



KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen

Departementschef Jacob Heinsen
 Transportministeriet
 E-mail: trm@trm.dk

03-10-2011

Sagsnr.
 2011-121575

Dokumentnr.
 2011-699742

Kære Jacob Heinsen

Som du ved arbejder Københavns Kommune intensivt på at etablere Nordhavnsvej, som var en del af aftalegrundlaget for Cityringen, så vejbetjeningen af Nordhavn kan komme på plads og Østerbro kan blive aflastet for gennemkørende trafik.

Københavns Kommune har i planlægningen af Nordhavnsvej arbejdet med flere alternative løsninger for Nordhavnsvejs tilslutning til Helsingør-motorvejen f.eks. i VVM-redegørelsen. Nordhavnsvejs tilslutning til Helsingør-motorvejen kan udformes som et signalreguleret kryds eller som et rampeanlæg.

Det er Københavns Kommunes opfattelse, at Nordhavnsvejs tilslutning til Helsingør-motorvejen bør etableres som et signalreguleret kryds.

Det er besluttet, at Nordhavnsvej etableres som en 4-sporet vej uden nødspor. Transportministeriet har givet udtryk for at kapaciteten på en 4-sporet vej er fuldt tilstrækkelig det næste mange år. Derfor er det ikke nødvendigt at etablere et tilslutningsanlæg med større kapacitet end i et signalreguleret kryds. Samtidig er et signalreguleret kryds den anlægs- og driftsøkonomisk mest fordelagtige løsning.

I forhold til tilslutningsanlæggets primære funktion, at udveksle trafik mellem Helsingør-motorvejen og Nordhavnsvej, er forskellene minimale mellem en løsning med ramper og et signalreguleret kryds.

En løsning med et signalreguleret kryds giver desuden mulighed for sydvendt tilslutning, hvilket giver større fleksibilitet, bedre adgang til/fra Nordhavn og mulighed for at dosere trafikken i forhold til en given trafikpolitik eller trafikale hændelser.

- ./ Teknik- og Miljøforvaltningen har udarbejdet et mere teknisk notat om fordele/ulemper ved en løsning tilslutning i et signalreguleret kryds hhv. et rampeanlæg.

Københavns Kommune er opmærksom på at udformningen af tilslutningsanlægget skal godkendes af Vejdirektoratet. Jeg skal derfor bede om en tilkendegivelse fra Transportministeriet omkring etablering af Nordhavnsvejs tilslutning til Helsingør-motorvejen som et signalreguleret kryds.

Direktion

Rådhuset, 1. sal vær. 36
 Postboks 444
 1505 Kbh. V

Telefon
 3366 2610

E-mail
 hjatmf@tmf.kk.dk

EAN nummer
 5798009493149

www.kk.dk

Herefter vil Københavns Kommune fortsætte arbejdet med at etablere Nordhavnsvej, så vejen kan blive klar til at understøtte byudvikling i Nordhavn og værdiskabelse i Københavns Kommunes og Transportministeriets fælles selskab By & Havn.

Med venlig hilsen

Hjalte Aaberg
Adm. Direktør

DEPARTEMENTSCHEFEN

Dato 21. november 2011
J. nr. 2010-569

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Københavns Kommune
Miljø- og Teknikforvaltningen
Adm. direktør Hjalte Aaberg

Kære Hjalte Aaberg

Tak for din henvendelse vedrørende tilslutningen af den kommende Nordhavnsvej til Helsingørmotorvejen.

I det materiale, som ligger til grund for aftalen om anlæg af Nordhavnsvej, er det forudsat, at tilslutningen til Helsingørmotorvejen udformes som et fletteanlæg med nordvendte ramper. En sådan tilslutning vil være den bedste løsning i forhold til at afvikle trafikken både på kort og langt sigt.

Denne del af aftalen blev i øvrigt bekræftet af Københavns Kommune i 2010 i forbindelse med afrapporteringen fra det fælles arbejde vedrørende fremtidssikring af Nordhavnsvej.

Jeg kan imidlertid forstå, at anlægsprojektet har en anstrengt økonomi, og at Københavns Kommune ønsker at ændre projektet således, at tilslutningen udformes som et signalreguleret kryds med henblik på at reducere de samlede anlægsudgifter.

Vejdirektoratet har tidligere oplyst, at et signalreguleret kryds alene vil have tilstrækkelig kapacitet frem til omkring 2018, hvorefter der under alle omstændigheder vil være behov for at ombygge tilslutningen til et niveaufrit fletteanlæg med ramper. Et signalreguleret kryds vil derfor umiddelbart have en meget kort levetid og nødvendiggøre en bekostelig ombygning om få år.

Regeringen har i mellemtiden foreslået at indføre trængselsafgifter i Hovedstadsområdet. Regeringen har meldt ud, at trængselsafgifterne forventes indført medio 2014. Trængselsafgiften vil antageligt reducere trafikken i krydset og vil således indirekte kunne bidrage til at forlænge levetiden for en løsning med et signalreguleret kryds.

Aflastningen af den pågældende strækning vil afhænge af den konkrete linjeføring og takststruktur for trængselsafgiften, som i øjeblikket drøftes med interessenterne, herunder også Københavns Kommune.

Transportministeriet er på den baggrund indstillet på at drøfte en løsning nærmere, hvor der i første omgang anlægges et signalreguleret kryds. Transportministeriet vil dog i den forbindelse knytte en række betingelser, herunder:



- at vejbestyrelsesansvaret ændres således, at den del af Helsingørmotorvejen, som er placeret ved og syd for det kommende kryds, overtages af Københavns Kommune.
- at der af hensyn til kapaciteten etableres et ekstra venstresvingsspor fra Nordhavnsvej i forhold til den tidligere skitserede udformning
- at Københavns Kommune forpligter sig til at ombygge krydset til den oprindeligt aftalte udformning, såfremt trafikken i det signalregulerede kryds på et senere tidspunkt når kapacitetsgrænsen.

Det forudsættes i den forbindelse, at vilkårene for den nye aftale indskrives som et tillæg til de foreliggende aftaler vedr. anlægget af Nordhavnsvej.

Med venlig hilsen

Jacob Heinsen



Teknik- og Miljøforvaltningen

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K
Departementschefen

07-12-2011

Sagsnr.
2011-167230

Dokumentnr.
2011-887348

Vedrørende tilslutning af Nordhavnsvej til Helsingørmotorvejen

Kære Jacob Heinsen

Tak for dit brev af 21. November hvor i du åbner for muligheden af at Nordhavnsvejens tilslutning til Helsingørmotorvejen kan udføres som et signalreguleret kryds under en række nærmere angivne vilkår:

1. at vejbestyrelsesansvaret ændres således, at den del af Helsingørmotorvejen, som er placeret ved og syd for det kommende kryds, overtages af Københavns Kommune..
2. at der af hensyn til kapaciteten etableres et ekstra venstresvingsspor fra Nordhavnsvej i forhold til den tidligere skitserede udformning
3. at Københavns Kommune forpligter sig til at ombygge krydset til den oprindeligt aftalte udformning, såfremt trafikken i det signalregulerede kryds på et senere tidspunkt når kapacitetsgrænsen

På denne baggrund vil Københavns Kommune arbejde videre med den signalregulerede løsning idet vi har følgende bemærkninger til de formulerede vilkår:

Ad 1

Københavns kommune finder overdragelse af vejbestyrelsesansvaret for den nævnte vejstrækning naturligt. Vi foreslår at der i forlængelse heraf foretages en vurdering af de dermed overførte driftsomkostninger på vejstykket – evt. i en kapitaliseret beregning til fuld og endelig afregning mellem vejbestyrelserne. Ansvaret for vejstykket overdrages i tilknytning til Nordhavnsvejens ibrugtagning.

Ad 2

Vi antager at der i formuleringen gemmer sig en misforståelse: "*fra Nordhavnsvej*" skal formentlig være "*til Nordhavnsvej*". Vi er i så fald enige. Det kan oplyses at krydset anlægges med 2 venstresvingsspor fra Helsingørmotorvejen og ikke som oprindeligt vist med 1 spor.

Ad 3

Direktion

Rådhuset, 1. sal vær. 36
Postboks 444
1505 Kbh. V

Telefon
3366 2610

E-mail
hjatmf@tmf.kk.dk

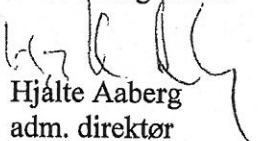
EAN nummer
5798009493149

www.kk.dk

Københavns kommune står inde for kapaciteten i krydset svarende til trafikalt betjening af den byudvikling der er beskrevet i aftalegrundlaget. Herunder også evt. nødvendig ændringer eller udbygning hvis kapacitetsgrænsen nås. Såfremt der i en fremtidig situation herudover opstår behov for ændring af krydsudformningen foreligger der en ny situation til sædvanlig håndtering mellem en statslig og kommunal vejbestyrelse..

Krydsudformning vil blive forelagt til beslutning i Teknik og Miljøudvalget 23. januar måned. Jeg imødeser ministeriets eventuelle bemærkninger til ovenstående snarest muligt.

Med venlig hilsen


Hjalte Aaberg
adm. direktør