

20. Nordhavnsvej, valg af vejforslag, løsning A (2010-28126)

Der skal træffes beslutning om, hvilket vejforslag, der skal vælges til at realisere Nordhavnsvej.

INDSTILLING OG Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget anbefaler over for Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen,

1. at Nordhavnsvej anlægges som vejforslag A, med ca. 615 m lang Cut & Cover (gravet tunnel) med tilslutning i Strandvænget, 2x2 spor (3,5 m. bredde) og med nordvendte ramper i tilslutningsanlægget ved Helsingørmotorvejen,
2. at Teknik- og Miljøforvaltningen i forbindelse med projekteringen af Nordhavnsvej skal belyse hensigtsmæssigheden af at fremtidssikre vejen med en forberedelse for afgreningen til Ydre Nordhavn. Vurderingen af hensigtsmæssigheden udarbejdes i samarbejde mellem Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen,
3. at der på baggrund af et udarbejdet projektforslag senest i 3. kvartal 2010 tages beslutning om hvorvidt vejen skal fremtidssikres til videreførelse til Ydre Nordhavn, samt
4. at Teknik- og Miljøforvaltningen senest i 3. kvartal 2010 fremsætter indstilling om kapitalbevilling til anlæg af Nordhavnsvej.

Økonomiforvaltningen indstiller, at Økonomiudvalget oversender sagen til Borgerrepræsentationen med følgende erklæring:

Den endelige vedtagelse af "Nordhavnsvej, valg af vejforslag, løsning A" er afhængig af endelig vedtagelse af "Nordhavnsvej - endelig vedtagelse af lokalplan og kommuneplantillæg" på samme møde. Plangrundlaget fastlægger de overordnede fysiske rammer for vejanlægget, og danner grundlag for VVM-tilladelse.

Økonomiudvalget har herudover ingen bemærkninger til det planmæssige aspekt i sagen. Det forudsættes, at eventuelle merudgifter som følge af sagen afholdes inden for Teknik- og Miljøudvalgets budgetramme.

Problemstilling

Københavns Kommune skal anlægge en forbindelsesvej mellem Helsingørmotorvejen og Nordhavn for at sikre den nødvendige infrastruktur til den nye bydel i Nordhavn. Det har Københavns Kommune og staten aftalt i forbindelse med aftalen om en Cityring. Nordhavnsvej er nødvendig, fordi det eksisterende vejnet ikke har kapacitet til at afvikle den forventede generelle stigning i biltrafikken og biltrafikken til den nye bydel.

På baggrund af den gennemførte undersøgelse af anlægsmetode, fremtidssikring og økonomi jf. indstilling herom, skal der træffes beslutning om vejens udformning.

Med den hermed fremlagte indstilling kan tidsplanen holdes, og vejen stå færdig i 2015/2016 (jf. bilag 2, tidligere politiske beslutninger og proces).

Løsning

For 1,8 mia. kr. (juli 2007 prisniveau inkl. jorddeponering) vil man kunne anlægge Nordhavnsvej, som oprindeligt aftalt med staten, med 2 x 2 spor, dog med en vejbredde på 3,5 m (oprindeligt aftalt vejbredde var på 3,25 m.). Nordhavnsvej forbindes med Helsingørmotorvejen via nordvendte ramper. Fra Helsingørmotovejen føres vejen i terræn under Ringbanen, hvor der opføres to nye banebroer. Broerne forberedes for en eventuel senere udvidelse af tilslutningsanlægget med sydvendte ramper. Fra Ringbanen føres vejen videre nedgravet i terræn og via en rampe ned i en ca. 615 meter lang Cut & Cover tunnel under Svanemøllen kaserne og Kystbanen/Nordbanen samt Strandvejen. Herfra føres vejen via et rampeanlæg op i gadeniveau i Strandvænget. Vejen vil kunne anvendes af modullastvogntog.

Ekspropriationer

Anlæggelsen af Nordhavnsvej vil indebære både midlertidige og permanente ekspropriationer på Svanemøllens Kaserne. Derudover skal fire villaer på sydsiden af Strandvænget, og en cafe i den østlige ende af Strandvænget eksproprieres. Det forudsættes, at ekspropriationer af DSB's opstillingsspor på Helgoland ved Svanemøllen Station samt hjørneejendommen på den sydlige side af Strandvænget/Strandvejen kan undgås. Hvorvidt denne forudsætning holder vil fremgå af projektforslaget, som foreligger i 3. kvartal 2010.

Tunnelsikkerhed

Hverken de danske vejregler eller tunneldirektivet stiller krav om nødspor i tunneler. Sikkerhedsniveauet i tunnelen fastlægges af SURRgruppen (Sikkerhed, Udrykning, Redning, Rydning) for Nordhavnsvej, som består af ejeren, politiet, brandvæsenet og Vejdirektoratet. Sikkerhedsmæssige foranstaltninger i tunnelen omfatter overvågningsudstyr for bl.a. hastighed, havarerede køretøjer, brand, luftforurening m.v., samt et Intelligent Trafikledelses System (ITS). ITS-systemet kan regulere trafikken både i og uden for tunnelen i situationer, hvor der er behov for at regulere eller afspærre trafikken i tunnelen pga. uheld eller vedligeholdelsesarbejder. Systemerne kobles til både brandvæsen og politi, som via videokameraer hurtigt kan iværksætte den fornødne afhjælpning.

Fremtidssikring ved kysten

Undersøgte og ikke-finansierede tilvalg er beskrevet i bilag 3. Af bilaget fremgår, at en senere videreførelse af Nordhavnsvej fra Strandvænget til Nordhavn i en sænketunnel vil betyde store gener i anlægsfasen samt væsentlige merudgifter, såfremt vejen ikke fremtidssikres herfor.

Omkostningerne ved at fremtidssikre for en afgrening til Ydre Nordhavn er imidlertid ikke nærmere belyst for en vej med 2 x 2 kørespor. En sådan fremtidssikring kan fx betyde indgreb i banearealerne og ekspropriation af hjørneejendommen på den sydlige side af Strandvænget/Strandvejen, samt medføre økonomiske og trafikale konsekvenser udover de rent konstruktionsmæssige. Det foreslås

derfor, at beslutningen vedrørende afgrening udskydes til 3. kvartal 2010, når der foreligger et projektforslag.

Tilslutning ved Helsingørmotorvejen

Der er mellem Københavns Kommune og Vejdirektoratet opnået enighed om principudformningerne for tilslutningsanlæg (TSA) mellem Nordhavnsvej og Helsingørmotorvejen. Der arbejdes med to varianter af tilslutningsanlæg med nordvendte ramper. Økonomisk er der ikke forskel på de to løsninger. Begge varianter vil påvirke boldbanerne ved Ryparken Station og boligkvarterer ved Ryparken (se bilag 4). Den endelige beslutning om valg mellem disse varianter bliver truffet i samarbejde med Vejdirektoratet, der er myndighed for Helsingørmotorvejen.

Aftale om cykelpakke og afhjælpende foranstaltninger

I aftalen "Kickstart København" indgår bl.a., at der afsættes i alt 100 mio. kr. til forbedring af cyklisternes forhold på Østerbro og til supplerende foranstaltninger til afhjælpning af midlertidige gener for beboerne under anlæg af Nordhavnsvej.

Gener i anlægsfasen er beskrevet i bilag 5. Afhjælpende foranstaltninger er allerede, hvor der er vurderet økonomisk bæredygtigt, indarbejdet i vejprojektet, jf. projektets succeskriterier.

Økonomi

Københavns Kommune har tilvejebragt finansiering på 1.000 mio. kr. (2007 p/l) til Nordhavnsvej fra salget af Københavns Energis el-aktiviteter. Disse midler indgår i kommunens kassebeholdning. Derudover er der med budgetaftalen for 2007 afsat 100 mio. kr. (2007 p/l) i budgetoverslagsåret 2011 til forbedring af Nordhavnsvej. Budgetaftalen for 2007 blev indgået mellem alle Borgerrepræsentationens partier. By & Havn bidrager i henhold til aftalekomplekset omkring Cityringen med 700 mio. kr. til Nordhavnsvej. Den samlede tilvejebragte finansiering til Nordhavnsvej udgør således 1,8 mia. kr.

Forvaltningerne vil på baggrund valg af vejudformning for Nordhavnsvej i april 2010, sammen med Transportministeriet, nærmere vurdere mulighederne for at ansøge om op til 10 pct. TEN-T midler til det samlede konkrete projekt.

Til afgrening afsættes et rådighedsbeløb 80 mio. kr. (løbende p/l), rådighedsbeløbet fordeles med et rammeløft i 2013 på 30 mio. kr. (2013 p/l) og et rammeløft i 2014 på 50 mio. kr. (2014 p/l) til Teknik- og Miljøudvalgets bevilling, ordinær anlæg, funktion 2.28.22.3 (vejanlæg), rådighedsbeløbet finansieres af kommunens forventede provenu ved udlodning fra Udviklingselskabet Prøvestenen.

Ud af den totale ramme på 1,8 mia. kr. har Nordhavnsvej og relaterede projekter modtaget bevillinger på i alt 167,4 mio. kr. Heraf er i 2008 afholdt udgifter på i alt 52,0 mio. kr. og i 2009 på skønsmæssigt 48,1 mio. kr.

De årlige afledte driftsudgifter til vejanlægget skønnes umiddelbart at ville udgøre mellem 10 og 15 mio. kr. og vil skulle finansieres ved budgetforhandlingerne, senest i 2014.

Videre proces

Så snart der foreligger en beslutning, igangsættes arbejdet med at udarbejde projektforslag for Vejforslag A, Nordhavnsvejs krydsning under Ringbanen og ekspropriationer på Svanemøllens Kaserne. På basis af det udarbejdede projektforslag vil Borgerrepræsentationen i 3. kvartal 2010 blive bedt om at tage endelig stilling til projektets totaløkonomi og tidsplan, omfanget af udestående midlertidige og permanente ekspropriationer, samt til spørgsmålet om forberedelse af en afgrening fra Nordhavnsvej til Ydre Nordhavn.

Hjalte Aaberg

/ Torben Gleesborg

Oversigt over politisk behandling

Nordhavnsvej, valg af vejforslag, løsning A

Der skal træffes beslutning om, hvilket vejforslag, der skal vælges til at realisere Nordhavnsvej.

INDSTILLING OG Beslutning

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget over for Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at Nordhavnsvej anlægges som vejforslag A, med ca.615 m lang Cut & Cover (gravet tunnel) med tilslutning i Strandvænget, 2x2 spor (3,5 m. bredde) og med nordvendte ramper i tilslutningsanlægget ved Helsingørmotorvejen,
2. at Teknik- og Miljøforvaltningen i forbindelse med projekteringen af Nordhavnsvej skal belysehensigtsmæssigheden af at fremtidssikre vejen med en forberedelse for afgrening til Ydre Nordhavn,
3. at der på baggrund af et udarbejdet projektforslag senest i 3. kvartal 2010 tages beslutning om hvorvidt vejen skal fremtidssikres til videreførelse til Ydre Nordhavn, samt
4. at Teknik- og Miljøforvaltningen senest i 3. kvartal 2010 fremsætter indstilling om kapitalbevilling til anlæg af Nordhavnsvej.

Teknik- og Miljøudvalgets beslutning i mødet den 6. april 2010

Bo Asmus Kjeldgaard stillede ændringsforslag til indstillingen om, at 2. at-punkt ændres fra:

”2. at Teknik- og Miljøforvaltningen i forbindelse med projekteringen af Nordhavnsvej skal belyse hensigtsmæssigheden af at fremtidssikre vejen med en forberedelse for afgrening til Ydre Nordhavn.”

til:

”2. at Teknik- og Miljøforvaltningen i forbindelse med projekteringen af Nordhavnsvej skal belyse hensigtsmæssigheden af at fremtidssikre vejen med en forberedelse for afgreningen til Ydre Nordhavn. Vurderingen af hensigtsmæssigheden udarbejdes i samarbejde mellem Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen.”

Der blev stemt om ændringsforslaget:

For ændringsforslaget stemte 5 udvalgsmedlemmer: Bo Asmus Kjeldgaard (F), Signe Goldmann (F), Peter Thiele (F), Lise Thorsen (A) og Lars Weiss (A).

Imod ændringsforslaget stemte 4 udvalgsmedlemmer: Morten Kabell (Ø), Lars Berg Dueholm (V), Jakob Næsager (C) og Karin Storgaard (O).

Ændringsforslaget blev vedtaget.

Der blev stemt om indstillingen:

For indstillingen stemte 5 udvalgsmedlemmer: Bo Asmus Kjeldgaard (F), Signe Goldmann (F), Peter Thiele (F), Lise Thorsen (A) og Lars Weiss (A).

Imod indstillingen stemte 4 udvalgsmedlemmer: Morten Kabell (Ø), Lars Berg Dueholm (V), Jakob Næsager (C) og Karin Storgaard (O).

Ingen undlod at stemme.

Indstillingen blev anbefalet.

SF's gruppe afgav protokolbemærkning:

”SF ønsker et notat, der redegør for de trafikale konsekvenser af Østerbro Lokalråds forslag om ikke at lave afgreningsanlægget til Østerbrogade ved Strandvænget/Strandpromenaden. Det skal af notatet fremgå, hvornår en beslutning om afgreningsanlægget senest skal tages for ikke at lave forsinkelser i processen.”

Morten Kabell (Ø) afgav protokolbemærkning:

”Enhedslisten går ind for en boret tunnel i stedet for den foreslåede nedgravede, som vil give støj og møg på hele Østerbro og som vil give alvorlige barrierevirkninger for Ryvangkvarteret. Også indfletningen vil give store gener, hvilket ikke havde været nødvendigt. Kompensationen med en cykelpakke ser pæn ud, men vil ikke gavne Østerbro i byggefasen.”

Jakob Næsager (C), Lars Berg Dueholm (V) og Karin Storgaard (O) afgav protokolbemærkning:

”Det Konservative Folkeparti, Venstre og Dansk Folkeparti anerkender aftalen mellem Staten og Københavns Kommune om anlæg af en vej mellem Lyngbyvej og Øresundskysten, men vi kan ikke støtte en anlægsmetode, hvor Østerbro graves op på tværs, og hvor både Kystbanen og Østerbrogade skal afbrydes i anlægsperioden. Desuden er vi skeptiske overfor, hvorvidt vejen er fremtidssikret, idet vejen skal kunne rumme samme mængde trafik som på H.C. Andersens Boulevard, men kun på den halve bredde. Vi tvivler derfor på, at vejen er fremtidssikret til en kommende havnetunnel og evt. roadpricing.”

bilag

[1 - Illustration af vejforslag A på luftfoto](#)

[2 - Politisk proces forud for valg af vejforslag](#)

[3 - Undersøgte og ikke-finansierede tilvalg](#)

[4 - Notat om boldbaner på Ryparkens Idrætsanlæg](#)

[5 - Gener ved vejforslag A](#)

[6 - Økonomioversigt](#)

[7 - Notat til TMU, svar på spørgsmål fra Samvirkende Borgergrupper i København](#)

Økonomiudvalgets beslutning den 13.04.2010

Indstillingen blev anbefalet.

Det Konservative Folkeparti, Dansk Folkeparti og Enhedslisten tog forbehold.

Mikkel Warming (Ø) videreførte Enhedslistens protokolbemærkning fra mødet i Teknik- og Miljøudvalget den 6. april 2010.

Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti videreførte partiernes protokolbemærkning fra mødet i Teknik- og Miljøudvalget den 6. april 2010.

Bo Asmus Kjeldgaard (F) videreførte Socialistisk Folkepartis protokolbemærkning fra mødet i Teknik- og Miljøudvalget den 6. april 2010.

