

16. Trafikafviklingsplanen for store anlægsarbejder (2009-56601)

Der skal godkendes en plan (bilag 1), for transport af jord fra arbejdspladserne til depotet i Nordhavnen i forbindelse med etablering af Metrocityringen og Nordhavnsvejen.

INDSTILLING OG Beslutning

Indstilling om,

1. at trafikafviklingsplanen for store anlægsarbejder godkendes og er styrende for Københavns Kommunes videre planlægnings- og myndighedsarbejde med Metrocityringen og Nordhavnsvejen.

Det forudsættes, at eventuelle merudgifter som følge af sagen afholdes inden for Teknik- og Miljøudvalgets budgetramme.

(Teknik- og Miljøudvalget)

Problemstilling

De to store anlægsarbejder - Metrocityringen og Nordhavnsvejen - vil begge generere store mængder overskudsjord, som det er planlagt at deponere i Nordhavnen. I samme periode vil også Nørreport være under ombygning, hvilket vil betyde at Nørre Voldgade ikke er egnet til tung trafik.

Der er lavet VVM for både Nordhavnsvej og Metrocityringen. Disse VVM'er behandler spørgsmålet om transport af jord til Nordhavnen, men indeholder flere mulige alternative ruter.

Københavns Kommune har udarbejdet en strategi for tung trafik, med henblik på at forbedre trafiksikkerheden. Der er særligt fokus på mødet mellem den tunge trafik og fodgængere og cyklister. Indeværende trafikafviklingsplan er en del af Københavns Kommunes samlede arbejde med Tung Trafik. Planen er bestilt i den såkaldte indsatspakke 2, som blev godkendt i Borgerrepræsentationen 19. februar 2009: Initiativer til begrænsning af lastbiltrafikken (2008-137222), og udgør en væsentlig indsats i forhold til, at Københavns Kommunen selv agerer forbillede på trafiksikkerhedsområdet.

Løsning

Den fremlagte trafikafviklingsplan vurderer transporten af jord fra metrobyggeriet og fra anlæg af Nordhavnsvejen, med henblik på, at vælge de bedst egnede ruter. Projekternes tidsplaner spiller en væsentlig rolle i forhold til at vurdere mulige ruter og sammenfald af transporter fra flere byggepladser.

Det skal i den forbindelse understreges, at den fremlagte plan tager udgangspunkt i projekternes tidsplaner som de ser ud pr. maj 2009. Tidsplanerne for gravearbejderne på Metrocityringen detailplanlægges fortsat, ligesom tidsplanen for Nordhavnsvejen afhænger af valget af hovedalternativ og sammenhængen med de pågående undersøgelser af østlig omfartsvej/havnetunnel.

Trafikafviklingsplanen lægger følgende kriterier til grund for valg af transportrute:

- Lastbilruterne skal primært følge det overordnede vejnet.
- Lastbilruterne skal minimeres.

- Udprægede boligveje skal om muligt undgås.
- Ruter gennem indre by skal om muligt undgås.
- Strækninger med mange fodgængere og cyklister skal om muligt undgås.
- Antallet af svingbevægelser skal minimeres for at forebygge ulykker med cyklister.

Anbefalingerne i trafikafviklingsplanen er baseret på det anbefalede rutenet for lastbiler (det røde rutenet), som indgår i Københavns Kommunes strategi for Tung Trafik. Det betyder i praksis, at transporten fra de forskellige byggepladser bør ledes fra samtlige arbejdspladser den kortest mulige vej ud på Ring 2 og derfra mod Nordhavn. I en periode vil byggeriet af Nordhavnsvejen (hvis model A vælges) dog betyde, at Strandvænget spærres, hvorfor transporten må foregå ad Strandpromenaden og Strandøre.

Den planlagte ombygning ved Nørreport forventes igangsat før transporterne fra Metrocityringens arbejdspladser i bymidten starter. Det er derfor forvaltningens vurdering, at Nørrevoldgadelinien ikke vil være aktuel som transportrute, hvorfor transporten, fx fra metroens arbejdsplads ved drifts- og vedligeholdelsescenteret ved Vasbygade, foreslås foretaget ved hjælp af pram til Nordhavn. Hvis det viser sig, at pramsejls ikke er en mulighed, anbefales jorden transporteret ad Ring 2 mod Nordhavn.

Økonomi

Sagen vurderes ikke at have direkte økonomiske konsekvenser.

Det vurderes, at de planlagte ruter ikke vil medføre omvejskørsel i væsentligt omfang, da de planlagte ruter i langt de fleste tilfælde er forholdsvist direkte og ad hurtigere veje med god fremkommelighed. Forvaltningen vurderer, at de planlagte ruter kun i helt marginalt omfang kan siges at være fordyrende for anlægsprocesserne.

Videre proces

Når Trafikafviklingsplanen er godkendt endeligt i Borgerrepræsentationen bliver den herefter styrende for kommunens arbejde med at tilrettelægge byggepladskørsel for de store anlægsarbejder.

Trafikafviklingsplanen danner grundlag for udbud med videre i forbindelse med Nordhavnsvej, hvor Københavns Kommune selv er bygherre.

Trafikafviklingsplanen danner endvidere grundlag for kommunens myndigheds-behandling i forhold til byggeriet af Metrocityringen. Det forventes, at Metroselskabet sikrer, at selskabets entreprenører sikrer, at transporten foregår i overensstemmelse med kommunens anbefalinger.

Hjalte Aaberg

Niels Tørsløv

Oversigt over politisk behandling

Trafikafviklingsplan for store anlægsprojekter

Teknik- og Miljøudvalget og Borgerrepræsentationen skal godkende en plan (bilag 1), for transport af jord fra arbejdspladserne til depotet i Nordhavnen i forbindelse med etablering af Metrocityringen og Nordhavnsvejen.

INDSTILLING OG Beslutning

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget overfor Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at vedlagte trafikafviklingsplan for store anlægsarbejder godkendes og er styrende for Københavns Kommunes videre planlægnings- og myndighedsarbejde med Metrocityringen og Nordhavnsvejen.

Teknik- og Miljøudvalgets beslutning i mødet den 17. juni 2009

Indstillingen blev anbefalet med bemærkning om, at planen bør bearbejdes, så den bliver lettere at forstå.

Karin Storgaard (O) afgav protokolbemærkning:

"Dansk Folkeparti bemærker, at det af indstillingen ikke fremgår, at borgerne ved høringen giver udtryk for, at de ønsker en boret tunnel hele vejen. Endvidere fremgår det ikke, hvor mange mængder m³ jord, samt mængder af 18 tons lastbiler eller større, der skal igennem København og er der en evt. max. grænse for tons for lastbiler? Nogle af oplysningerne fremgår i VVM redegørelsen, men bør nævnes i trafikafviklingsplanen eller der skal henvises til denne."

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

Økonomiudvalget har ingen bemærkninger til, at nærværende sag søges gennemført i den foreliggende form, idet det forudsættes, at eventuelle merudgifter som følge af sagen afholdes inden for Teknik- og Miljøudvalgets budgetramme.

Da sagen skal ses i sammenhængende med Københavns Kommunes strategi for *Tung Trafik*, redegør Økonomiforvaltningen i bilag til denne erklæring, for kommunens muligheder for at begrænse den tunge trafik (se bilag til §12 erklæringen).

Økonomiudvalgets beslutning i mødet den 22. september 2009

Indstillingen blev anbefalet.

Carl Christian Ebbesen (O) videreførte Dansk Folkepartis protokolbemærkning fra mødet i Teknik- og Miljøudvalget den 17. juni 2009.

Det Konservative Folkeparti og Venstre tilsluttede sig protokolbemærkningen.

bilag

[1. Trafikafviklingsplan for Cityringen og Nordhavnsvej](#)

[2. Notat til §12 erklæring](#)

[3. Lastbilernes vej gennem byen- under arbejdet med Metroens Cityring og Nordhavnsvej](#)

Borgerrepræsentationens beslutning den 29.10.2009

Indstillingen blev godkendt uden afstemning.

Dansk Folkeparti ønskede at videreføre deres protokolbemærkning fra udvalgsbehandlingen:

"Dansk Folkeparti bemærker, at det af indstillingen ikke fremgår, at borgerne ved høringen giver udtryk for, at de ønsker en boret tunnel hele vejen. Endvidere fremgår det ikke, hvor mange mængder m³ jord, samt mængder af 18 tons lastbiler eller større, der skal igennem København og er der en evt. max. grænse for tons for lastbiler? Nogle af oplysningerne fremgår i VVM redegørelsen, men bør nævnes i trafikafviklingsplanen eller der skal henvises til denne."

