



Notat

Til BR

Notat om kapacitet, fart og driftsudgifter for Nordhavnstunnelen

28. oktober 2019

Sagsnummer
2019-0144160

Dokumentnummer
2019-0144160-55

I forbindelse med behandling af indstilling om godkendelse af anlægslov og samarbejdsaftale for Nordhavnstunnelen på Økonomiudvalgets møde den 22. oktober 2019 har Jakob Næsager (C) bedt om et notat, der redegør for følgende forhold angående Nordhavnstunnelen:

- 1) Kapaciteten for begge strækninger i tunnelen
- 2) Farthastigheden ved afkørslerne
- 3) Hvem afholder udgiften til driften?

Økonomiforvaltningens svar

Kapacitet i Nordhavnstunnelen

Nordhavnstunnelen er en forlængelse af den allerede anlagte Nordhavnsvej og er derfor, af Vejdirektoratet, dimensioneret herefter med to kørespor i hver retning og uden nødspor. Den allerede dimensionerede kapacitet på Nordhavnsvej betyder, ifølge Vejdirektoratet, at en eventuel større kapacitet (flere spor) på Nordhavnstunnelen ikke kan udnyttes. Der vil, ifølge Vejdirektoratet, komme flest biler på Nordhavnsvej, hvorfor kapacitetsgrænsen først opnås på denne del af strækningen.

Ifølge rapporten "Fremtidssikring af Nordhavnsvej" fra 2010, udarbejdet af Transportministeriet og Københavns Kommune, kan Nordhavnsvej håndtere ca. 50.000-60.000 køretøjer pr. hverdagsdøgn. De 60.000 køretøjer vil, ifølge Vejdirektoratet, betyde et lavere serviceniveau blandt andet i form af en lavere middelhastighed. Tallet kan variere yderligere, alt efter hvilket serviceniveau for biltrafikken, man vil acceptere, hvor godt biltrafikken fordeler sig ud over døgnet samt bilernes retningsfordeling og hastighed.

Ifølge VVM-redegørelsen for Nordhavnstunnelen fra 2016, vil trafikken i Nordhavnstunnelen i åbningsåret udgøre ca. 8.200 køretøjer pr. hverdagsdøgn til og fra Nordhavn. Med et fuld udbygget Nordhavn vil ca. 35.500 køretøjer pr. hverdagsdøgn køre til og fra Nordhavn.

Farthastighed ved afkørslerne

Den lange Nordhavnstunnel forberedt til Østlig Ringvej anlægges som en forsættelse af Nordhavnsvej ved Strandvænget og forløber til Kattégatvejs forlængelse. Tunnelen anlægges, jf. udkast til Forslag til lov om Nordhavnstunnel, med en dimensioneringshastighed på 80 km/t. Den

Center for Byudvikling
Team Mobilitet
Københavns Rådhus,
Rådhuspladsen 1
1550 København V

EAN-nummer
5798009800176

tilladte hastighed i selve Nordhavnstunnelen vil, som for Nordhavnsvej, være 60 km/t. Trafikanterne kører af eller på Nordhavnstunnelen ved Kattegatvej ad tunnelramper placeret ved hver sin side af tunnelen. Den maksimale hastighed på ramperne er ifølge VVM-redegørelsen for Nordhavnstunnelen fra 2016 sat til 50 km/t. Begrænsningen i tunnelen og på ramperne er, af Vejdirektoratet, sat for at forebygge ulykker og andre nødsituationer. Ifølge Vejdirektoratets VVM-redegørelse er sikkerhedskonceptet for Nordhavnstunnelen og tunnelen for Nordhavnsvejen, fordi de to tunneler vil være sammenkoblet og fremstå som én tunnel.

Cirka 200 meter før Kattegatvejs forlængelse, hvor tunnelramperne kommer op af jorden, bygges, ifølge Vejdirektoratets VVM-redegørelse, en tunnelportal med en dagslysskærm. Dagslysskærmen tillader delvist dagslyset at strømme igennem, og på den måde kan bilisternes øjne gradvist vænne sig til dagslyset, når de kommer fra tunnelen og ud i lyset og modsat langsomt tilvænnes tunnelens kunstige belysning, når de kører ned i tunnelen mod Strandvænget. På Nordhavn vil et signalreguleret tilslutningsanlæg og et halvt vestvendt ruderaanlæg sørge for, at tunnelen og det eksisterende vejnet kobles sammen.

Driftsudgifter til Nordhavnstunnelen

Nordhavnstunnelen anlægges af Vejdirektoratet og overdrages herefter til Københavns Kommune, jf. principaftale om Metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen samt udbygning af Nordhavnen fra 2014 og dertilhørende lov.

Teknik- og Miljøforvaltningen skal efter anlæg af Nordhavnstunnelen stå for drift og vedligeholdelse. Teknik- og Miljøforvaltningen vil på et senere tidspunkt vende tilbage til Teknik- og Miljøudvalget og Borgerrepræsentationen med et overslag over udgifterne hertil.