



19 NOV. 2007

Hvidbog 1

VVM-redegørelse for etablering af Nordhavnsvej

oktober 2007

Center for Miljø

Kalvebod Brygge 45
Postboks 259
1502 København V

Telefon
33 66 58 00

Telefax
33 66 71 33

EAN-nr. 5798009595959

P nr. 1.003.252.395

E-mail
miljoe@tmf.kk.dk

www.tmf.kk.dk

Kapitel 1 Indledning	2
Kapitel 2 Sammenfattende vurdering	5
Kapitel 3 Beskrivelse af de fremlagte vejforslag.....	8
Kapitel 4 Resumé og vurdering af indkomne bemærkninger	10
Valg af alternativ	10
Vejforslag 1	10
Vejforslag 2	10
Vejforslag 3	11
Tunnelløsning	11
Andre vejforslag	12
Tilslutningsanlæg	13
Vurdering af alternativer	13
Trafikale forhold.....	17
Behov for vej, kapacitet og fremtidssikring	17
Trafikale konsekvenser på eksisterende vejnet	17
Trafikafvikling og andre gener i anlægsperioden.....	18
Effekter på kollektiv trafik og adgang til stationer.....	18
Vurdering af trafikale forhold.....	18
Fysiske konsekvenser ved forslagene.....	20
Ledningsomlægninger	20
Indgreb i nuværende arealanvendelse/ekspropriation	21
Vurdering af fysiske konsekvenser.....	21
Miljømæssige forhold.....	22
Æstetisk forringelse af området/arealbeslaglæggelse)	22
Rekreative forhold	22
Støj og luftforurening	23
Andre miljøpåvirkninger	23
Vurdering af miljømæssige forhold.....	23
Økonomi og andet	24
Økonomi	24
Andre forhold	24
Vurdering af økonomi og andre forslag	25
Kapitel 5 Oversigt over modtagne høringssvar	27

Kapitel 1 Indledning

Københavns Kommune har besluttet at etablere en forbindelsesvej mellem Helsingørmotorvejen og Nordhavn. I forbindelse hermed skal der udarbejdes kommuneplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse.

Københavns Kommune har indledt arbejdet hermed og har udarbejdet en debatfolder for at indkalde idéer, bemærkninger og forslag fra borgere, organisationer, foreninger, m.v. inden kommuneplantillægget og VVM-redegørelsen udarbejdes.

Det har været muligt at indsende hørings svar fra d. 22. august til den 24. september 2007. Desuden har der været afholdt et borgermøde d. 11. september 2007, hvor der blev informeret om projektet og givet mulighed for at stille afklarende spørgsmål til de foreliggende planer.

Denne hvidbog indeholder et resumé og en vurdering af de skriftlige bemærkninger, der er modtaget i høringsperioden. Endelig er en fortegnelse over samtlige modtagne hørings svar medtaget i hvidbogen.

Der er indkommet i alt 111 skriftlige bemærkninger, fordelt på seks myndigheder, ni virksomheder og selskaber, 35 organisationer, foreninger og institutioner og 61 privatpersoner. Henvendelserne fra "privatperson" repræsenterer i flere tilfælde mere end en person. Bemærkningerne fra foreninger og lign. repræsenterer naturligvis flere personer og derudover er der en underskriftsamling med 36 underskrifter samlet af ejerlavet på Svanevænget.

De skriftlige bemærkninger omhandler både synspunkter omkring de nuværende forhold i området og forholdene som følge af etablering af den kommende Nordhavnsvej. Synspunkter og bemærkninger om de nuværende forhold er medtaget i vurderingerne, i det omfang de har betydning for den igangværende VVM-proces.

Mange af de fremkomne bemærkninger omhandler de samme forhold. Det er derfor valgt at lave en samlet besvarelse i stedet for at gentage besvarelsen for hvert enkelt hørings svar.

Vurderingen af bemærkningerne kommer sidst i de fem afsnit; *Valg af alternativ, Trafikale forhold, Fysiske konsekvenser ved forslagene, Milø-mæssige forhold og Økonomi og andet*. Den endelige sammenfattende vurdering skal læses i Kapitel 2. Alle vurderinger er angivet med kursiv.

Den videre proces

Når hvidbogen er tiltrådt af Borgerrepræsentationen, vil den blive sendt til dem, der har fremsendt bemærkninger.

Efter tidsplanen vil et forslag til kommuneplantillæg med VVM-redegørelse blive offentliggjort i foråret 2009, og der vil være en høring på otte uger, hvor det er muligt at komme med bemærkninger til forslaget. Der vil blive sendt en meddelelse om offentliggørelse af forslaget til dem, som har indsendt bemærkninger i den første høring.

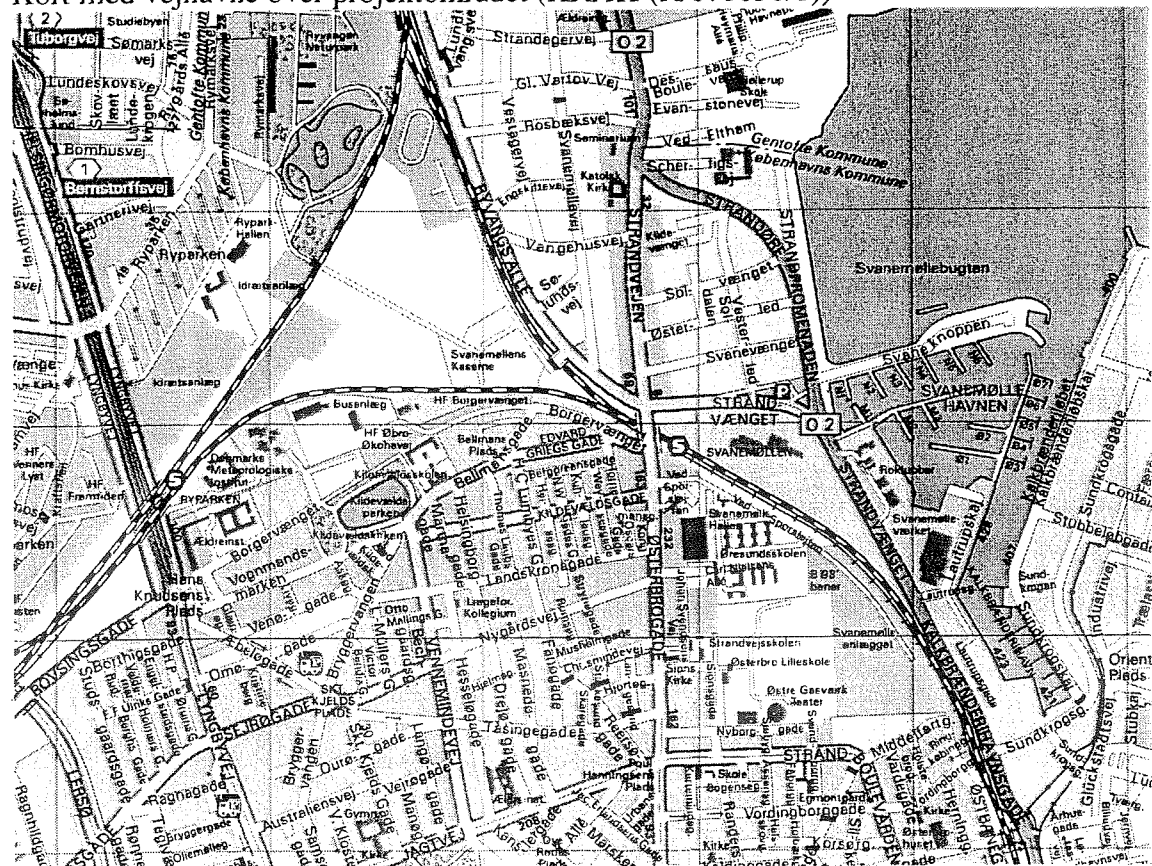
Der planlægges et informationsmøde ultimo 2007/primus 2008. Datoen for mødet vil blive annonceret i lokalpressen.

Derefter vil Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Borgerrepræsentation behandle kommuneplantillægget med tilhørende VVM-redegørelse endeligt. Hvis det bliver vedtaget, er der en klagefrist på 4 uger.

Sideløbende med VVM-processen vil der være en proces med at tilvejebringe de nødvendige lokalplaner.

Det er vurderet, at planerne for Nordhavnsvejen også er omfattet af lov om miljøvurdering af planer og programmer (lov nr. 316 af 5. maj 2004). Kravene til loven vil blive opfyldt ved at supplere VVM-redegørelsen med bl.a. et overvågningsprogram.

Kort med vejnavne over projektområdet (KRAK (R/071030/1))



Kapitel 2 Sammenfattende vurdering

Generelt har den gennemførte offentlige høring vedrørende Nordhavnsvej vist, at der er bred forståelse for behovet for en ny forbindelsesvej mellem Helsingørmotorvejen og Nordhavnsområdet.

Ved etablering af en ny vej er det et markant ønske i hovedparten af henvendelserne, at den skal være fremtidssikret i forhold til den forventede udbygning i Nordhavn.

Københavns Kommune har, siden den 1. høring blev gennemført, fået udarbejdet en redegørelse vedrørende infrastrukturen ved udbygning af Nordhavn (Infrastruktur Nordhavn oktober 2007), som taler stærkt for en fremtidssikring af vejforbindelsen. Det fremgår af redegørelsen, at en stor udbygning af området vil afføde trafikmængder, som betinger at Nordhavnsvej udformes med mulighed for at udvide til en større kapacitet end fire spor. Endvidere ønskes ved en stor udbygning mulighed for tilslutning til en havnetunnel. Hvis vejen skal betjene den ydre del af Nordhavn og kunne forbindes med en eventuelt kommende havnetunnelforbindelse til Amagermotorvejen, skal den sigte direkte mod den nordlige del af havnen.

Set i dette perspektiv er Vejforslag 2 ikke længere interessant og Vejforslag 3 vurderes i den sammenhæng heller ikke at være optimalt.

Vejforslag 1 vil derimod - med muligheden for videreførelse af vejen på tværs af Svanemøllebugten - kunne opfylde kravet om fremtidssikring ved en udvidelse til fire spor plus nødspor og mulighed for tilslutning til en havnetunnel.

Det er det generelle indtryk fra høringen, at der lægges stor vægt på, at der vælges en løsning, som ikke bidrager til at øge den miljømæssige belastning af områderne omkring de mulige linjeføringer. Den nuværende trafik med dertil hørende miljømæssige gener fremhæves af mange som en belastning allerede.

Dette er også baggrunden for at de fleste anser de eneste acceptable løsninger på udformningen af det nye vejanlæg for at være fuldt nedgraved på hele strækningen eller udført som en boret tunnelloøsning.

Et stort antal høringssvar peger på Svanemøllegruppens forslag (Vejforslag 3) som det mest acceptable forslag, fordi det indebærer, at vejanlægget er placeret i en nedgraved tunnel. Der bliver dog også peget på det problematiske i, at Vejforslag 3 indebærer ganske store ind-

greb/ekspropriationer i området omkring Borgervænget og østpå i anlægsfasen.

Både Vejforslag 2 og 3 indebærer, at der i bygge- og anlægsfasen vil blive tale om markante påvirkninger af boligområdet langs Borgervænget og af Øresundsskolen og betyde indgreb i Danlink-sporet/Farumbanen, som anses for problematiske og vil betyde væsentlige påvirkninger af togdriften i anlægsperioden.

Alle tre vejforslag vil imidlertid indebære ekspropriationer, både midlertidige og permanente, langs linjeføringerne.

Vejforslag 1 - og Vejforslag 2 - kritiseres i høringssvarene, fordi anlæggene kun er placeret i tunnel på en kortere strækning og således både medfører varige indgreb i det fysiske miljø og gener fra trafikken. Flere peger på at Vejforslag 1 og 2 kan etableres mere skånsomt miljømæssigt ved, at vejen på en større del af strækningen placeres i tunnel, som ved Svanemøllegruppens forslag.

Netop alvorlige indgreb i den nuværende arealanvendelse - herunder også omfattende ledningsomlægninger - samt hensynet til rekreative interesser, støj og forurening, vejens visuelle betydning, trafikale gener i anlægsperioden og andet får mange til at pege specifikt på en boret tunnelløsning.

En boret tunnelløsning vil i langt mindre grad, end løsninger der placeres i eller middelbart under terræn, medføre påvirkninger for eksisterende boliger, institutioner, rekreative områder og ledningsføringer end vejforslag der placeres overjordisk, uanset om de er overdækkede eller ej.

Det er vurderet, at en boret tunnelløsning vil tilgodese de samme hensyn som Vejforslag 3 og samtidig minimerer generne som følge af de fysiske indgreb i anlægsfasen.

Mange henvendelser handler om tilslutningsanlæggene. Mere specifikt omhandler en del henvendelser mulighederne for at placere tilslutningsanlægget mellem Helsingørmotorvejen og Nordhavnsvej ved Ryparken under jorden, fordi man finder at området i forvejen er hårdt miljømæssigt belastet. Det vurderes, at forskellige muligheder, herunder eventuel overdækning af tilkørselsramperne, bør undersøges i det videre forløb. Der er kommet forskellige konkrete forslag til tilslutningsløsninger, hvoraf nogle vil indgå i det videre arbejde.

Mange henvendelser ønsker med udgangspunkt i intentionen om at understøtte en bæredygtig byudvikling i Nordhavnsområdet, at der i

den kommende planlægning af Nordhavnsvej, medtages planer for etablering af nye, kollektive trafikforbindelser og cykelstiruter.

Planlægningen vedrørende disse trafikale betjeningsmuligheder indgår imidlertid ikke som en del af dette projekt, men i de langsigtede planer for trafikbetjening af udviklingsområdet i Nordhavn. Undersøgelserne udføres Københavns Kommune i forbindelse med projekt "Infrastruktur Nordhavn", som et led i overvejelserne om den fremtidige byudvikling i Nordhavnen.

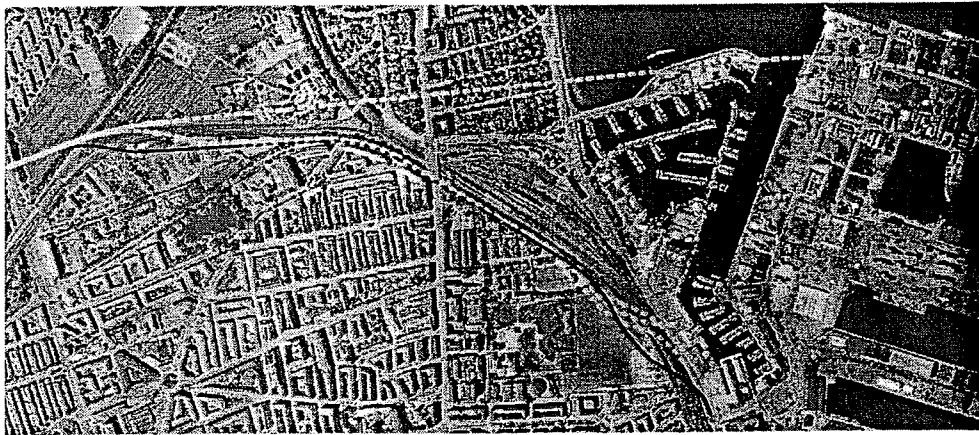
Der er i høringssvarene påpeget en lang række miljømæssige problemer med anlæggelse af en ny vej. De miljømæssige konsekvenser samt foranstaltninger til nedbringelse af disse vil blive nøjere beskrevet og undersøgt i VVM-redegørelsen.

På baggrund af de vurderinger, der er foretaget med hensyn til vejens kapacitet og mulighed for at betjene en stor udbygning i Nordhavn samt på baggrund af de fremkomne bemærkninger, ideer og forslag i forbindelse med den første offentlige høring, vurderes det samlet, at

- *miljøkonsekvenserne ved en linjeføring svarende til Vejforlag 1 skal undersøges som hovedforslaget i VVM-redegørelsen. Vejen udføres med fire spor plus nødspor*
- *VVM-undersøgelserne skal afdække de miljømæssige konsekvenser af forskellige varianter i forhold til tunnellængder, tilslutningsanlæg ved Helsingørmotorvejen og Strandvænget herunder evt. overdækning af tilslutningsramper i forbindelse med hovedforslaget*
- *de miljømæssige konsekvenser ved at placere vejforbindelsen i en boret tunnel med fire spor plus nødspor helt til Nordhavn skal undersøges som alternativ til hovedforslaget*
- *VVM-undersøgelsen skal afdække de miljømæssige konsekvenser af forskellige varianter i forhold til tilslutningsanlæg herunder evt. overdækning af tilslutningsramper ved Helsingørmotorvejen i forbindelse med en boret tunnel.*

Kapitel 3 Beskrivelse af de fremlagte vejforslag

Nedenfor er gengivet en kort beskrivelse af de vejføringer, der har været fremlagt i forbindelse med den første høring. Linjeføringen for den borede tunnel har ikke været præciseret i debatoplægget, men det fremgik at linjeføringen lå nord for vejen.



—————	Forslag 1, terræn	- - - - -	Forslag 1, tunnel
—————	Forslag 2, terræn	- - - - -	Forslag 2, tunnel
—————	Forslag 3, terræn	- - - - -	Forslag 3, tunnel
—————	Forslag 4, terræn	- - - - -	Forslag 4, tunnel

Vejforslag 1

I dette forslag føres vejen fra tilslutningen til Helsingørmotorvejen i terræn hen over Ryparkens Boldbaner, over regnvandsbasinet og under Frederiksbergbanen. Vejen følger derefter nordsiden af Farumbanen frem til Svanemøllens Kaserne stadig i terræn. Vejen fortsætter i en tunnel (cut & cover) under kaserens bygninger, S-banen/Kystbanen, Ryvangs Allé og Strandvejen til Strandvænget. Der udføres ikke tilslutning til Strandvejen/Østerbrogade. Strandvænget og Kalkbrænderihavngade samt vejkrydsene ved Sundkrogsgade og Århusgade udbygges i fornødent omfang. Vejforslaget kan udformes således, at det kan fortsætte fra Strandvænget tværs over Svanemøllebugten til Nordhavnsområdet. Vejforslag 1 forudsattes udført med fire vejbaner uden nødspor. Anlægsoverslaget var 1,6 mia. kr (2004-priser)

Vejforslag 2

Fra tilslutningen ved Helsingørmotorvejen føres vejen i terræn hen over Ryparkens Boldbaner, over regnvandsbassinet og under Frederiksbergbanen og Farumbanen. Vejen følger derefter sydsiden af Farumbanen frem til Borgervænget, stadig i terræn. Mellem Borgervæn-

gets bebyggelser og Farumbanen fortsættes vejen i tunnel (cut & cover) frem til øst for Østerbrogade. Vejen fortsætter i terræn syd for Svanemøllen Station og videre over de tidligere gasværksarealer. Lige nord for Vordingborggade krydses under banearealet til sammenfletning med Kalkbrænderihavns-gade. Der etableres ikke tilslutning til Østerbrogade/Strandvejen. Vejforslag 2 forudsattes udført med fire vejbaner uden nødspor. Anlægsoverslaget var 1,7 mia. kr. (2004-priser).

Vejforslag 3

Det skal indledningsvis præciseres, at dette forslag ikke er udarbejdet af Københavns Kommune, men er medtaget i den indledende offentlige høring på baggrund af en henvendelse fra "Svanemøllegruppen".

Vejforslag 3 (Svanemøllegruppens forslag) følger i alt væsentlighed samme linjeføring som Vejforslag 2, men er forslået tunnellagt på hele strækningen. Tunnelen udføres som en cut & cover-tunnel. Efter krydsningen under Frederiksbergbanen forløber tunnelen syd for Farumbanen langs Borgervænget og videre frem til Kalkbrænderihavns-gade. Der kan udføres tilslutning ved Kalkbrænderihavns-gade. Vejen kan tilsluttes en eventuelt kommende havnetunnel. Vejforslag 3 er forudsat udført med seks vejbaner plus nødspor. Anlægsoverslaget er 3,3 mia. kr. (2004-priser).

Boret tunnel

Forslaget indebærer, at vejanlægget udføres på samme måde som vejforslag 1, dvs. at anlægget fra tilslutningen ved Helsingørmotorvejen føres i terræn og under Frederiksbergbanen. Derfra følger vejen nord-siden af Farumbanen frem til Svanemøllens Kasernes arealer i ned-gravet rampeanlæg. Herfra udføres en boret tunnel frem til Nordhavnsområdet. Tunnelen er forberedt for videreførelse i en eventuelt kommende havnetunnel til Refshaleøen og Amager. Ved valg af den borede tunnelløsning, vil det være uhyre vanskeligt at etablere tilslutningsanlæg ved Strandvænget/Kalkbrænderihavns-gade. Anlægsoverslaget for en boret tunnel var ca. 3,9 mia. kr. (2004-priser).

Kapitel 4 Resumé og vurdering af indkomne bemærkninger

Valg af alternativ

Vejforslag 1

Af en række høringssvar fremgår det, at Vejforslag 1 betragtes som det bedste af de tre foreslåede vejforslag, fordi det ikke medfører påvirkninger af boliger, institutioner, kolonihaver og Arrivas busanlæg, m.v. i området omkring Borgervænget.

En anden årsag til at dette vejforslag i et antal høringssvar fremhæves er, at det anses for at være det forslag, der på den bedste måde muliggør en videreførelse over Svanemøllebugten til udbygningsområdet i Nordhavn og videreførelse herfra i en eventuel kommende havnetunnel til Amagermotorvejen.

Endvidere fremføres det, at det findes naturligt at placere Nordhavnsvejen nord for den eksisterende bandedæmning, som i forvejen ligger som en markant "buffer" mellem det eksisterende byområde og havnen. Forslaget anses således for at have færre konsekvenser for boligområder end de to andre vejforslag.

Af flere høringssvar fremgår det dog, at man ikke finder det acceptabelt, at der etableres et tilslutningsanlæg til Strandvænget på grund af den øgede trafik dette vil give i området - herunder påvirkningerne af den planlagte, nye strand i Svanemøllebugten og øvrige rekreative arealer i området ved kysten (Strandpromenaden) og roklubberne, Café Jorden Rundt m.v.

Fordi Vejforslag 1 indebærer indgreb i Ryparkens Boldbaner og indebærer uacceptable støj- og luftforureningsmæssige konsekvenser som følge af at det er placeret i åben grav - især i Strandvænget, finder nogle at vejforbindelsen derfor bør overdækkes på hele strækningen.

Vejforslag 1 anses for at have betydelig indflydelse på Svanemøllens Kasernebygninger og anlæg især i udførelsesperioden, hvorfor det anbefales at vælge Vejforslag 2 eller 3, der ikke berører kaserneområdet i væsentlig grad. Muligheden for at anvende Svanemøllens Kaserne til boliger nævnes også.

Vejforslag 2

Af flere høringssvar fremgår det, at man anser dette forslag for at have væsentlige konsekvenser for de eksisterende boliger, haveforeninger

og institutioner omkring Borgervænget i væsentligt omfang. Også forslaget påvirkning af rekreative arealer og idrætsanlæggene i Ryparken og B93's faciliteter fremføres som argumenter mod dette forslag. En væsentlig årsag hertil synes at være, at anlægget på en del af strækningen ligger i terræn eller åben grav (Ryparken).

Konsekvenserne for Arrivas busanlæg ved Borgervænget og den planlagte genbrugsstation fremføres også som argumenter imod dette forslag.

Af nogle høringssvar fremgår det, at såfremt Vejforslag 2 vælges, bør der ikke udføres med tilslutningsanlæg på strækningen mellem Kalkbrænderihavnsgade og Helsingørmotorvejen.

Af flere høringssvar fremgår det, at Vejforslag 2 indebærer betydende, omkostningsfulde ledningsomlægninger (fjernvarme, gas, m.v.).

Der bliver dog også peget på Vejforslag 2, som den bedste løsning i enkelte af høringssvarene.

Vejforslag 3

En stor del af de høringssvar, der omhandler de fremlagte vejforslag anbefaler denne løsning. Der lægges først og fremmest vægt på at forslaget, som følge af, at det er placeret i en tunnel, vil medføre færre miljømæssige påvirkninger, først og fremmest støjmæssigt.

Flere høringssvar fremdrager muligheden for at rense forurenede luft fra tunnelen, med de sundhedsmæssige fordele dette kan give.

Af andre høringssvar fremgår det - som for Vejforslag 2 - at man finder placeringen af Vejforslag 3 u hensigtsmæssig, fordi den i specielt anlægsperioden vil indebære store indgreb i de eksisterende forhold ikke mindst i området omkring Borgervænget, (dvs. busanlægget ved Borgervænget, institutionerne, boliger, Kildevældsskolen, B93's idrætsanlæg, m.v.)

Også effekterne på drift af jernbanetrafikken i området i anlægsperioden og omfattende ledningsomlægninger nævnes som forhold, der taler imod denne linjeføring og anlægsudformning.

Tunnelløsning (boret/nedgravet)

Rigtig mange henvendelser peger på en underjordisk vejløsning. En del af dem skelner ikke mellem, om den er nedgravet (cut & cover) eller boret, men mange peger specifikt på en boret løsning, væsentligst af hensyn til at undgå omfattende gener i anlægsperioden. De gener, der nævnes, vedrører både trafikafvikling på berørte veje og jernbane-

strækninger, støj- og andre miljømæssige gener og de omfattende ledningsomlægninger, som de tre fremlagte vejforslag medfører.

Mange høringssvar anbefaler, at en boret tunnelloøsning medtages i de kommende undersøgelser af Nordhavnsvejs udformning, uanset at man erkender, at en sådan løsning vil være dyrere.

Der lægges vægt på mange forskellige forhold, herunder at en boret tunnel ikke medfører støjmæssige effekter, reducerer behovet for ledningsomlægninger, ikke beslaglægger rekreative arealer og, sportsfaciliteter, ekspropriationer undgåes, m.v.

Andre fremhæver, at ved valg af den borede tunnelloøsning, vil der ikke blive etableret tilslutningsanlæg ved Strandvænget/Kalkbrænderihavnsgade, hvilket anses for en fordel ud fra en trafikbelastningsmæssig betragtning.

Fleere høringssvar lægger også vægt på at den borede tunnel vil kunne videreføres i en havnetunnel til Refshaleøen og Amager.

Andre vejforslag

Af flere høringssvar fremgår forslag og ideer til justeringer eller ændringer af de fremlagte forslag.

Et høringssvar omhandler muligheden for at anlægge en boret tunnel, hvor tilslutningsanlægget til Helsingørmotorvejen placeres ved kommunegrænsen mellem København og Gentofte, dvs. omkring Bomhusvej ca. 100 meter øst for Helsingørmotorvejen. Forslaget indebærer, at Helsingørmotorvejen omplaceres til en dybere beliggenhed på strækningen fra Tuborgvej frem mod Hans Knudsens Plads. Den sidste del af strækningen foreslås overdækket. Høringssvaret indeholder også forslag til, hvordan trafikafviklingen i anlægsperioden vil kunne arrangeres.

Et andet høringssvar omhandler muligheden for at placere Nordhavnsvejen i en boret tunnel med udgangspunkt i området omkring Hans Knudsens Plads. Tunnelnedkørsel foreslås placeret syd for Stotgsbroerne, medens tilslutningsramper placeres på parkeringsområdet på Hans Knudsens Plads. Den borede tunnel føres til Nordhavnen syd for Svanemølleværket. Det foreslås, at der – eventuelt - på strækningen frem til Nordhavnen etableres tilslutningsanlæg ved Kalkbrænderihavnsgade. Forslaget ledsages af en række forslag til ændringer af eksisterende trafik anlæg og vejføringer på Østerbro.

Et tredjehøringssvar omhandler muligheden for at splitte Nordhavnsvej op, så vejbanerne fra Helsingørmotorvejen til Nordhavn placeres syd for Farumbanen, mens vejbanerne den modsatte vej placeres nord

for jernbanen. Der er foreslået to alternative placering for vejbanerne nord for banen.

Det er også blevet foreslået at undersøge mulighederne for at udnytte banegraven mellem Svanemølle St. og Ryparken ved at placere den kommende vej over denne banestrækning - dvs. vejen placeres over jernbanen.

Det er endelig også blevet foreslået, at Arrivas busanlæg tilsluttes en kommende tunnel.

Der er stillet forslag om at anvende den såkaldte "Beauvais-grund" som byggeplads.

Tilslutningsanlæg

Mange høringssvar omhandler tilslutningsanlæggene ved Ryparken/Helsingørmotorvejen og Strandvænget/Kalkbrænderihavnsvej. Der lægges vægt på de miljømæssige påvirkninger, der følger af anlæggene, dels som følge af de afledte trafikale effekter, dels på grund af anlæggenes arealmæssige effekter. Også de visuelle effekter nævnes for så vidt angår tilslutningsanlægget ved Helsingørmotorvejen, bl.a. med henvisning til de negative erfaringer med Bispeengbuen

Ved Ryparken/Helsingørmotorvejen nævnes konsekvenserne for kolonihaveforeninger, butikker, m.v. vest for Lyngbyvej, som et forhold der bør medtages i de videre overvejelser om udformning af tilslutningsanlægget ved Helsingørmotorvejen. Der er også udtrykt bekymring om adgangsforholdene mellem boligområdet i Ryparken og Ryparken station i både anlægs- og driftsperioden.

Det er foreslået, at vejanlægget tilsluttes ved Kildegårds Plads.

I et høringssvar foreslås en alternativ udformning af tilslutningsanlægget i Strandvænget for Vejforslag 1. Det fremføres, at cut & cover-tunneldelen bør forlænges, således at tilslutningsanlægget i stedet placeres 200 meter før krydset ved Strandvænget/Strandpromenaden/Café Jorden Rundt. Herfra placeres vejanlægget i nedgravet tunnel. Dette indebærer en forlængelse af tunnelen i Strandvænget med 350 meter.

Mange udtrykker ligeledes bekymring for de trafikale og miljømæssige påvirkninger, hvis der etableres tilslutning mellem Nordhavnsvej og Østerbrogade ved Svanemøllen.

Vurdering af alternativer

Valg af alternativ

Københavns Kommune har, siden den 1. høring blev gennemført, fået udarbejdet en redegørelse om infrastrukturen ved udbygning af Nordhavn (Infrastruktur Nordhavn oktober 2007), som taler stærkt for en fremtidssikring af vejforbindelsen. Det fremgår af redegørelsen, som opererer med flere scenarier, at en stor udbygning af området vil af føde trafikmængder, som betinger at Nordhavnsvej udformes, med mulighed for at udvide til en større kapacitet end fire spor. Endvidere ønskes ved en stor udbygning mulighed for tilslutning til en havnetunnel. Hvis vejen skal betjene den ydre del af Nordhavn og kunne forbindes med en eventuelt kommende havnetunnelforbindelse til Amagermotorvejen, skal den sigte direkte mod den nordlige del af havnen.

Set i dette perspektiv er Vejforslag 2 ikke længere interessant. Forslaget har tilslutning til Nordhavn via krydset mellem Sundkrogsvej og Kalkbrænderihavnsgade. Dette kryds og et eventuelt nyt kryds ved Århusgade kan ikke udbygges til at afvikle trafikken ved en større udbygning af Nordhavn. Desuden vil en udformning af Vejforslag 2 med fire spor plus nødspor indebære væsentlige indgreb i Danlink-sporet/Farumbanen.

Vejforslag 3 vurderes i den sammenhæng heller ikke at være optimalt, idet det dels vil have væsentlige trafikale konsekvenser i området omkring placering af tilslutningsanlægget ved Kalkbrænderihavnsgade, dels ikke vil medføre en hensigtsmæssig tilslutning ved en større udbygning af det ydre Nordhavn samt til en eventuelt kommende havnetunnel.

Vejforslag 1 vil derimod - med muligheden for videreførelse af vejen på tværs af Svanemøllebugten - kunne opfylde kravet om fremtidssikring ved en udvidelse til fire spor plus nødspor og mulighed for tilslutning til en havnetunnel.

Både Vejforslag 2 og 3 indebærer, at der i bygge- og anlægsfasen vil blive tale om markante påvirkninger af boligområdet langs Borgervænget og af Øresundsskolen. Endvidere vil begge linjeføringer indebære indgreb i Danlink-sporet/Farumbanen, som anses for problematiske og vil betyde væsentlige påvirkninger af togdriften i anlægsperioden.

Alle tre vejforslag vil indebære både midlertidige og permanente ekspropriationer langs linjeføringerne.

En boret tunnelloøsning vil i langt mindre grad, end løsninger der placeres i eller middelbart under terræn, medføre påvirkninger for eksisterende boliger, institutioner og rekreative områder, uanset om de er overdækkede eller ej. Også i forhold til de omfattende ledningsom-

lægninger, der vil komme på tale ved de andre vejforslag, vil en boret tunnelloøsning medføre væsentlige fordele.

Det er vurderet, at en boret tunnelloøsning vil tilgodese de samme hensyn som Vejforslag 3 og samtidig minimerer generne som følge af de fysiske indgreb i anlægsfasen. Udover at undgå de omfattende ledningsomlægninger, undgår man også at skulle omlægge trafikken i anlægsfasen og man undgår støj og støv, m.v. fra anlægsarbejderne, da de foregår under jorden. Yderligere vil det udgravede materiale kunne transporteres til Nordhavn via den borede tunnel, hvorved transporter af materialet gennem Østerbro undgås. Den borede løsning har således en række miljømæssige fordele i forhold til de øvrige forslag.

En boret tunnelloøsning vil ikke få tilslutning til Strandvænget/Kalkbrænderihavnsgade, hvilket både kan ses som en fordel og en ulempe. Blandt fordelene er, at der ikke vil blive tale om miljømæssige påvirkninger i området omkring Strandvænget/Strandpromenaden, som på grund af roklubber, lystbådehavn og den kommende badestrand har stor rekreativ værdi. Blandt ulemperne vil være, at biltrafikbetjeningen af Østerbro og udviklingsområdet omkring Århusgade ikke vil være ligeså god som ved Vejforslag 1, der har fuldt tilslutningsanlæg i Strandvænget.

Andre vejforslag

Forslaget om tilslutning ved Bomhusvej er teknisk muligt, men vil sandsynligvis indebære omfattende ekspropriationer. Desuden baserer forslaget sig på urealistiske trafikale forudsætninger for så vidt angår trafikmængderne. Forslaget vil dog blive undersøgt nærmere og det vil blive vurderet, om der er grundlag for at lade det underkaste en nøjere vurdering i forbindelse med den kommende VVM-proces.

Forslaget om en boret tunnel med nedkørsel ved Hans Knudsens Plads betragtes som interessant, om end det ikke vurderes muligt at gennemføre det på den skitserede måde, da der ikke er plads til tilslutningsanlægget ved Hans Knudsens Plads. Med modifikationer af forslaget kan det måske ses som et reelt alternativ til det forslag til udformning af en boret tunnelloøsning, som Københavns Kommune har skitseret. Forslaget indebærer dog, at der ikke etableres sydvendte ramper, hvilket gør forslaget mindre attraktivt. Forslaget vil blive undersøgt og det vil blive vurderet, om der er grundlag for at lade det underkaste en nøjere vurdering i forbindelse med den kommende VVM-proces.

Forslaget om at splitte Nordhavnsvej op i to vurderes med nogle modifikationer at være teknisk muligt. Forslaget vil have visse fordele, bl.a. vil opsplittningen give et smallere vejudlæg og dermed vil vejen lettere, end nogle af de øvrige vejforslag, kunne passere forbi bygnin-

ger, jernbaner mv. Til gengæld vurderes forslaget på nogle punkter at være dyrere end de øvrige vejforslag. Forslaget vil blive undersøgt yderligere med henblik på at vurdere, om der er grundlag for at lade det underkaste en nøjere vurdering i forbindelse med den kommende VVM-proces.

Forslaget om at udnytte banegraven er teknisk muligt og vil i forhold til de øvrige forslag give anledning til færre ekspropriationer. I midlertidig er der også væsentlige ulemper ved forslaget, bl.a. at togdriften vil blive voldsom generet i anlægsperioden. Endvidere vil vejen blive meget synlig både visuelt og støjmæssigt. Det gælder også på de strækninger forbi Borgervænget/Svanemøllens Kaserne, hvor de andre forslag er i tunnel. Antager man, at der støbes vægge og loft omkring vejen for at undgå støjen, vil prisen stige voldsomt. Samtidig vil anlægget ligge som en meget stor synlig barriere i bybilledet. Sammenfattende er det vurderet at ulemperne ved forslaget vil overstige fordelene, og der vil ikke blive arbejdet videre med forslaget.

Forslaget om, at den ubebyggede Beauvais-grund anvendes som byggeplads i anlægsperioden er udmærket, og det vil blive undersøgt om det skal medtages i det videre forløb.

En tilslutning af en tunnel ved Kildegårds Plads vil betyde en uforholdsmæssig lang og dermed også meget dyr løsning.

Tilslutningsanlæg

Det skal understreges, at Københavns Kommunes forslag til udformning af Nordhavnsvej ikke inkluderer etablering af tilslutningsanlæg til Østerbrogade. Dette har alene været nævnt som en mulighed i forbindelse med Svanemøllegruppens forslag (Vejforslag 3). Formålet med vejen er en forbindelse til Nordhavnen og det er ikke hensigten at lave tilslutningsanlæg flere steder på strækningen, derfor vil der heller ikke blive tale om et tilslutningsanlæg i forbindelse med Arrivas anlæg.

Forslag om, at tunnelen ved Strandvænget/Kalkbrænderihavnsgade begynder ca. 200 meter syd for Cafe Jorden rundt, så vejen ligger nedgravet, når den passerer beboelsen i Strandvænget og den kommende strand i Svanemøllebugten, er tidligere undersøgt. Teknisk set er forslaget muligt, men vil ikke være optimalt i forhold til en eventuel videreførelse til Nordhavnen.

I det videre forløb vil flere varianter af tilslutningsanlægget ved Strandvænget/Kalkbrænderihavnsgade blive belyst både økonomisk og miljømæssigt.

Tilslutningsanlægget ved Helsingørmotorvejen, der omtales i mange hørings svar, vil i det videre arbejde blive undersøgt meget nøje i forskellige alternative udformninger med henblik på at undersøge de trafikafviklingsmæssige, arealmæssige og miljømæssige effekter.

Trafikale forhold

Behov for vej, kapacitet og fremtidssikring

Det er indtrykket fra hørings svarene, at der er bred tilslutning til Københavns Kommune overordnede planer om en udbygning af Nordhavnsområdet. Mange deler derfor også opfattelsen af, at der er behov for en ny vejforbindelse til Nordhavnsområdet.

Enkelte anfægter dog også planerne ud fra synspunkter om hensynet til miljøet, at en ny vej vil skabe mere trafik, og at der i stedet skal sættes på kollektiv trafik og cykelforbindelser.

Der er en del der påpeger, at der ved en stor udbygning af Nordhavn vil være behov for mere end en adgangsvej, og at forbindelsen derfor skal kobles til en forbindelse til Amager. Det nævnes i den forbindelse også, at en der bør være større kapacitet på vejen end de fire spor som Vejforslag 1 og 2 rummer.

Byudvikling i Nordhavnen

Mange bemærker, at de tanker om bæredygtighed, som gælder for Nordhavn også bør gælde udenfor Nordhavnsområdet og især de områder, som bliver berørt af en ny vejforbindelse, sådan at Østerbroborgerne ikke kommer til at "betale" for bæredygtigheden i Nordhavnsområdet.

Der er kommet en række forslag til, hvordan Nordhavnsområdet kan forsynes med kollektiv trafik og cykelforbindelser, idrætsanlæg, rekreative arealer o.a.

Trafikale konsekvenser på eksisterende vejnet

Vejdirektoratet ønsker - som vejbestyrelse for Helsingørmotorvejen - at blive inddraget i beslutningen om tilslutningen af vejen. Direktoratet anmoder endvidere om, at de trafikale konsekvenser for Helsingørmotorvejen, Lyngby Omfartsvej og Motorring 3 bliver belyst i VVM-redegørelsen.

Der er fra flere sider udtrykt en forventning om, at en ny vej kan aflaste det eksisterende vejnet - ikke mindst Tuborgvej. Andre peger på behovet for at der i flere områder (Svanemølle-kvartéret og omkring Tuborgvej) foretages en trafiksaneréring i forbindelse med etablering af Nordhavnsvej.

Mængden af den trafik, der er på Helsingørmotorvejen allerede i dag, betegnes i mange af henvendelserne som et problem, hvorfor udsigten til mere trafik bekymrer naboerne til vejen.

Mange er bekymrede for en øget trafik omkring Østerbrogade ved en tilslutning her.

Der er spurgt til hvordan kapacitetsproblemerne i krydset Kalkbrænderihavnsgade/Sundkrogsgade vil blive løst.

Der bliver også spurgt til, hvordan de miljømæssige forhold ved Vordingborggade, Århusgade og Kalkbrænderihavnsgade vil blive sikret.

Trafikafvikling og andre gener i anlægsperioden

Der er enkelte, der frygter et trafikalt kaos i anlægsperioden. Andre peger på, at et så stort anlægsarbejde i et byområde vil medføre miljømæssige påvirkninger i form af støj, støv og luftforurening i anlægsperioden.

Effekter på kollektiv trafik og adgang til stationer

Banedanmark fremfører, at de eksisterende baner skal respekteres.

DSB-ejendomme forventer, at anlægsarbejderne vil skabe betydelige gener for adgangen til stationerne og til s-togtrafikken og det er fremført, at DSB forventes at blive holdt skadesløs i forbindelse med tab af antal passagerer. DSB har også krav om, at der i et samarbejde med Københavns Kommune laves en kommunikationsplan og en erstatningsbefordringsplan.

For så vidt angår busdrift, fremføres det, at en ekspropriation af Arrivas busanlæg vil medføre væsentlige forstyrrelser af den kollektive trafik med store økonomiske konsekvenser til følge.

Der er enkelte "brugere" af stationerne, der udtrykker bekymring for adgangsforholdene til stationerne som følge af etablering af vejen.

Vurdering af trafikale forhold

Behov for vej, kapacitet og fremtidssikring og byudvikling i Nordhavnen

En koncentreret byudvikling i Københavns Kommune vil - set i et regionalt perspektiv - når alt kommer til alt medføre en mindre andel biltrafik og en større andel cykeltrafik og kollektiv trafik end en tilsvarende byudvikling i andre dele af landet. En tæt byudvikling midt i

storbyen er således alt andet lige mere bæredygtig end en spredt byudvikling i andre dele af regionen. Den tætte by forbruger mindre land og giver et bedre grundlag for kollektiv trafik- og cykeltrafik. En væsentlig byudvikling i Nordhavn vil dog medføre en betydelig trafikstigning i nærområdet.

Københavns Kommune har - siden den første høring blev gennemført - fået lavet en redegørelse for udbygningsmulighederne på Nordhavn (Infrastruktur Nordhavn oktober 2007), som beregner de trafikale konsekvenser af en stor byudvikling i Nordhavnsområdet. For en stor udbygning, er det er forudsat, at der etableres en meget højklasset kollektiv trafikbetjening i form af en metrolinie i boret tunnel fra Østerport Station. Der kan etableres en gradvis udbygning af den kollektive trafik med busbetjening og letbanebetjening, men der er i dette projekt kun regnet på det hurtigste og dermed det mest attraktive kollektive trafikmiddel, nemlig Metroen.

Det er også forudsat, at der etableres et højklasset net af cykelforbindelser på tværs af banen, vejen og Kalkbrænderihavnen, således at den nye bydel kommer til at hænge godt sammen med Østerbro med hensyn til cykelforbindelser.

Med disse forudsætninger og med en forudsætning om et stigende bilerskab, viser beregningerne for trafikken i 2030 og senere, at der vil være en betydelig biltrafik på en ny Nordhavnsvej afhængig af omfanget af udbygningen. Betydningen af den øgede trafik og effekterne på det eksisterende vejnet vil der blive redegjort nærmere for i VVM-redegørelsen.

De konkrete forslag, der er kommet til forsyning af Nordhavn med kollektiv trafik, cykelforbindelser, idrætsanlæg, rekreative arealer og andet vil indgå i kommunens kommende planlægning af Nordhavnen.

Trafikafvikling og andre gener i anlægsperioden

Det indgår som et succeskriterium i kommunens projektplan for etablering af Nordhavnsvej, at generne i anlægsfasen minimeres så meget som muligt. Derfor vil der i udbudsmaterialet blive stillet krav om minimering af generne.

Trafikale konsekvenser på eksisterende vejnet

Beregningerne af de fremtidige trafikmængder i en situation med en stor udbygning af Nordhavnsområdet viser, at der vil være store mængder af cyklister på cykelforbindelserne til og fra Nordhavnsområdet (over 15.000 cyklister pr. døgn i begge retninger tilsammen), og at der vil være så mange passagerer (ca. 50.000 passagerer pr. døgn) på den nye metrolinie. Uden disse infrastruktur anlæg ville biltrafikbelastningen på det lokale vejnet være betydeligt større.

Den resulterende biltrafikbelastning på de lokale veje i en fremtidig situation med en hel ny bydel i Nordhavnsområdet er et resultat af en kombination af en generel vækst i biltrafikken som følge af det forudsatte stigende bilejerskab og en lokal aflastning som følge af etableringen af Nordhavnsvejen.

Der vil i VVM-redegørelsen blive redegjort for trafikken på de veje, som i nævneværdig grad bliver berørt i enten negativ eller positiv retning.

Omkring området omkring Strandvejen og Østerbrogade skal det bemærkes, at der ikke i nogen af forslagene arbejdes med en tilslutning her.

Med hensyn til krydset Sundkrogsgade/Kalkbrænderihavnsgade planlægger Københavns Kommune at opgradere det omtalte kryds midlertidigt i løbet af 2008 og 2009. Hvordan trafikken efter etablering af Nordhavnsvej kan afvikles i krydset, vil indgå i VVM-redegørelsen.

Effekter på kollektiv trafik og adgang til stationer

For så vidt angår jernbanedriften, passerer alle fire vejforslag banen en eller flere gange. Det betyder, at det bliver nødvendigt at nedlægge et eller flere spor i en kortere eller længere periode, ligesom det kan blive nødvendigt at nedsætte kørehastigheden forbi arbejdsstedet over en længere periode. Københavns Kommune vil i god tid inden arbejdets udførelse planlægge arbejdsmetoderne i samarbejde med Trafikstyrelsen og Banedanmark, så generne for togdriften mindskes mest muligt. Det kan bemærkes, at det ikke er kutyme at betale togoperatørerne erstatning i.f.m. sporændringer.

Fysiske konsekvenser ved forslagene

Ledningsomlægninger

De ledningsejere, hvis anlæg bliver berørt af planerne - dvs. DONG Energy og KE - har en række bemærkninger omkring en eventuel omlægning af ledningsanlæg. Det gælder for DONGs vedkommende en stor gasledning som ligger i samme tracé som Vejforslag 1 og elledninger som ligger i og/eller tæt på linjeføringen for de tre vejforslag. DONG Energy gør opmærksom på tidshorisonten for omlægning af ledninger og ønsker at blive inddraget i planlægningen, så snart valg af vejforslag foreligger.

Ledninger til fjernvarmeforsyning kan også blive berørt af alle tre vejforslag. KE gør opmærksom på vanskeligheder og omkostninger ved at omlægge ledninger vest og sydvest for Svanemølleværket (Vejfor-

slag 2). KE gør også opmærksom på behov for sikring af forsyningsanlæggene i anlægsfasen.

Der er enkelte andre, der har berørt emnet. Blandt andet udtrykkes bekymring for sikkerheden ved eventuel omlægning af den store gasledning til Svanevænget.

Indgreb i nuværende arealanvendelse/ekspropriation

Rigtig mange bemærkninger vedrører indgreb i eksisterende arealanvendelse. Bemærkningerne er både fra de, der bliver direkte berørt af linieforslagene og fra beboere og brugere af institutioner, boldklubber, butikker og andet. Særligt udsigten til indgreb i Ryparkens Idrætsanlæg er der mange både boldklubber og andre, der er meget kede af. Det fremgår af henvendelserne, at der vil blive stillet krav om erstatningsboldbaner og opgradering af de tilbageværende faciliteter. Bekymringerne gælder også B.93's baner og byggeplaner i den anden ende samt området ved det tidligere Øresundshospital. De gælder Svanemøllens Kaserne, kolonihaverne vest for Lyngbyvejen, Kildevældsparken, Lundehuskirken, Lundehusskolen, Kildevældsskolen, Arrivas busanlæg i Borgervænget, butikkerne ved Emdrup Vænge, institutionerne på Borgervænget og DSB's værkstedsareal.

Det nævnes, at der er en fredningssag på vej for Kolonihaveparken/Lersøparken.

I den anden ende af vejføringerne gælder bekymringen villakvarteret ved Strandvænget og de rekreative område omkring Strandpromenaden, den nye badestrand i bugten og de grønne områder foran roklubberne.

Forsvarets Bygningstjeneste meddeler, at Vejforslag 1, som betyder nedrivning af en del af bygningerne på Svanemøllens Kaserne, efter forsvarets opfattelse ikke kan accepteres.

Enkelte henvendelser berører problemstillinger omkring ekspropriation.

Vurdering af fysiske konsekvenser

Ledningsomlægninger

Københavns Kommune har foretaget en kortlægning af samtlige ledninger, m.v. i de områder, der berøres af de tre vejforslag. I god tid før, der skal foretages omlægninger af disse anlæg, vil der blive taget kontakt til de berørte ejere af ledningsanlæggene med henblik på at fastlægge omfanget af omlægningerne endeligt og drøfte, hvorledes omlægninger foretages mest hensigtsmæssigt.

Omlægning af DONGs 40 bar gasledning, vil - ligesom øvrige ledningsanlæg - blive foretaget i henhold til gældende sikkerhedsmæssige regler.

Indgreb i nuværende arealanvendelse/ekspropriation

Ekspropriationer vil blive gennemført i henhold til den lovgivning, der er gældende på området. Det indgår dog i Københavns Kommunes overvejelser, om hvorvidt det vil være muligt at fremskynde gennemførelsen af ekspropriationer, således at disse kan foretages, så snart der er skabt klarhed over hvilken linjeføring og anlægsteknisk løsning, der søges gennemført. Sigtet er, at ejere af ejendomme i de berørte områder skal leve i uvished om deres økonomiske forhold så kort tid som muligt.

For så vidt angår den inddragelse af idrætsfaciliteter, m.v., der vil blive tale om i for eksempel Ryparken Idrætsanlæg, vil kommunen undersøge mulighederne for erstatningsarealer nærmere.

Miljømæssige forhold

Æstetisk forringelse af området/arealbeslaglæggelse)

Der er en række henvendelser, som handler om de kedelige visuelle og æstetiske effekter et stort vejanlæg i terræn vil have på området. Især en såkaldt "fly-over", der ved tilslutningen ved Helsingørmotorvejen fører nordfrakommende trafik på en bro over Helsingørmotorvejen ind på Nordhavnsvej, er der modstand imod.

Der er desuden et par henvendelser, som nævner størrelsen på det areal et vejanlæg beslaglægger, som derved ikke kan udnyttes til andre indtægtsgivende formål.

Rekreative forhold

Der bliver fra rigtig mange sider givet udtryk for stor bekymring ved, at der laves en tilslutning ved kysten, som har stor rekreativ værdi for hele Østerbro. Det peges især på problemet med et vejanlæg og mere trafik, hvor det er planlagt at etablere en ny strand. Endvidere peges der på forringelse af værdien af de rekreative muligheder ved roklubberne ved mere trafik på Kalkbrænderihavnsgade.

Påvirkning af parkerne og andre friarealer i området nævnes af mange, og påvirkning af kolonihaverne udtrykkes der også bekymring for.

Udsigten til mere trafik med deraf følgende gener nævnes af mange som noget, der i det hele taget vil påvirke livet og tilfredsheden med at bo og færdes i området i negativ retning.

Støj og luftforurening

Støj og luftforurening er et stort tema blandt henvendelserne. Der er en del af bemærkningerne, som handler om de øgede gener, der som sådan vil være som følge den øgede trafik på et nyt vejanlæg. Derudover påpeger mange, de problemer, som de føler de har allerede i dag - det gælder ikke mindst beboerne langs Helsingørmotorvejen, som er stærkt bekymrede ved udsigten til mere trafik.

Støj og luftforurening er også baggrunden for at mange peger på en tunnellsnning. Samtidig er der også en del, som er bekymrede for både støjforholdene og luftforureningen ved op-/nedkørslerne til en tunnel.

Det bliver foreslået, at der sættes støjværn op langs Helsingørmotorvejen.

Andre miljøpåvirkninger

Af andre miljøpåvirkninger er det især vejens barriereeffekt både som følge af vejen og tilslutningsanlæggene og den øgede trafiks indflydelse på befolkningens sundhed, der bliver udtrykt bekymring for.

Vurdering af miljømæssige forhold

Æstetiske forringelse af området og arealbeslaglæggelse

Det er givet, at et vejanlæg i terræn vil have en dominerende visuel indflydelse på omgivelserne. Der vil i VVM-redegørelsen blive udført visualiseringer af vejen og arbejdet med foranstaltninger til nedbringelse af de negative konsekvenser.

Rekreative forhold

De rekreative hensyn ved etablering af vejanlægget skal så vidt muligt tilgodeses. Påvirkningen af de rekreative interesser vil blive undersøgt i VVM-redegørelsen og der vil blive arbejdet med foranstaltninger til nedbringelse af de negative konsekvenser. En eventuel forlængelse af strækningen af tunnellægningen på Vejforslag 1 vil kunne medvirke til at nedbringe generne. Ved en boret tunnellsnning vil påvirkning af de rekreative arealer blive minimeret.

Den nye strand, som vil blive etableret i Svanemøllebugten, vil kunne blive påvirket af vejanlægget afhængigt af hvilken løsning der vælges. Konsekvenserne af forskellige tilslutningsmuligheder til Strandvænget - herunder deres barriereeffekt - vil blive undersøgt i forbindelse med VVM-redegørelsen. Det skal bemærkes, at trafikken på Strandpromenaden, ud for hvilken stranden etableres, forventes at blive mindre som følge af den nye vejforbindelse.

Støj og luftforurening

Støj og luftforurening som følge af et nyt vejanlæg skal undersøges i forbindelse med VVM-redegørelsen. Det gælder også for de nærliggende veje, hvor der vil ske ændringer i trafikmængderne som følge af den nye vej. Støj og luftforurening ved tunnelåbningerne vil også blive beskrevet. Der skal i forbindelse med VVM-redegørelsen også redegøres for foranstaltninger, der kan iværksættes, til nedbringelse af de negative konsekvenser.

Konsekvenserne ved opsætning af støjværn på Lyngyvejen vil blive undersøgt i VVM-redegørelsen og mulighederne vil blive drøftet med Vejdirektoratet, som er vejmyndighed.

Flere har påpeget fordele ved at luften kan renses i tunneler. Hvis udblæsningsluften fra tunnelen renses, er det rigtigt, at luften lokalt omkring Nordhavnsvej vil kunne få en bedre kvalitet, frem for hvis vejen er i åbent terræn. Jo længere tunnelen bliver, jo mere kan renses. Det skal dog bemærkes, at trafikken på Nordhavnsvej kun vil udgøre nogle få promiller af den samlede trafik i København, og man skal derfor ikke generelt forvente nogen mærkbar renere luft i København fordi man renser luften i tunnelstrækningen på Nordhavnsvej. Af hensyn til de lokale effekter vil mulighederne for at forberede tunnelen til at kunne rense udblæsningsluften blive taget med i det videre arbejde.

Andre miljøpåvirkninger

Der vil i VVM-redegørelsen blive redegjort for vejens barrierevirkning og sundhedsmæssige konsekvenser.

Økonomi og andet

Økonomi

En hel del henvendelser handler om de prisoverslag, der er nævnt i debatoplægget for de forskellige forslag og muligheden for at sammenstille disse.

Mange påpeger det forhold, at de beløb der er nævnt for Vejforslag 1 og 2 ikke bør være begrænsende for gennemførelse af en holdbar, fremtidssikret løsning i forhold til udbygningen af Nordhavnen.

Andre forhold

Andre forhold omfatter både forhold, som har med det aktuelle vejprojekt at gøre, som ikke falder ind under de øvrige overskrifter og forhold som må siges at ligge helt udenfor dette projekt.

Det sidste er f.eks. emner som parkeringspolitik, forhold for cyklister generelt, etablering af cykelparkering ved Svanemøllen station, trafikomlægning og -sanering på eksisterende vejnet - herunder forslag om overdækning af dele af Helsingørmotorvejen fra Ryparken op til

Emdrupvej, cykelforbindelser og -ruter, udbygning af den kollektive trafik generelt, pendlerparkering og skøjtebaner.

Vurdering af økonomi og andre forslag

Økonomi

Anlægsoverslagene for de tre vejforslag er ikke umiddelbart sammenlignelige. Vejforslag 1 og 2 er udarbejdet af Københavns Kommune medens Vejforslag 3 er udarbejdet af Svanemøllegruppen og medtaget i den indledende høring efter anmodning fra gruppen. Forud for høringen har Københavns Kommune foretaget en screening af Vejforslag 3 med henblik på at vurdere forslaget tekniske gennemførlighed og for at vurdere anlægsomkostningerne.

Anlægsomkostningerne er vurderet på grundlag af samme enhedspri- ser, m.v. som er anvendt ved udarbejdelse af anlægsoverslag for Vej- forslag 1 og 2. Når de tre forslag alligevel ikke er sammenlignelige skyldes det, at Vejforslag 1 og 2 er kapacitetsmæssigt forudsat udfor- met med fire kørebaner, uden nødspor, idet grundlaget på det tids- punkt var, at Nordhavnsvej alene skal trafikbetjene en udbygning i Nordhavnsområdet på ca. 600.000 m².

Svanemøllegruppens Vejforslag 3 har som forudsætning, at Nord- havnsvej vil skulle trafikbetjene en langt større udbygning i Nordhav- nen, og samtidig kunne tilsluttes en eventuelt kommende havnetunnel frem til Amagermotorvejen. Derfor er vejen i dette forslag udformet med et meget stort vejudlæg, nemlig seks kørebaner, plus nødspor.

Desuden adskiller Vejforslag 3 sig fra de to andre forslag ved, at ve- jen på hovedparten af strækningen udføres overdækket i form af en cut & cover-tunnel. I Vejforslag 1 ligger ca. 460 meter af vejen i tunnel, i Vejforslag 2 ca. 600 meter, medens vejen i Vejforslag 3 ligger i tunnel over en strækning på ca. 1.400 meter.

Det følger heraf, at anlægsomkostningerne for de tre vejforslag vil blive væsentligt forskellige, alene på grund af de meget store forskelle i vejbredde og med hensyn til længden af den strækning, hvor Nord- havnsvej i de tre forslag er placeret i tunnel.

Når det, trods den manglende sammenlignelighed, blev valgt at med- tage de tre vejforslag i høringen, var det for at belyse, hvilke anlægs- økonomiske konsekvenser, det ville have at vælge løsninger, der dels:

har en større trafikkapacitet og dels er placeret i tunnel på hovedparten af strækningen fra Helsingørmotorvejen frem til Nordhavnsområdet. Dette er også en af årsagerne til, at et anlægsoverslag for en boret tunnelloøsning, er anført i høringsmaterialet.

Det skal erindres, at der på det stade projektet befinder sig i dag, naturligtvis er betydelige usikkerheder forbundet med anlægsoverslagene, men den relative forskel mellem de 3 Vejforslag findes retvisende.

Andre forslag

Forslaget om overdækning af Helsingørmotorvejen ligger ikke inden for projektet Nordhavnsvej. I forbindelse med den kommende VVM-proces vil alle miljø- og støjmessige konsekvenser på det eksisterende vejnet som følge af Nordhavnsvej dog blive belyst - det gælder også for området langs Helsingørmotorvejen.

Forslag til nye cykelruter/stier m.m. ligger heller ikke inden for rammerne af dette projekt, men forslagene vil indgå i kommunens løbende trafikplanlægning.

Trafiksanering af Tuborgvej, Strandvejen og andre veje indgår ikke i nærværende projekt, men forslagene vil indgå i kommunens løbende trafikplanlægning.

		Vejforslag 1 (med justeringer), for	Vej forslag 1, imod	Vejforslag 2 (med justeringer), for	Vejforslag 2, imod	Vejforslag 3, for	Tunneløsning (boret/hedgrave)	Andre forslag	Tilslutning	Behov for vej, kapacitet og fremtidsikring	Byudvikling i Nordhavnen/bæredygtighed	Trafikale konsekvenser på eks. vejnet	Trafikvikling i anlægsperioden	Effekter på jernbanelinjen/adgang til st.	Ledningsomlægninger	Indgreb i arealanvendelse/eksempelvis	Æstetisk forringelse/realbeslaglæggelse	Rekreative forhold	Støj- og luftforurening	Andre miljøpåvirkninger	Økonomi	Andet
62	Ole Matthiessen		*				*			*					*			*			*	
63	Inge Klint		*				*											*			*	
64	Philip Gærdeli				*																	*
65	Lotte Westermann																					*
66	Søren Ingemann Larsen									*												*
67	Anne Marie Johansen				*		*														*	
68	Leif Sandahl				*		*			*											*	
69	Ebbe Simonsen				*		*			*											*	
70	Tage Otkjær						*			*											*	*
71	Charlotte Riis-Olsen				*		*			*											*	
72	John Bloch-Poulsen				*		*			*									*		*	*
73	Sara Maria Aasted Paarup	*			*		*			*								*			*	*
74	Allan Johansen				*		*			*									*		*	*
75	Bente Beck		*		*		*			*									*		*	*
76	Ebbe Lauridsen		*		*		*		*	*								*	*	*	*	*
77	Pascal Falk-Rønne		*		*		*		*	*								*	*	*	*	*
78	Dorte Bertram				*		*		*	*								*	*	*	*	*
79	Tim Lindholm				*		*		*	*								*	*	*	*	*
80	Lars Risbjerg		*		*		*		*	*								*	*	*	*	*
81	Jørgen Gyhrs				*		*		*	*								*	*	*	*	*
82	Lise Sparvath				*		*		*	*								*	*	*	*	*
83	Kim Marquart (2 bemærkninger)				*		*		*	*			*					*	*	*	*	*
84	Charlotte Krenk				*		*		*	*								*	*	*	*	*
85	Birgit Weylandt				*		*		*	*								*	*	*	*	*
86	Patricia Anne Hughes				*		*		*	*								*	*	*	*	*
87	Berit Grant Larsen				*		*		*	*								*	*	*	*	*
88	Peer Hull Kristensen		*		*		*		*	*								*	*	*	*	*
89	Finn Madsen (2 bemærkninger)				*		*		*	*								*	*	*	*	*
90	Lars Deigaard				*		*		*	*								*	*	*	*	*
91	Jakob Fink		*		*		*		*	*			*					*	*	*	*	*
92	Peter Theil Eriksen				*		*		*	*								*	*	*	*	*
93	Ellen Westh Sørensen				*		*		*	*								*	*	*	*	*
94	Alice Malmqvist				*		*		*	*								*	*	*	*	*
95	Per Lindblad Johansen		*		*		*		*	*								*	*	*	*	*
96	Kåren Borregaard		*		*		*		*	*								*	*	*	*	*
97	Helga Kristensen				*		*		*	*								*	*	*	*	*

