

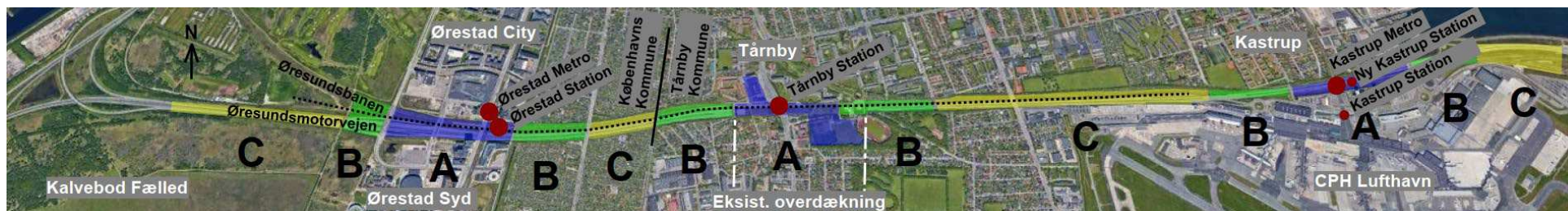
Overdækning af Øresundsmotorvejen – forslag til udformning, finansiering, byggemetoder og byggeetaper

Ifm med undersøgelse af konkretisering af overdækning af Øresundsmotorvejen samt Øresundsbanen, er indeværende tekniske notat udarbejdet forud for foretræde hos Folketingets Transportudvalg.

Vi, naboer til Øresundsmotorvejen, har oplevet den stigende støj fra motorvejen bl.a. grundet stigende trafik. Støjen vil forværres ifm. kommende kapacitetsudvidelse med etablering af flere kørebaner på motorvejen. En overdækning af motorvejen og jernbanen vil afhjælpe på støj samt den manglende bymidte i Ørestad City. Overdækningens arealer kan ligeledes rumme de manglende idrætsfaciliteter, rekreative områder, udeliv og kan sammenkoble metro, regionalbane med motorvejen med til- og frakørslesramper direkte til omstignings-p-pladser. Disse kan reducere biltrængslen på Københavns øvrige broer.

Såfremt finansiering af overdækning ikke kan hel eller delvis dækkes af Infrastrukturplan Danmark Fremad 2035, kan nedenstående tiltag anvendes i foranalysen til konkretisering af overdækningsprojektet.

A-, B- og C-områder



Kategori A (blå områder): Hvor to højklasse-infrastrukturer krydser hinanden, er der et meget godt potentiale for salg af ejendomme til erhverv og boliger. Kategori A i Ørestad er et kategori A+ da motorvej krydser både en regionalbane og en metrobane. Område A i Ørestad udgør 70.000 m² på grundplan og med gældende byggehøjdelinjer og plads til underum kan den rumme mindst 200.000 m² erhverv/boliger. Salg af disse arealer kan også dække omkostningerne for overdækning af de nærliggende områder.

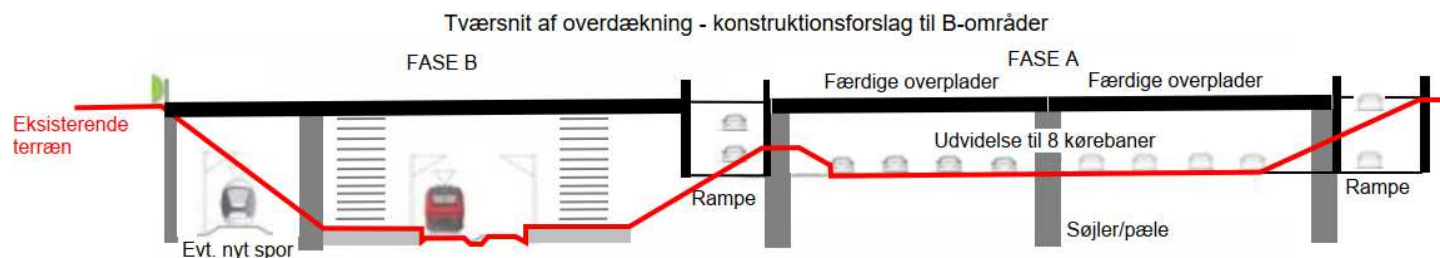
Kategori B (grønne områder): Hvor et område er i nærheden af et kategori A, er dette attraktivt, let tilgængeligt og et område der forventes anvendt af oplandets borgere. Kategori B-områder har god potentiale for at blive anvendt, hvis der anlægges fx omstignings-p-pladser, sports/kulturfaciliteter og rekreative områder. Disse områder er oplagte til at blive overdækket med en lettere konstruktion, hvor der bores pæle i motorvejens rabatter og præfabrikerede betonelementer kranes på. Dette er en metode, der kræver omtrent de samme spærringsmønstre som i motorvejens kapacitetsudvidelse, og bør derfor allerede nu indtænkes i det projekt. Hvis motorvejsudvidelsen indebærer afgravning af skråninger og etablering af stålprofil-spunsvægge, kan disse ikke bære den evt. kommende overplade til overdækningen.

Kategori C (gule områder): Hvor et område er fjernt fra et kategori A-område, er dette mindre attraktivt. I de gule områder kan der anlægges lettere stålkonstruktioner som kan bære på solcelleanlæg. Energooverskuddet fra anlæggene kan tilgå bl.a. ladestationerne på omstignings-p-pladserne. Etablering af stålkonstruktion og solcelleanlæg kan ligeledes udføres i samme spærrede kørebaner som i motorvejsudvidelsen.

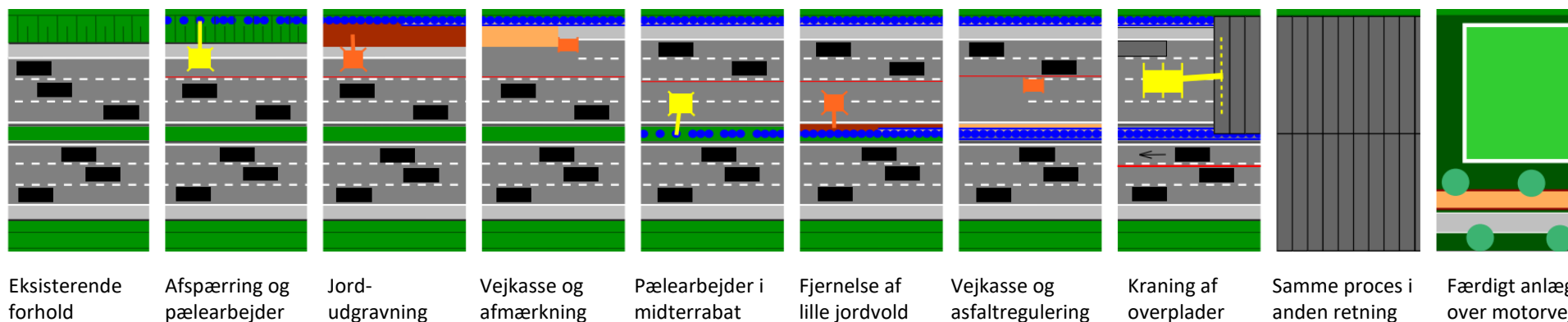
I Ørestad/Københavns Kommune er der en robust business case og ovenstående modeller bør også undersøges for Tårnby og Kastrup, hvor der også er kategori A-områder. Borgergrupper og lokaludvalgte på tværs af begge kommuner indgår i et samarbejde.

I Helsinki, som er mere omringet af kystlinje end København, kan byen ikke udvides mere. Der pågår allerede nedsænkning af motorvejene i byen, og disse overdækkes og anlægges med nye boliger/erhvervsområder. Fordelen ved Øresundsmotorvejen er, at den allerede ligger i en grav, således at der blot skal "læg" på.

Hvad angår de grønne og gule områder foreligger der en væsentlig økonomisk optimering, såfremt de overdækkes ifm. motorvejsudvidelsen. Nedenstående figur angiver med mørkegråt, hvor de borede pæle kan udføres. Det er antaget, at jordvoldene afgraves, og der udvides med normbaseret kørebanebredde til 8 kørebaner, hvor der er 6 i dag i Ørestad:



Nedenstående serie viser udførelsesmetoden for B-områderne. De gule maskiner der anvendes til de borede pæle, vil arbejde i samme spærrede kørebaner som de orange maskiner til at udføre vejprojektet. I aften/natspæringer bliver kørebanerne i én retning totalspærret.



En anden økonomisk optimering er at afvente udførelse af overdækning over jernbanen i de grønne og gule områder, indtil der evt. udvides med et nyt 3. jernbanespor. Faseopdelings økonomiske fordele og ulemper bør inkluderes i undersøgelsen af konkretiseringen af overdækningsprojektet.

Vi håber, at ovenstående beskrivelser giver forståelse for, hvilke overdækningstyper der findes, og hvorledes udførelsen kan optimeres i metode og faser, således at det ikke nødvendigvis kun er meget lokalt i Ørestad City, at motorvejen overdækkes. En arbejdsgruppe af borgere og lokaludvalgte på tværs af Københavns og Tårnby Kommuner er nedsat, med henblik på at hele arret på Amager.

Med venlig hilsen, på vegne af borgergrupper og lokaludvalgte Københavns og Tårnby Kommuner

Safia Ullah, 2022-01-30