



**Til:** Teknik- og Miljøudvalget

27. januar 2006

**Fra:** Ole Bach

Journalnr.

**Vedr.:** Nordhavnsvejen, status og det videre arbejde

### **Anledning**

Teknik- og Miljøudvalget besluttede på mødet d. 11. januar 2006 at henvise medlemsforslag om drøftelse af Nordhavnsvejen til forvaltningen med henblik på at få udarbejdet en indstilling. Dette notat er et bilag til udvalgsindstillingen til mødet d. 8. februar, og indeholder en kort redegørelse for det hidtidige arbejde og en beskrivelse af den fremtidige proces.

### **Baggrund**

Erhvervsaktiviteterne i Københavns Havn rykker i stigende grad væk fra de bynære områder i København, hvorved der frigøres attraktive arealer for byudvikling. I de senere år er store områder på Islands Brygge, i Sydhavnen og i Søndre Frihavn ved Kastellet omdannet eller planlagt. Det næste store byudviklingsområde er den indre del af Nordhavnen.

Kommuneplan 2005 udpeger den del af Nordhavnen, der kaldes Århusgadeområdet, som et byudviklingsområde, hvor byudviklingen forventes indledt i perioden 2006-2011. I Århusgadeområdet forventes at være en rummelighed på ca. 400.000 etagemeter. Det øvrige Nordhavnsområde er først udlagt til udvikling i perioden efter 2018.

D. 2. december 2005 indgik Københavns Kommune en aftale med regeringen og Frederiksberg Kommune om etableringen af Metrocityringen. Finansieringen bag Metroaftalen indebærer, at der skal etableres ikke 400.000 m<sup>2</sup> men 600.000 m<sup>2</sup> boliger og erhverv i den indre del af Nordhavnen. Nordhavnsvejen er en forudsætning for denne byudvikling, og bliver dermed indirekte en forudsætning for Metrocityringen. Byudviklingen fordeler sig med 400.000 m<sup>2</sup> i Århusgadeområdet fra 2008 og 200.000 m<sup>2</sup> ved Kalkbrænderiløbet fra 2015.

### **Sekretariatet**

Njalsgade 13  
2300 København S

Telefon  
33 66 33 66

Telefax  
33 66 71 05

Direkte  
33 66 35 01

E-mail  
oleba@tmf.kk.dk

www.vejpark.kk.dk



*Københavns Kommune med Metro 1-3 samt Metrocityringen. Den grønne streg øverst er Nordhavnsvejen. Byudviklingsområderne Århusgadeområdet (400.000 m<sup>2</sup>) og området ved Kalkbrænderiløbet (200.000 m<sup>2</sup>) er markeret med blåt.*

### Den trafikale situation

I dagens situation er der kun adgang til Nordhavnsområdet fra Kalkbrænderihavnsgade (Ring 2) ad Sundkrogsgade (se kort på næste side). Når området udvikles til boliger og erhverv forventes ca. 31.000 biler til Nordhavnen på et hverdagsdøgn. Dette svarer til dagens trafik på f.eks. Knippelsbro eller Østerbrogade ved Trianglen. Det er derfor foreslået, at åbne Århusgade mod Nordhavnen, således at der skabes to vejadgange.

Der er vurderet, at de to vejadgange med tilhørende væsentlige ombygninger af krydsene med Kalkbrænderihavnsgade, kan afvikle den trafik der må forventes fra 400.000 m<sup>2</sup> boliger og erhverv. Ekstra 200.000 m<sup>2</sup> i området ved Kalkbrænderihavnsløbet vil nødvendiggøre en endnu større ombygning, f.eks. at lægge den gennemkørende trafik på Kalkbrænderihavnsgade i tunnel på strækningen.

På langt sigt er der meget større byudviklingspotentialer i Nordhavnsområdet – i størrelsesordenen 2 mio. etagemeter i alt. Byudvikling i den størrelse vil nødvendiggøre helt nye vejforbindelser til Nordhavnen, f.eks. i forbindelse med en havnetunnel.



*Nordhavnsområdet med den eksisterende adgangsvej (Sundkrogsgade) og den kommende adgangsvej (Århusgade)*

Den videre fordeling af trafikken sker ad Kalkbrænderihavngade. Mod Nord forbindes Kalkbrænderihavngade med Strandvænget og Strandvejen. Mod syd forbindes Kalkbrænderihavngade med Folke Bernadottes Alle og Oslo Plads. Endelig er der også i dag en forbindelse til Østerbro ad hhv. Århusgade (ensrettet mod Kalkbrænderihavngade) og Vordingborggade (ensrettet fra Kalkbrænderihavngade).

Disse veje kan ikke i sig selv afvikle den forventede trafik uden væsentlige gener. Mod syd vil krydset ved Oslo Plads begrænses kapaciteten med trængsel og kødannelser til følge. I øvrigt er det ikke hensigtsmæssigt at lede gennemkørende trafik ind mod Indre By.

Mod nord vil trafikken ikke kunne afvikles i de eksisterende kryds på Strandvænget, og den forøgede trafik vil medføre store miljøkonsekvenser for de omkringboende. Endelig vil det også være u hensigtsmæssigt og forbundet med store miljøgener at lede trafik mod vest gennem Østerbro. Områderne vest for Kalkbrænderihavngade er meget tætbefolkede karrebebyggelser med mange beboere.

På den baggrund er det vurderet, at en ny vejforbindelse – kaldet Nordhavnsvejen – er en forudsætning for at sikre en tilfredsstillende trafikafvikling til og fra byudviklingen i Nordhavnen. Nordhavnsvejen vurderes at ville blive benyttet af ca. 24.000 biler på et hverdagsdøgn i en fremtidig situation med 400.000 m<sup>2</sup> nye boliger og erhverv i Århusgadeområdet. Dette svarer til trafikken på Vejlands Alle eller Jagtvej.

De hidtidige trafikale vurderinger omfatter stort set kun biltrafik. Nordhavnen bør udvikles i tråd med den generelle trafikpolitik i kommunen, hvorfor der også må skabes gode forhold for andre transportformer. På kort sigt skal den kollektive trafik forbedres ved bedre adgangsforhold til Nordhavn station og ved gode busforbindelser til Nordhavnen. På langt sigt skal højklassede løsninger som f.eks. Metro vurderes. Cykeltrafikken skal også sikres gode og sikre forhold, både i forbindelse med den traditionelle vejstruktur, og eventuelt ved nye selvstændige cykel- og gangbroer og ruter. Endelig skal fodgængerforbindelserne også prioriteres. Der er et stærkt lokalt ønske om bedre sammenhæng mellem Østerbro og havnen, så beboerne på Østerbro kan få adgang til vandet.

### Forundersøgelse af tre forskellige linieføringer

Der er lavet en forundersøgelse af tre principielt forskellige linieføringsforslag til Nordhavnsvejen: En tunnelløsning syd for banen, en tunnelløsning nord for banen og en overfladeløsning. Formålet var at vurdere forslagernes forskellige trafikale, økonomiske og miljømæssige konsekvenser. Undersøgelsen er foretaget af et udvalg ledet af Økonomiforvaltningen og med deltagelse af Københavns Havn, Transport- og Energiministeriet, Finansministeriet og Vej & Park.



### *De tre vejforslag*

Vejforslag 1 er en vej med tunnel mellem Svanemøllen Kaserne og Strandvænget. Som udgangspunkt indeholder forslaget så kort en tunnelstrækning som teknisk muligt. Den samlede omkostning til dette forslag er godt 1,3 mia. kr. hvortil kommer et meget foreløbigt skøn over kompensation til DSB på ca. 300 mio. kr., da anlægsarbejdet må forventes at medføre gener for banedriften.

I tillæg er vurderet en forlængelse af tunnelen med ca. 100 m. i begge ender, for at minimere de lokale gener. Denne forlængelse er vurderet at koste ca. 200 mio. kr. ekstra. En yderligere forlængelse af tunnelen på ca. 500 m. til Svanemølleværket er også vurderet oversigtligt, og forventes at koste ca. ½ mia. kr. Formålet er at fredeliggøre området ved Strandøre, Svanemøllehavnen og den kommende badestrand.



*Omtrentlig placering af de alternative tunnelmundinger*

Vejforslag 2 er vej med tunnel mellem Borgervænget og området bag Svanemøllen station. Vejen går under banen til et kryds med Klakbrænderihavnsvej umiddelbart nord for Sundkrogsgade. Vejforslaget er vurderet til at koste ca. 1,4 mia. kr. uden kompensation til DSB, som må skønnes lidt mindre end i vejforslag 1.

Vejforslag 3 er en overfladeløsning, der benytter eksisterende veje, der dog må udvides. Over Svanemøllen Kaserne etableres en ny vej. Forslaget vurderes at koste ca. 700 mio. kr.

Fælles for alle tre vejforslag er, at de er beskrevet som fire-sporede veje, men de bør fremtidssikres, og forberedes for seks spor for at kunne afvikle trafikken til den fortsatte byudvikling i havneområderne og en eventuel havnetunnel.

### *Tilslutning til motorvejen*

For alle tre forslag er skitseret en tilslutning til Helsingørmotorvejen med nordvendte ramper. Tilslutningen er ikke fastlagt i detaljer, og der er brug for en yderligere analyse af de fysiske muligheder, da pladsen er trang – med kolonihaver og boligbebyggelse på den vestlige side og Ryparken og boldbaner på den østlige side af motorvejen.

Samtidig skal trafikafviklingen vurderes nærmere. Kapaciteten er allerede i dag begrænset på motorvejen i myldretiderne, og indpasningen af den yderligere trafik fra Nordhavnsvejen er endnu ikke analyseret.

Tilslutning til motorvejen er fastlagt under forudsætning af at vejen hovedsageligt skulle afvikle trafik fra byudviklingen i Århusgadeområdet. Med yderligere byudvikling i Nordhavnen og/eller en langsgående havnetunnel vil det være hensigtsmæssigt også at sydvendt tilslutning til motorvejen og Lyngbyvej. Dette er endnu kun vurderet ganske overordnet.

#### *Kasernearealet*

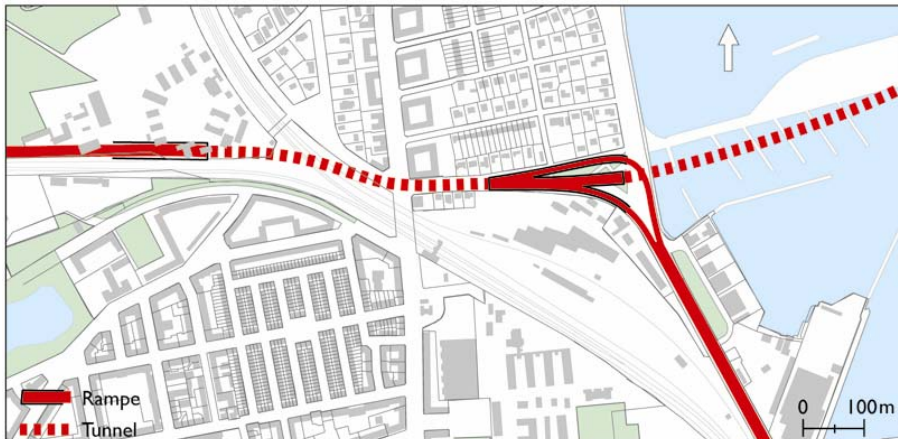
Forsvarets Bygningstjeneste har oplyst, at de ikke kan støtte en ny vejforbindelse over kaserens areal, og at en vej i givet fald vil medføre omfattende hegning og andre foranstaltninger for at sikre kasernearealet. Alle tre anlæg berører Svanemøllen Kassernes område, dog i vidt forskelligt omfang.

#### *Fremtidssikring*

Som tidligere nævnt er udgangspunktet for undersøgelsen byudvikling på 400.000 etagemeter. Med Metroaftalen er dette ændret til 600.000 etagemeter og hele Nordhavnsområdet rummer dog et betydeligt større byudviklingspotentiale – i størrelsesordenen 2 mio. etagemeter. En sådan byudvikling vil generere langt mere trafik end der kan afvikles i to kryds ved Sundkrogsgade og Århusgade. Derfor er en helt ny forbindelse mellem Lyngbyvej og Nordhavnen nødvendig. Det samme gælder, hvis Nordhavnsvejen skal bindes sammen med en langsgående havnetunnel.

Vejforslag 1 vil kunne videreføres i tunnel fra Strandvænget mod øst til Nordhavnen. Vejforslag 2 vil sandsynligvis ikke kunne videreføres som en ny vejforbindelse direkte til Nordhavnen medmindre der vælges en tunnelløsning med en anden linieføring, som ligner Svanemøllegruppens forslag, se nedenstående beskrivelse.

Samtidig vil fortsættelse af vejforslag 2 medføre, at der kommer tre vejadgange til Nordhavnen i umiddelbar nærhed af hinanden. Vejforslag 1 giver derimod en bredere dækning af Nordhavnen, da en tunnel under Svanemøllehavnen vil tilsluttes Nordhavnens øvrige vejnet langt nordligere end vejforslag 2.



*Mulig fremtidig videreførelse af vejforslag 1 mod Nordhavnen og havnetunnelen.*



*Mulig fremtidig videreførelse af vejforslag 2 mod Nordhavnen og havnetunnelen. Lader sig kun realisere, hvis hele vejen ligger i tunnel.*

I forbindelse med undersøgelsen af den langsgående havnetunnel er det vurderet, at Nordhavnsvejen i 2045 – en situation med en fuldt udbygget Nordhavn, stor byudvikling på det nordøstlige Amager inkl. Refshaleøen og en langsgående havnetunnel hele vejen til Sjællandsbroen – vil blive benyttet af ca. 55.000 biler på et hverdagsdøgn. Dette svarer i dagens situation til trafikken på nogle af de største veje i kommunen og overgås kun af nogle af motorvejene samt strækningen fra Hareskovvej til Langebro samt Lyngbyvej og Sjællandsbroen. Den fremtidige trafikmængde betyder, at Nordhavnsvejen bør forbedres for seks spor i stedet for fire.

#### *Sammenligning af vejforslagene*

- |                 |  |
|-----------------|--|
| Trafikafvikling | Vejforslag 1 og Vejforslag 2 kan afvikle den forventede trafik.<br>Vejforslag 3 kan kun afvikle trafikken fra 400.000 m <sup>2</sup> |
| Fremtidssikring | Vejforslag 1 kan forlænges med en tunnel under Svanemøllehavnen direkte til Nordhavnen, og eventuelt videre i en havnetunnel.        |

	<p>Vejforslag 2 kan i den beskrevne udformning ikke umiddelbart videreføres.</p> <p>Vejforslag 3 kan ikke fremtidssikres uden meget store ekspropriationer.</p>
Trafikal effekt	<p>Vejforslag 1 og vejforslag 2 vil medføre en betydelig aflastning af Strandøre, Strandvænget, Strandvejen, Ryvangs Alle og Tuborgvej. Vejforslag 2 vil endvidere medføre aflastning af Klakbrænderihavns-gade og den østlige del af Strandvænget.</p> <p>Vejforslag 3 vil aflaste Strandvejen, og Tuborgvej, men til gengæld medføre meget store trafikstigninger på Strandvænget og Ryvangs Alle.</p>
Støj	<p>Alle tre forslag vil medføre et fald i antallet af stærkt støjbelastede boliger, dvs. boliger med over 65 dB. Dette skyldes, at alle tre vejforslag medfører omflytninger af trafik, så strækninger med mange boliger (f.eks. Strandvejen) får mindre trafik. Fælles for alle tre forslag er også, at de belaster Ryparken med mere støj.</p> <p>Mange boliger oplever et lille – og i flere tilfælde næppe hørbart fald i støjniveau, færre vil opleve stigning..</p> <p>I vejforslag 1 får 183 boliger mere støj. I vejforslag 2 er det 238 og i vejforslag 3 430.</p> <p>Dette dækker over mange små forskydninger, men vejforslag 2 vil medføre væsentligt forøget støj i Borgervænget med mindre der tages særlige forholdsregler. Vejforslag 3 medfører væsentligt forøget støj i Strandvænget og Ryvangs Alle.</p>
Anlægsoverslag	<p>Vejforslag 1: kr. 1.350 mio. uden kompensation til DSB</p> <p>Vejforslag 2: kr. 1.400 mio. uden kompensation til DSB</p> <p>Vejforslag 3: kr. 700 mio. Vejforslaget forventes kun at berøre banedriften marginalt.</p>

Anlægsoverslagene er baseret på en firesporet tunnel og i 2004 priser. I vejforslag 1 er det vurderet, at kompensationen til DSB for gener i anlægsperioden vil udgøre ca. 300 mio. kr. På den baggrund indgår Nordhavnsvejen i Metroaftalen med en samlet anlægsomkostning i 2004 kr. på 1,7 mia. kr. Staten vil, gennem det nye arealudviklings-selskab, yde et tilskud på 700 mio.kr. – resten betales af Københavns Kommune.

#### *Fredeliggørelse af Strandvænget og Strandøre*

Debatten i forbindelse med omlægningen af den tunge trafik har vist et stærkt lokalt ønske om at fredeliggøre Strandpromenaden og Strandøre såvel som Strandvænget og Strandvejen.



Alle tre forslag forventes at fredeliggøre Strandøre og Strandpromenaden.

Både vejforslag 1 og 2 vil fredeliggøre Strandvejen. Vejforslag 1 vil skabe mere trafik på den østlige del af Strandvænget og fredeliggøre den vestlige del. Vejforlag 2 vil derimod fredeliggøre hele Strandvænget.

Vejforslag 3 vil skabe meget mere trafik på Strandvænget, og formentligt også på Strandvejen og Østerbrogade, da forslaget som det eneste har forbindelse hertil.

#### *Samlet vurdering*

Samlet må det konkluderes, at Vejforslag 3 kun lige vil kunne klare trafikafviklingen fra første etape af byudviklingen i Nordhavnen. Den er ikke fremtidssikret for en fortsat byudvikling eller en langsgående havnetunnel. Samtidig vil overfladeløsningen medføre forøgede miljøproblemer i området og nødvendiggøre store krydsomlægninger og ekspropriationer for at kunne afvikle trafikken. Det anbefales derfor ikke at lade vejforslag 3 indgå i det videre arbejde.

Vejforslag 1 er umiddelbart det forslag, der bedst sikrer trafikafviklingen både nu og i fremtiden. Vejforslag 2 kan i sin nuværende udformning ikke fremtidssikres, med mindre vejen kommer i tunnel på en større del af strækningen. I så fald ligner vejforslag 2 Svanemøllegruppens forslag.

#### **Svanemøllegruppens forslag**

Svanemøllegruppen er en gruppe af borgere på Ydre Østerbro. Svanemøllegruppens forslag til Nordhavnsvej indgår i Københavnstunnelgruppens forslag til langsgående havnetunnel.

Svanemøllegruppens forslag følger samme linieføring som vejforslag 2, med den forskel, at den er i tunnel på hele strækningen og at den tilsluttes Østerbrogade. Svanemøllegruppen forslag kobles sammen med den langsgående havnetunnel syd for Svanemølleværket.

Forvaltningen har kendskab til forslaget, men det har ikke indgået i undersøgelsen af de tre vejforslag, da den blev igangsat tidligere. Som følge heraf er Svanemøllegruppens forslag ikke beskrevet på samme niveau som de øvrige forslag.

Umiddelbart vurderes, at en række forhold må beskrives nærmere for at kunne sammenlignes med de øvrige forslag. Det gælder bl.a. tilslutningerne til det eksisterende vejnet og de trafikale konsekvenser heraf, samt linieføringens kurveradier og tunneldybder.

Endvidere må det umiddelbart vurderes, at anlægsomkostningerne er beregnet for lavt. Forvaltningen har ikke kendskab til hvilke enheds-

priser beregningen bygger på, men Svanemøllegruppens forslag - en 6 sporet tunnel på 2,5 km. – er beregnet til at koste ca. kr. 2 mia. Til sammenligning er 800 m 4 sporet tunnel i vejforslag 1 vurderet til ca. kr. 1 mia.

Hvis forslaget skal indgå i den videre proces, foreslår forvaltningen, at det underkastes samme tekniske, økonomiske, trafikale og miljømæssige gennemgang som de øvrige forslag.

### **Yderligere undersøgelser**

Det skal besluttes, om Svanemøllegruppens forslag skal beskrives på samme niveau som de øvrige forslag. Derudover vil der være behov for at supplere de eksisterende tekniske undersøgelser med:

- Tilslutningen til motorvejen. Der er flere forskellige muligheder (over motorvejen, under motorvejen, signalreguleret kryds eller kombinationer). De fysiske og trafikale konsekvenser af disse er endnu ikke undersøgt.
- Fortsættelsen mod Nordhavnen. Mulighederne omfatter både en tunnellsnning ved Strandvænget og ved Svanemølleværket. De fysiske og trafikale konsekvenser er ikke fastlagt.
- Krydsudformning ved Sundkrogsgade og Århusgade. Den endelige udformning og trafikafvikling i disse kryds er ikke fastlagt. De hidtidige undersøgelser er koncentreret om biltrafikken, men også adgangen til Østerbro, adgangen for cykler, gående og busser, samt sammenhængen med Nordhavn station spiller væsentlige roller for udformningen.
- Længere tunnellsninger er kun oversigtligt beskrevet, og skal vurderes nærmere, hvis de skal indgå i den politiske beslutningsproces.
- Skal Svanemøllegruppens forslag indgå i det videre arbejde må de tekniske og økonomiske undersøgelser bringes op på samme niveau som de øvrige forslag.

### **Den fortsatte proces**

På baggrund af TMUs drøftelse vil forvaltningen forberede EU udbud af rådgiverydelser til gennemførelse af ovenstående undersøgelser samt efterfølgende iværksættelse af VVM. I det omfang forvaltningen indenfor egne ressourcer kan forestå dele af undersøgelserne vil det ske. Så snart Folketinget har førstebehandlet lovforlag vedr. Metroaftalen, vil forvaltningen vende tilbage til udvalget med indstilling om den videre proces samt frigivelse af midler til projektudvikling herunder VVM. Udvalgets næste skridt vil da være godkendelse af "projektplan" samt valg af hovedforslag og alternativer til et parallelt forløb af projektudvikling og VVM (Vurdering af Virkning på Miljøet).

Projektplanen vil indeholde:

- Plan for organisering af projektet, inkl. udgiften hertil.
- Projektdokument for projektet der beskriver det forløb projektet vil skulle gennemløbe

- Risiko og strategianalyser
- Tidsplan
- Udbudsstrategier for alle elementer af projektet
- Politisk proces og beslutningsplan
- Borgerinddragelse og kommunikation

Projektet er, på grund af dets størrelse, underlagt krav om EU-udbud af samtlige ydelser og opgaver. Der kan således ikke ved ekstern hjælp foretages yderligere undersøgelser i projektet før der er foretaget EU udbud af de enkelte ydelser eller ydelsesområder.