisterende vejnet i området.

Forslag A, arbejder på Kasernen (delområde II) med en nedrivning og genopførelse af bevaringsværdige bygninger. En løsning vi som arkitekter vil sætte spørgsmålstegn ved lødigheden af. Og for det rekreative havne- og promenadeområde (delområde III) etableres et altødelæggende rampeområde med ubærlige lyd- og forureningsgener til følge. Ligesom et par af konsekvenserne er at den meget populære Café Jordan Rundt må lade livet, og at Østerbro for alvor mister muligheden for at komme 'tættere' på vandet.

I anlægsfasen vil forstyrrelserne forbindelse med forslag A1 være enorme og så skal den endda gentages når A2, vejforbindelsen under havnen, skal etableres, hvilket synes som en urimelig forlængelse af generne for både os beboere og trafikanterne.

Det er i denne størrelse af anlægsarbejder fantastisk vigtigt at vælge rigtige løsninger i første omgang, idet det er en irreversibel proces. Her skal der også mindes om, at forbindelsen skal tænkes i sammenhæng med en, formentlig kommende, Østre omfartsvej evt. ført under havneløbet.

Vent for guds skyld indtil den rigtige løsning kan finansieres, det kan ikke nytte noget at forholde sig til et mere eller mindre tilfældigt beløb, der har brændt sig fast. Desuden kunne man sagtens forestille sig at den samlede omkostning for A1 og A2 vil blive det samme som for B, og hvis generne kapitaliseres vil forslag A blive dyrere!

Hvis ovenstående ønskes uddybet, står vi naturligvis til disposition.

Venlig hilsen
Birgitte de Neergaard & Peter Theill Eriksen



dNTC ARKITEKTER MAA STRANDPROMENADEN 11 DK-2100 KØBENHAVN Ø +45 2066 0205

Denne e-mail og enhver vedhæftet fil er fortrolig. Hvis De ikke er rette modtager, bedes De venligst omgående underrette os og derefter slette e-mailen og enhver vedhæftet fil uden at beholde kopi og uden at videregive oplysninger om indholdet. På forhånd tak.

Vores dato
2009-03-31

Vores reference
Ejvind Tarp
<ejvind.tarp>@StatoilHydro.com

Deres reference
Statoil internal



Statoil A/S

Københavns Kommune, Teknik og Miljøforvaltningen Center for Miljø
Nordhavnsvej anden høring
Kølvebod Brygge 45, postboks 259
1502 København V

Nordhavnsvej, anden offentlige høring 11. februar til 14. april 2009.

Tilbage i 2005 blev Statoil A/S tilbudt en placering til en servicestation på hjørnet af Njalsgade og Artillerivej. Tilbudet var en del af en "byttehandel" med en Statoil servicestation på Israels Plads. Baggrunden for dette fremgår af vedlagte bilag.

Det lykkedes ikke for Københavns Kommune at opfylde sin del af aftalen, da lokalplanen, der skulle danne grundlag for etablering af servicestationen, ikke kunne opnå politisk opbakning.

Som en kompensation tilbød Forvaltningen ultimo 2006 at finde en alternativ placering til en Statoil servicestation et sted i kommunen, der var lige så attraktivt som området ved Artillerivej. Forvaltningen nævnte i denne forbindelse, at en placering ved den kommende vejforbindelse fra Helsingørmotorvejen til Nordhavnen kunne være en mulighed.

Vi skal i denne forbindelse foreslå en placering af en servicestation i området på hjørnet af Strandvejen og Strandvænget (Vejforslag A1) som vist på vedlagte skitse.

Vi ser frem til et møde med Forvaltningen, hvor vi kan drøfte vort forslag eller andre etableringsmuligheder i forbindelse med Nordhavnsvej – projektet.

Med venlig hilsen
Statoil A/S



Ejvind Tarp

Bilag:
Baggrund for "byttehandel" med Københavns Kommune.
Forslag til placering af Statoil servicestation.

Selskab
Statoil A/S

Hovedadresse
Postbox 120
0900 København SV
Danmark

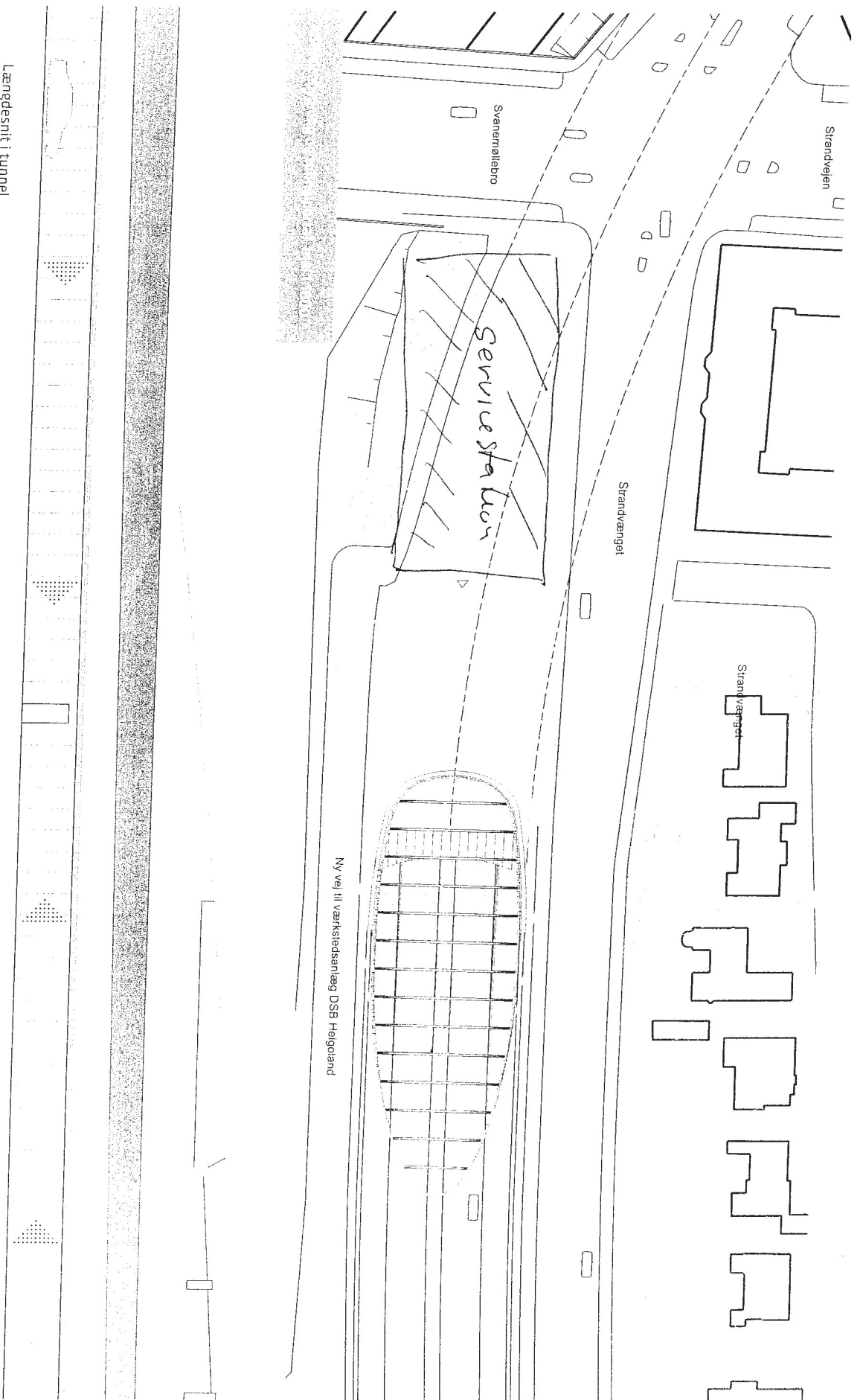
Postadresse
Postbox 120
DK-0900 København SV
Danmark

Besøgsadresse
Borgmester
Christiansens Gade 50
2450 København SV

Telefon
+45 33424230

Telefax

Internet
www.statoil.dk



Længdesnit i tunnel

Servicebygning

Servicestation på Artillerivej – resumé

2

- Statoil kontaktes af Hans Peter Hagens Tegnestue i 1998 vedr. plan om etablering af torvehaller på Israels Plads. Planen forudsætter integrering af eksisterende servicestation i projektet.
- Søren Pind indkalder Statoil til møde i 2001, hvor han tilbyder byttehandel. Statoil skal lukke servicestation på Israels Plads mod til gengæld at få tilbudt anden central placering i kommunen.
- Dialog med Forvaltningen om alternative placeringer ender med enighed om Trekantgrunden. Aftale om betingelser for "byttehandel" indgås med Økonomiforvaltningen 3. februar 2005.
- Statoil lukker som sin del af aftalen servicestation på Israels Plads i marts 2005 med udsigt til ny placering på Trekantgrunden.
- Dialog mellem Statoil og Forvaltningen om udformningen af byggeriet med fokus på det visuelle udtryk, der skal sikre et højt arkitektonisk niveau.
- Borgerrepræsentationen godkender 24. november 2005 enstemmigt igangsættelse af lokalplanprocessen for området med Trekantsgrunden.
- Lokalplanen anbefales af Udvalget for Teknik og Miljø 21. juni 2006.
- Statoil har indtil videre brugt ca. 1 m kr på at tegne/planlægge "fremtidens servicestation" på Trekantgrunden.

Nordhavnsvejhoering2

Fra: Leif og Ingrid Sandahl [lisandahl@city.dk]

Sendt: 7. april 2009 11:45

Til: Nordhavnsvejhoering2

Emne: Nordhavnsvej anden høring

Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen

Vedr. Nordhavnsvej anden høring

Ove Petersen – Restaurant ”Thai Palace” – Strandvejen 59, 2100 København Ø, har følgende bemærkninger og ønsker:

1. Isætning af støjdæpende energi-vinduer i restauranten. Disse bør etableres samtidig med isætning af energi-vinduer/altandøre i facaden mod Ryvangs Allé inden projekt A1 iværksættes.
2. Skiltning og anden form for synliggørelse og nødvendig skiltning af adgangsvejen til restaurantens indgang.
3. Mulig kompensation for indtægtstab i hele byggefasen i Ryvangs Allé.

Med venlig hilsen
Ove Petersen

København 7. april 2009