



## KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen  
Nordhavnsvej

## NOTAT

### Til Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget

#### Nordhavnsvej.

#### Svar på spørgsmål fra Sammenvirkende Borgergrupper i København

Sammenvirkende Borgergrupper i København har i notat "*Nordhavnsvej/tunnel foreslået vedtaget af Teknik- og Miljøudvalget i Københavns Kommune den 6. april 2010*" fremsendt 5. april 2010 til Teknik- og Miljøudvalget rejst en række spørgsmål, angivet i kursiv, som herunder er søgt besvaret.

***Helt overordnet er det tvivlsomt om denne tunnel opfylder kravene til: EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2004/54/EF af 29. april 2004 om minimumssikkerhedskrav for tunneler i det transeuropæiske vejnet, som Nordhavnsvej, som tvangsroute, bliver en del af.***

Nordhavnsvej indgår ikke i det transeuropæiske vejnet. EU's tunneldirektiv, der regulerer udformningen af vejtunneler med hensyn til minimum sikkerhedskrav for tunneler på det transeuropæiske vejnet, gælder derfor ikke for Nordhavnsvej.

06-04-2010

Sagsnr.  
2010-28126

Dokumentnr.  
2010-228626

Sagsbehandler  
Anne Kongsfelt, Søren

#### Center for Anlæg og Udbud

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

Telefon  
3366 3531

E-mail  
annkon@tmf.kk.dk

EAN nummer  
5798009488145

www.kk.dk

Dette fremgår også af den fælles statslige-kommunale rapport, der er udsendt sammen med indstillingerne. Det fremgik desuden af besvarelsen af 24. marts 2010 på en række spørgsmål stillet af Karin Storgaard. En besvarelse som er udsendt til både Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget den 24. marts 2010.

***Uafklarede spørgsmål, som ikke fremgår af beslutningsmaterialet til politikerne:***

***1. Tilslutningen til Helsingørmotorvejen er ikke godkendt af Vejdirektoratet – hverken teknisk eller økonomisk. Og det er kommunen, der skal betale.***

Der er enighed mellem VD og Københavns Kommune om, hvorledes og med hvilke tilslutningsforslag, der skal arbejdes videre med efter valg af vejforslag.

*Vejdirektoratet (statsvej Helsingørmotorvejen) er pålagt at opfylde støjreglerne 55dB(A) ved nye, og væsentlige ændrede statsveje, således at EU støjdirektiv overholdes.*

I EU's støjdirektiv er der ingen krav om at vejstøj ikke må overstige 55 dB. EU-direktivet 2002/49/EF af 25. juni 2002 om vurdering og styring af støj, som er implementeret i dansk lovgivning med støjbekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 717 af 13. juni 2006) fastsætter regler for kortlægning af ekstern støj og for at udarbejde handlingsplaner for at forebygge og reducere støj. Det er op til de myndigheder, der udarbejder støjhandlingsplanerne, at fastsætte ambitionsniveauet for støjreduktionen.

***2. Voldsomme gener for Kystbanen og S-tog, som indstilles i mange måneder, da skinnerne skal fjernes parvis, er ikke godkendt af Banedanmark og DSB - hverken teknisk eller økonomisk. Og det er kommunen, der skal betale.***

Der pågår i øjeblikket et samarbejde med Banedanmark om at sikre det optimale metodevalg i forhold til togdriften, såvel som øvrige vigtige parametre så som sikkerhed, kvalitet, økonomi og risici. Når det endelige projekt foreligger skal det myndighedsgodkendes af Trafikstyrelsen.

I øjeblikket er der overfor Banedanmark - som infrastrukturejer - varslet en totalspærring på knap 2 måneder for Nordbanen og knap 2 måneder for Kystbanen. Det forventes ikke at de to baner vil være spærret samtidig. Dette fremgik af besvarelsen af 24. marts 2010 på en række spørgsmål stillet af Karin Storgaard. En besvarelse som er udsendt til både Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget den 24. marts 2010.

***3. Omlægningen af Naturgasfordelingsledningen til***

***Svanemølleværket er ikke godkendt – hverken teknisk eller økonomisk. Og det er kommunen, der skal betale***

*Hvis naturgasfordelingsledningen placeres langs strandkanten, vil det umuliggøre en senere forlængelse af tunnelen til Nordhavnen, da Arbejdstilsynet af sikkerhedsgrunde ikke tillader, at en tunnel anlægges over en naturgasfordelingsledning.*

Ved en senere forlængelse af tunnelen må der til den tid tages stilling til hvorledes ledningen skal omlægges. Metode for omlægning er afhængig af den til den tid valgte krydsningsmetode. Ledningen ligger i øvrigt på gæsteprincip, hvorfor kommunen ikke er pligtig til at betale for omlægningen.

***Gener i anlægsfasen:***

*Nedrivning og genopførelse af bevaringsværdige bygninger på Svanemølle Kaserne  
Naturgasfordelingsledning og fjernvarmehovedledninger skal flyttes og adskillige veje skal opgraves.*

Det er korrekt, som nævnt, at det i anlægsfasen er nødvendigt at nedrive og senere genopføre en del af de bevaringsværdige bygninger på kaserne og det ligeledes er nødvendigt at omlægge de nævnte ledninger.

***Konstante gener efter anlægsfasen:***

*Stærkt forøget luftforurening.  
Luftforurening vil overstige grænseværdierne for EU.  
Forøget støjforurening: Støjtærn kan kun afhjælpe støjgener i stueetagehøjde.*

De gennemførte beregninger for luftforurening viser, at der ikke vil ske en overskridelse af grænseværdierne og at der kun meget lokalt vil ske en mindre forhøjelse af de nuværende værdier. Mht. støjen godtgør de udførte beregninger, at det med de implementerede støjforanstaltninger (skærme, volde etc), stort set er muligt at opretholde samme niveau som allerede forefindes i dag. Der er enkelte boliger i de sydlige blokke ved Ryparken og lejligheder i Bellmansgade, der kan opleve en øget støjbelastning, men ikke over grænseværdierne.

***Fremtidssikring:***

- 1. Københavns Kommunes tunnelloøsning har ikke kapacitet til at udgøre første etape af en kommende langsgående havnetunnel i København og vil ikke senere kunne udvides.*
- 2. Bygning af en ikke-fremtidssikret tunnel undergraver den af Folketinget indgåede aftale om grøn transportpolitik.*
- 3. Hvis en langsgående havnetunnel senere besluttet i 2013, vil det være en samfundsøkonomisk skandaløs beslutning at etablere en ikke-fremtidssikret Nordhavnsvej/tunnel.*

**Ad 1:**

Der er tidligere regnet på sammenhængen mellem en havnetunnelforbindelse og en langsigtet, stor byudvikling langs Københavns Øresundskyst. Med de aktuelle forudsætninger om byudviklingstakt mv. påregnes den firsprogede Nordhavnsvejs kapacitet på denne baggrund først at blive nået på den anden side af år 2050.

Nordhavnsvej forventes på det tidspunkt, hvor både de 170.000 nye etagemeter på Marmormolen og de første 600.000 nye etagemeter i Nordhavn er bygget (efter 2020), at få en trafik på ca. 30.000 biler pr. hverdagsdøgn. Den firsprogede vejs kapacitet vil være på ca. 50.000 biler pr. hverdagsdøgn.

Spørgsmålet om Nordhavnsvejs kapacitet er nærmere belyst i rapporten fra den fælles statslige - kommunale arbejdsgruppe (vedlagt som bilag 2 til indstillingen om Nordhavnsvej - den økonomiske ramme (2010-47445) og i notat udsendt til Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget den 23.3.2010. Også muligheden for senere at udvide Nordhavnsvej er nærmere belyst i arbejdsgruppens rapport.

**Ad 2:**

Fremtidssikring af Nordhavnsvej i forhold til en endnu større biltrafik på længere sigt som følge af en større byudvikling og / eller en havnetunnel har været vurderet sammen med staten i en fælles arbejdsgruppe. Rapporten herfra er vedlagt indstillingen om Nordhavnsvej - den økonomiske ramme (2010--47445). Det er Transportministeriets opfattelse, at kapaciteten på den med kommunen aftalte 4-sporede løsning er fuldt ud tilstrækkelig de næste mange år. Det fremgår af Transportministerens brev til Overborgmesteren om Nordhavnsvej af 18. marts 2010. Dette brev er vedlagt indstillingen om den økonomiske ramme for Nordhavnsvej og er fremsendt til såvel Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget den 18. marts 2010.

**Ad 3:**

Der er ikke truffet beslutning om etablering af en havnetunnelforbindelse. Hvis der på et tidspunkt etableres en sådan forbindelse, og hvis byudviklingen fortsætter i det forudsatte tempo, vil der – formentlig efter år 2050 – kunne blive behov for mere kapacitet på Nordhavnsvej og Helsingørmotorvejen. I en samfundsøkonomisk vurdering af fremtidssikring i form af anlæg af en bredere Nordhavnsvej allerede nu vil indgå, at investeringen formentlig først vil blive nyttiggjort efter 2050.

**Konklusion:**

*Det er bemærkelsesværdigt, at der skal tages stilling til et infrastrukturprojekt hvor, der ikke i materialet til TMU, findes en teknisk redegørelse eller en eneste tegning af linjeføringen af det såkaldte forslag A0. Ligesom de sikkerheds, miljø og økonomisk relaterede konsekvenser forekommer underbelyste og udokumenterede.*

*Det vil sige, at politikerne, i givet fald, overlader projektet til Forvaltningen uden at kende omfanget af deres beslutning.*

Linieføringen for vejforslag A0 er den samme som for vejforslag A1; dog med et smallere tværprofil (ingen nødspor)