



Til Karin Storgaard (O)

13-04-2010

Sagsnr.
2010-57400

Dokumentnr.
2010-247663

Sagsbehandler
Anne Kongsfelt

Spørgsmål og svar om Nordhavnsvej

Karin Storgaard (O) har i mail af 8. april 2010 stillet en række spørgsmål til forvaltningen. Spørgsmålene er gengivet nedenfor med sort skrift og efterfulgt af forvaltningens svar til hvert af dem i kursiv med blå skrift.

Sagsakter og relevante dokumenter, der relaterer sig til de fremsendte spørgsmål, er sendt særskilt i hård kopi til Karin Storgaard.

Hvor oplysninger findes på nettet, henvises til relevante links.

A. Anmodning om sagsakter vedr. sikkerheden i tunnelen som en del af Nordhavnsvejen.

Center for Anlæg og Udbud

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

Telefon
3366 3511

E-mail
annkon@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009488145

www.kk.dk

Anmoder om sagsakter til alle relevante dokumenter / beregninger m.v til de opstillede sikkerhedskrav ved og i tunnelen, herunder beredskabsplaner fra politi, beredskabsstyrelsen og Københavns brandvæsen.

For opstilling af og senere implementering og opfølgning af sikkerhedsforanstaltninger i tunnelen, defineres først en risikopolitik, som beskriver det acceptable risikoniveau for anlægget. Samtidigt oprettes et Risk Management system, som skal sikre anlægget for den fornødne sikkerhed i driftsfasen.

Dernæst nedsættes en (NSURR) arbejdsgruppe "Nordhavnsvej, Sikkerhed, Ulykke, Redning og Rømning" med repræsentanter for ejeren, dennes rådgivere, væsentlige interessenter, herunder Vejdirektoratet, samt politi og brandvæsen, som sammen skal vurdere, hvilke systemer som skal etableres, og hvorledes de skal styres og overvåges. I denne proces indgår løbende risikoanalyser, som skal verificere status på arbejdet. Resultaterne nedfældes løbende i et arbejdsdokument, som, når arbejdet er afsluttet, udgør projektgrundlaget for den videre detailprojektering.

Status er, at der ikke foreligger noget endeligt omkring sikkerhedskravene til anlægget, idet projektet pt. kun er i projektforslagsfasen og skal videreudvikles. I forbindelse med en ændring af projektet til 2 spor uden nødspor skal det allerede udførte arbejde ligeledes revurderes.

Mht. til spørgsmålet vedrørende beredskabsplaner for Københavns Politi og brandvæsen, vil disse først blive udviklet på et senere tidspunkt når de øvrige ovenfor nævnte ting er på plads.

Følgende bilag er sendt særskilt til Karin Storgaard:

Bilag A1 - "Risk Management System- risiko i driftsfasen", foreløbig udgave januar 2010

Bilag A2 - Notat- "Risikopolitik og acceptkriterium", marts 2010

Bilag A3 - Seneste 3 referater fra NSURR gruppemøderne

B. Anmodning om sagsakter vedr. beregningsgrundlaget herunder estimere trafikanalyser frem til 2050 som danner basis for støj og luftforureningen herunder sod/partikler PM10 og PM2,5 samt indholdet af PAH som lejres i naturen - herunder særligt på græsarealerne ved Ryvang Idrætsanlæg samt de sundhedsmæssige/kræftfremkaldende konsekvenser for brugerne af fodboldarealerne.

Beregningsgrundlaget for de udførte trafikanalyser fremgår af den udsendte VVM redegørelse og de tilhørende rapporter. Der henvises

til projektets hjemmeside www.kk.dk/nordhavnsvej under "infomateriale", hvor du kan finde dette materiale. Med hensyn til de øvrige spørgsmål om støj og luftforurening henvises til nedenstående bilag, som tidligere er fremsendt i forbindelse med tilsvarende henvendelser:

Følgende bilag er sendt særskilt til Karin Storgaard:

Bilag B1 - Resumerapport om luftforurening

bilag B2 - Luftkvalitetsberegninger af NO₂ i nærmiljø med begrænset oxidation og rensning af tunnelluft med bilag

Bilag B3 - Luftforurening i driftsfasen

Bilag B4- Notat fra DMU med kommentar til

"Luftkvalitetsberegninger af NO₂ i nærmiljø med begrænset oxidation og rensning af tunnelluft"

På www.kk.dk/nordhavnsvej kan du også finde spørgsmål/svar -ark om Nordhavnsvejs konsekvenser for luften.

C. Anmodning om sagsakter til materialet vedr. omlægning af naturgasfordelingsledning max 50 til Strandpromenaden, Strandøre, Strandvejen Vangehusvej og Svanemøllevej herunder godkendelse til omlægningen fra Arbejdstilsynet - desuden de planer for omlægning af naturgasfordelingsledningen **igen** hvis / når Nordhavnsvej bliver forlænget lagt gennem Svanemøllelystbådehavn, dermed spærrer naturfordelingsgasledningen i det anlagte traceet for en vej/tunnel da naturgasfordelingsledningen er placeret langs "strandkanten".

Gasledningen ligger på gæsteprincip, dvs., at det er ejeren Dong, som selv forestår både projektering, myndighedsgodkendelse og udførelse (og betaler de dermed forbundne udgifter). Spørgsmålet må derfor stilles til DONG direkte. Ledningens placering i forhold til en mulig senere forlængelse af vejen til Nordhavn er ikke behandlet, da det ikke er fastlagt præcist, hvorledes forlængelsen skal udføres.

D. Anmodning om sagsakter af de aftaler med Københavns Bymuseum for evt. fund eller spor af historisk karakter m.v. i området som udgraves.

Der findes ingen sagsakter på det forespurgt ud over det høringssvar, som blev afgivet af Københavns Bymuseum den 3. april 2009.

Følgende bilag er sendt særskilt til Karin Storgaard:

Bilag D1 - Høringssvar fra Københavns Bymuseum den 3. april 2009

E. Anmodning om sagsakter af de aftaler mellem Forsvarsministeriet og Københavns Kommune vedr. nedrivning af bevaringsværdige

bygninger samt opførelse igen efter cut & cover er anlagt - herunder krav fra Kulturarvsstyrelsen om fredning af bygningerne.

Nedrivningen og genopførelsen af de bevaringsværdige bygninger forventes gennemført som en egentlig ekspropriationssag, hvilket fremgår af nedenstående referater fra møde nr. 8 og 9 (bilag E1 og E2).

Med hensyn til Kulturarvsstyrelsen er det en misforståelse, at de skulle have krævet en fredning, for som de oplyser i deres høringssvar, er der tale om et forslag til fredning af bygningerne. Sagen er efterfølgende blevet drøftet mellem Center for Bydesign og Kulturarvsstyrelsen, jf. nedenstående korrespondance (bilag E3 og E4).

Følgende bilag er sendt særskilt til Karin Storgaard:

Bilag E1 - referat nr. 8 vedr. tunnelbyggeri på Svanemøllens Kaserne

Bilag E2 - referat nr. 9 vedr. tunnelbyggeri på Svanemøllens Kaserne

Bilag E4 - Høringssvar fra Kulturarvsstyrelsen den 26. oktober 2009

Bilag E4 - Brev fra Center for Bydesign til Kulturarvsstyrelsen

F. Anmodning om sagsakter til dok. vedr. sikkerhed for terror i tunnelen under et militært areal - herunder de dok. som forsvaret har udarbejdet i sagen.

Forhold omkring sikkerhed mod terror håndteres af Politiets Efterretningstjeneste. Henvendelsen må derfor rettes til dem.

G. Anmodning om sagsakter til relevante dok. for støj ved anlæg af Nordhavnsvej og vejen i drift herunder tunneludmundingerne set i relation til den af Københavns Kommune udarbejdet støjhandlingsplan 2008 - 2013, herunder de sundhedsmæssige aspekter m.v.

Støj fra trafikken på Nordhavnsvej er beskrevet i VVM-redegørelsen, i baggrundsnotatet til VVM-redegørelsen: Nordhavnsvej – Støj i driftsfasen, Rambøll november 2008, samt notater om supplerende støjberegninger 'Støj - Nordhavnsvej notat indeholder en beskrivelse af ændringer i trafikstøjen i og omkring Nordhavnsvej i 14 meters højde (svarende til 5. sals højde)' og 'NHV 832-005 reviderede støjberegninger med 4 vejklasser'.

Der er ikke gennemført særlige støjberegninger i forhold til tunnelmundingerne. Trafikstøjen beregnes med en støjberegningsmodel NORD2000, der bygger på en digital model af området og den forventede trafik. Tunnelstrækningen og munden indgår i den digitale model af området.

Indhold i støjhandlingsplanen er fastlagt i Støjbekendtgørelsen og den medfølgende vejledning. Støjhandlingsplanen omfatter trafikstøj fra veje, jernbaner og lufthavne samt støj fra virksomheder omfattet af EU's IPPC-ordning.

Følgende bilag er sendt særskilt til Karin Storgaard:

Bilag G1 - Bilagsrapport om Støj i driftsfasen, november 2008

Bilag G2 - Notat om ændringer i trafikstøjen i og omkring Nordhavnsvej i 14 meters højde.

Bilag G3 - Notat om reviderede støjberegninger

H. Anmodning om sagsakter til dok. af de sikkerhedsmæssige aspekter ved bygning af forslag A0 på Strandvænget og Ryvangs Allé ved de to store etageejendomme, at disse ikke skrider eller bliver beskadiget, set i relation til ulykken i Köln Tyskland og ikke mindst til sagen på Frederiksborggade/Nørre Voldgade ved bygning af Metrostation Nørrebro, hvor arbejdet på stationen måtte standses i 8 mdr. og bygningen understøttes, og mange skader udbedres i de enkelte boliger, samt med henvisning til den voldgift sag som verserer omkring ansvar og et krav mod Metroselskabet på 2. mia. kr. Samt kommunens kendskab til andre bygninger, hvor der er sket skader ved udgravninger tæt på facaden.

Udgravningen for tunnelen vil foregå tæt på hjørnerne af ejendommene på hjørnet af Strandvejen/Strandvænget og Strandvejen/Ryvangs Allé. Der er særlig fokus på at sikre disse ejendomme i byggefasen. Byggegrubeindfatningen udføres derfor med ekstra stor stivhed (sekantpæle med forankring i flere niveauer), som i kombination med de forholdsvis højtliggende moræneaflejringer vil sikre, at skadelige sætninger af ejendommene undgås. Et egentligt detailprojekt for denne byggegrubeindfatning vil først foreligge, efter at der er indgået kontrakt, da det er entreprenøren, som skal detailprojektere interimskonstruktionen.

I. Anmodning om sagsakter vedr. den tilslutningsmodel som er aftalt mellem Vejdirektoratet og Københavns Kommune - herunder de dok. som opstiller den merpris for tilslutning til statsvejen Helsingørmotorvejen i forhold til VVM-redegørelsens 5 forslag, som alle er afvist af Vejdirektoratet.

Påstanden om at der skulle være indgået en aftale med Vejdirektoratet om en ny tilslutningsmodel, i forhold til de i VVM redegørelse viste, er forkert.

Der er ikke indgået nogen aftale med Vejdirektoratet om hvilket tilslutningsanlæg, som skal etableres. Det er på nuværende tidspunkt kun slået fast, at Vejdirektoratet ikke vil kunne acceptere et

*signalreguleret kryds, som var den ene af de fem løsningsforslag.
Status for arbejdet fremgår af nedenstående referater fra møde nr. 3
og 4 vedr. "Tilslutningsanlæg til Helsingørmotorvejen".*

*Følgende bilag er sendt særskilt til Karin Storgaard:
Bilag II- referat nr. 3 vedr. tilslutningsanlæg til Helsingørmotorvejen
Bilag I2- referat nr. 4 vedr. tilslutningsanlæg til Helsingørmotorvejen.
Bilag I3- Bilagsrapport om tilslutningsanlæg ved
Helsingørmotorvejen, december 2008.*

J. Anmodning om sagsakter vedr. det totale regnskab for
TMF udgifter som allerede er afholdt vedr. Nordhavnsvej pr. 1. april
2010 herunder, herunder separat udgifterne til Ingeniørvirksomhederne
Rambøll Danmark A/S og Sund & Bælt Partner A/S for tegninger
rapporter m.v. for udarbejdelse af VVM-redegørelsen m.v. til
vejforslagene A1+A2 samt B med de varianter som er udarbejdet.

*Københavns Kommunes årsfordelte udgifter fremgår af bilag J1, som
er et udtræk af Center for Anlæg og Udbuds projektstyringsværktøj
Primavera. Herudover har By og Havn oplyst, at der i 2004 er
anvendt godt 1,8 mio.kr. på Nordhavnstunnelen.*

K. Anmodning om sagsakter for den rapport udarbejdet af Rambøll
vedr. luftrensning i tunnel m.v.

Der henvises til bilagene om støj og luftforurening til pkt. B

L. Anmodning om sagsakter i aftale mellem Københavns Kommune
og DSB og Banedanmark om udgifter til gener ved stop at
togtrafikken på S-tog samt kystbanen ved lukning af de enkelte
strækninger.

*Der er indgået en bygherreoverenskomst med Banedanmark om
Nordhavnsvejs krydsning af banen. (bilag L3). Af overenskomstens
afsnit 3.2 punkt 6 og 7 fremgår det at Københavns Kommune skal
friholde Banedanmark for omkostninger såfremt sporspærringer ikke
frigives i tide, samt at Københavns Kommune træder i Banedanmarks
sted, i det omfang operatørerne eller 3. part måtte pålægge
Banedanmark et erstatningsansvar, som kan henføres til Københavns
Kommune.*

*I forbindelse med udarbejdelsen af VVM redegørelsen er der holdt en
del møder med Trafikstyrelsen, DSB og Banedanmark. Den skitserede
trafikafviklingsplan i anlægsperioden, aftalt med Trafikstyrelsen,
fremgår af bilagsrapporten "Togtrafik i anlægsfasen, november
2009"(Bilag L1).*

Af baggrundsrapporten, Samfundsøkonomi, november 2008 afsnit 3.4 (www.kk.dk/nordhavnsvej) fremgår, at det har været drøftet at etablere en midlertidig gangbro mellem to perroner på Hellerup Station, for at sikre togskift mellem Nord-banen og Kystbanen og omvendt i forbindelse med sporspæringer af de to baner. Der er afsat et beløb i anlægsoverslaget på 10 mio. kr. til etablering af en midlertidig gangbro.

DSB har i deres høringsvar beskrevet de økonomiske konsekvenser af sporspæringerne (Bilag L2).

Der er ingen kutyme for at kompensere tog-operatørerne for omkostninger/mistet fortjeneste i forbindelse med rettidigt indmeldte sporspæringer. Følgelig er der intet aftalt herom. DSB har igennem de seneste ti år haft ønske om at udbygge vendekapaciteten på Østerport for generelt at sikre regulariteten. Dette ønske er aktualiseret i valg af vejforslag A, men der foreligger ingen aftale herom, og det er forvaltningens holdning, at der er tale om et generelt regularitetsforbedrende tiltag.

Følgende bilag er sendt særskilt til Karin Storgaard:

Bilag L1 Togtrafik i anlægsfasen, november 2009

Bilag L2 DSB's høringsvar.

Bilag L3 Bygherreoverenskomst med Banedanmark.

M. Forvaltningens kommentaret til følgende: Rambøll har et kontor i Århus og København. I Århus skal man lave en Marselistunnen fra havnen og ud til motorvejene uden for Århus vejen er en 2x2 spor vej som er ca. 2,3 km lang hvor tunneltrafikken forventes at være i 2023 på omkring 13.000 køretøjer heraf ca. 5.000 tung trafik pris ca. 1,6 mia. kr. ca. 82% er tunnel. I Lokalplane nr. 875 Århuskommune samt VVM-redegørelsen tilkendes gives følgende citat:

"... Den vestlige tunneludmunding er placeret i nærheden af boliger (Kirkedammen). De udførte modelberegninger viser, at der for enkelte af disse boliger vil kunne forekomme forurening over EU's grænseværdier."

Alle disse dokumenter kan læses på Århus-kommunehjemmeside herunder erkendelsen om evt. sundhedsskadelige effekt på mennesker på grund af støj.

På basis af Marselistunnen i Århus udarbejdet af Rambøll med en trafikmængde på ca. 13.000 køretøjer som hverdagstrafik kan man ikke overholde EU's krav til grænseværdier ved tunneludmundingen.

Hvordan kan man i København overholde **alle grænseværdier** som tilkendes givet i det politiskforlig afsnit 2 om Nordhavnsvej af 25.03.2010 som det også fremgår af Rambøll's rapporter m.v. i København med en køretøjmængde på 35- 50.000 køretøjer heraf > 5.000 tunge køretøjer på hverdagsdøgn og en tunnel på fra 615 til 662 meter alt efter forslag fra fortiden 2005, når man ikke kan i Århus med

en mængde på 13.000 køretøjer heraf 5.000 tung trafik og det er samme ingeniørfirma?

I Lokalplanen i Århus til Marselistunnelen, tilkendegives de sundmæssige aspekter for mennesker under byggefasen og under drift, set i relation og tilkendegivet i høringsvaret vedr. VVM-redegørelsen Nordhavnsvej, er afvist at det tilsiger loven ikke man skal oplyse, bliver sådanne aspekter belystes i Nordhavnsprojektet?

"I den fremsendte tekst sammenlignes luftforureningen på Marselistunnelen og Nordhavnsvej, og der spørges hvorfor, der kan være problemer med at overholde EU's grænseværdier for luftforurening på Marselistunnelen, når der tilsyneladende ikke er problemer på Nordhavnsvej.

De 2 projekter kan ikke umiddelbart sammenlignes, bl.a. fordi tunnellængden og den beregnede lastbilprocent er forskellige på de 2 projekter. Marselistunnelen er ca. 2.200 meter, mens tunnelen på Nordhavnsvej er ca. 615 meter. I projektet for Marselistunnelen er det beregnet, at der i 2023 forventes ca. 19.000 biler (Årsdøgntrafik) med en lastbilprocent på ca. 31 %, svarende til ca. 6.000 lastbiler.

I Nordhavnsvej er der regnet med 35.000 biler i 2018 med en lastbilprocent på ca. 7 % svarende til ca. 2.400 lastbiler.

Da NOx-emissionsfaktoren fra lastbiler er mere end 7 gange højere end fra personbiler, og da mængden af NOx og NO2 ved tunnelmundinger også er stærkt afhængig af tunnellængden, vil der være en stor forskel på NOx og NO2 forureningen i de to projekter.

EU-grænseværdier: Grænseværdi for NO2 på timemiddelbasis er 200 mikrogram/m³ og denne værdi må højst overskrides 18 gange på et år. Grænseværdien overskrides ikke ved de tættest liggende boliger på nogle af de to projekter. "

Sundhedsmæssige aspekter: De sundhedsmæssige aspekter er belyst i VVM redegørelsens afsnit 11 "Mennesker, Sundhed og samfund" der beskriver dette.

Link til VVM redegørelse: <http://www.kk.dk/nordhavnsvej> under "infomateriale".

N. Forvaltningens kommentarer: Er de af WHO og EU grænseværdier samt Miljøstyrelsens vejledning 4/2007 "støj fra Veje" juni 2007, da Københavns Kommune er pligtig til at have et "støjhandlingsplan 2008 - 2013 for Københavns Kommune" dok nr. 2010-108732 er det korrekt opfatte og med den støjhandlingsplan så overholdes ikke alle grænseværdierne for boligerne langs Nordhavnsvej således som forvaltningen postulerer og hvad vil forvaltningen gøre ved det, at grænseværdierne samt intentionen i Kommuneplanen 2009 afsnit Miljø overholdes i bygge og driftsfasen?

*Nedenstående svar dækker også henvendelse fra 8. april 2010:
Støj fra anlægsarbejder indgår ikke i Forslag til Støjhandlingsplan
2008 – 2013 for Københavns Kommune. Indhold i
støjhandlingsplanen er fastlagt i støjbekendtgørelsen og den
medfølgende vejledning. Den kortlægning af støj fra veje, der ligger
til grund for Forslag til Støjhandlingsplan 2008 – 2013 for
Københavns Kommune viser, at over 60 % af boligerne overskrider
Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for det vægtede døgn
gennemsnit på 58 dB, og at 17 % af boligerne i Københavns
Kommune overskrider denne vejledende grænseværdi med mere end
10 dB og kan beskrives som stærkt støjbelastede.*

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

O. Anmodning om sagsakter til OPP projekter afholdt i udlandet
herunder økonomiske beregninger m.v.

*Forvaltningen har ikke sagsakter om OPP projekter afholdt i
udlandet. Der henvises til - "Fremtidssikring af Nordhavnsvej,
Afrapportering fra Arbejdsgruppen, marts 2010": vedlagt som bilag
til Teknik og Miljøudvalgets dagsorden den 6. april, pkt. 2.*

P. Anmodning om sagsakterne til de oplysninger og beregninger m.v
hvordan forvaltningener er kommet til pris for projektet A0 på 1,84
mia. kr. 4. kv. 2009 se også beslutninger i BR 15. december 2005 pkt
47.

*I forbindelse med udarbejdelsen af VVM redegørelsen er der lavet
detaljerede anlægsoverslag for Vejforslag A1 + A2 samt for
Vejforslag B. Disse anlægsoverslag fremgår af "Nordhavnsvej
Baggrundsrapport, Teknik, december 2008" til "Nordhavnsvej til
"Nordhavnsvej VVM- Redegørelse og Miljøvurdering" dateret januar
2009. (www.kk.dk/nordhavnsvej - under "infomateriale")*

*Af Afsnit 9.2.1. s. 139 fremgår det, at det samlede anlægsoverslag
(december 2008) for Vejforslag A1 er på 2.259 mio. kr. i 1. juli 2007
prismiveau. Hertil skal lægges 63 mio. kr. i deponeringsafgift. Total
2.322 mio. kr. Dette vejforslag er for en 6-sporet vej.*

*Som det fremgår af teksten under det skema, du henviser til, er beløbet
på 1,84 mia. kr. beregnet på baggrund af ovennævnte anlægsoverslag.*

Af selve rapporten "Fremtidssikring af Nordhavnsvej, Afrapportering

fra Arbejdsgruppen, marts 2010" (Teknik- og Miljøudvalgets dagsorden den 6. april, pkt. 2) fremgår det endvidere af rapportens bilag 3, at udgifterne til brede kørespor og brede nødspor i alt er opgjort til 431 mio. kr. (33 + 331 + 67) mio. kr. og fremtidssikring i Strandvænget til 80 mio. kr. Alle tal i 1. juli 2007 prisniveau. Tallene er baseret på Rambøll's detaljerede anlægsoverslag fra december 2008. (Rambøll's notat af 12. november 2009, vedlagt som bilag P1.)

På basis af anlægsoverslaget for december 2008 er det således beregnet, at Vejforslag A med 2 x 2 spor uden nødspor kan udføres for 1.748 mio. kr. Dette beløb er fremkommet, som følger:

Anlægsoverslag A1	2.259 mio. kr.
minus brede spor, nødspor og fremtidssikring	511 mio. kr.
I alt i 1. juli 2007 prisniveau	1.748 mio. kr.

Hvilket fremskrevet til 2. kvartal 2009 prisniveau udgør 1,84 mia. kr.

Projektets økonomiske ramme fremgår af økonomiafsnittet i indstillingen "Nordhavnsvej - den økonomiske ramme" (Teknik- og Miljøudvalgets dagsorden den 6. april, pkt. 2).

Projektets rådgivere Rambøll vil hurtigst muligt, med forbehold for Borgerrepræsentationens behandling af sagen den 29. april, udarbejde projektforslag for vejforslag A med 2 x 2 spor med tilhørende detaljerede anlægsoverslag, som vil blive forelagt Teknik- og Miljøudvalget som beskrevet i indstillingen "Nordhavnsvej, valg af vejforslag, løsning A" (Teknik- og Miljøudvalgets dagsorden den 6. april, pkt. 4).

Følgende bilag er sendt særskilt til Karin Storgaard:
Bilag P1- foreløbigt notat af den 12.11.2009 om anlægsoverslag udarbejdet af Rambøll

Q. Anmodning om sagsakter af de af Vejdirektoratet udførte projekter med jacked tunneler i Danmark samt priser og evt. besparelse ved brug af denne metode m.v.

Der henvises til tidligere svar på henvendelse fra den 16. marts 2010 vedr. dette emne.

Forvaltningen har ikke adgang til Vejdirektoratets sagsakter. Henvendelse bør derfor ske til Vejdirektoratet direkte.

R. Anmodning om sagsakter for de udgifter der vil komme for

at udarbejde der "NYE" projekt A0 - således at materiale kan sendes i udbud jf. EU's regler om udbud.

Den endelige ramme for udførelsen af det nye vejforslag A0 (C&C tunnel med fire spor uden nødspor) er endnu ikke fastlagt, og det er derfor ikke muligt at give nøjagtige oplysninger om de udgifter, som er forbundet med projektering af vejforslaget frem til udbud. Overslagsmæssigt forventes det, at det vil koste mellem 5 og 8 mio. kr. at projektere vejforslaget til samme niveau (projektforslag) som vejforslag A1 + A2 og B.