

Delkommissorium for tekniske og miljømæssige undersøgelser af en østlig ringvej

Linjeføring, tilslutningsanlæg mv.

De videre undersøgelser af teknik og miljø skal blandt andet kvalificere forskellige alternativer inden for den overordnede linjeføringskorridor B4 via Amager. Det gælder den nærmere placering af selve linjeføringen samt antallet og placeringen af tilslutningsanlæggene, som der endnu ikke er taget stilling til.

For at kunne give tilstrækkelig detaljerede svar på eksempelvis lokale trafik- og miljøforhold suppleres forundersøgelsens OTM-beregninger med mere detaljerede analyser af udvalgte kritiske steder under hensyn til forundersøgelsens samlede økonomi. De tekniske og miljømæssige undersøgelser vil således omfatte eksempler på mulige løsningsforslag, herunder anlægsoverslag, for de pågældende steder.

Muligheden for at minimere eventuelle varige trafikale gener for beboere tæt ved tilslutningsanlæggene vil ligeledes blive undersøgt nærmere. Det vil desuden blive undersøgt, hvordan eventuelle trafikale og miljømæssige gener i området omkring Amager Strandvej reduceres bedst muligt, samt hvordan Amager Fælled kan bevares som et attraktivt bynært naturområde, herunder i hvilket omfang et tilslutningsanlæg, som berører Amager Fælled, kan udelades.

De videre undersøgelser af linjeføring, tilslutningsanlæg mv. tager udgangspunkt i den strategiske analyse og vil blive gennemført på baggrund af yderligere trafikanalyser og tekniske forhold.

Anlægsmæssige løsninger

De videre undersøgelser omhandler løsninger, der forløber i tunnel fra Nordhavn via Amager til Amagermotorvejen. Fokus vil være på en fuldt udbygget østlig ringvej, der med Nordhavnsvej og Nordhavnstunnelen kan forbinde Helsingørsmotorvejen i nord med Amagermotorvejen i syd.

Nordhavnsvej og den kommende Nordhavnstunnel etableres med to plus to vejbaner uden nødspor. En østlig ringvej vil skulle ligge i forlængelse af de to vejprojekter, og de videre tekniske undersøgelser omfatter derfor en dimensionering, der svarer hertil.



Strækningen fra Kløvermarken under Amagerbro til Amager Fælled vil som udgangspunkt skulle bores. For de øvrige delstrækninger undersøges forskellige anlægsmæssige løsninger nærmere. Det drejer sig blandt andet om muligheden for at anlægge delstrækningen under havneløbet som en sænketunnel, muligheden for at grave flere delstrækninger og muligheden for at anlægge hele projektet som boret tunnel. For borede strækninger omfatter undersøgelserne både anlæg af vejbaner i to tunnelrør og i ét tunnelrør i to etager.

Etablering af østlig ringvej vil generere en mængde jord, der vil skulle deponeres. Undersøgelsen vil derfor indeholde en overordnet vurdering af, om deponeringen kan samtænkes med anlægstekniske løsninger af østlig ringvej, der reducerer udgiften til etablering af projektet. I samarbejde med Københavns Kommune vil der desuden blive undersøgt, om deponering af overskudsjord kan medvirke til tilblivelsen af nye byudviklingsområder. Forslagene skal om muligt samtænkes med placering af den overskudsjord, som Københavns Kommune i forvejen forsøger at finde plads til at deponere. Forslagene kan give input til den finansieringsmæssige del af analysen, herunder om sådanne byudviklingsområder kan skabe medfinansiering til østlig ringvej.

Med udgangspunkt i den strategiske analyse og de videre tekniske undersøgelser udregnes anlægsoverslag for relevante alternativer efter principperne i ny anlægsbudgettering for fase 1-undersøgelser.

Miljø

De videre undersøgelser indeholder overordnede vurderinger af forskellige løsninger, så miljøet påvirkes mindst muligt. De miljømæssige aspekter af projektet beskrives, så rammerne for en eventuelt efterfølgende VVM-undersøgelse kan præciseres yderligere, herunder de miljøafledte effekter af anlægsfasen. I den forbindelse overvejes det endelige antal scenarier og anbefalinger for trafik, anlæg mv. i forhold til udgifterne til en eventuelt efterfølgende VVM-undersøgelse.

Der vil ligeledes være fokus på at præcisere de økonomiske konsekvenser af miljøafledte effekter, afværgeforanstaltninger mv. Miljøeffekter som følge af en omfordeling af trafikken i de indre bydele mv. indgår også i de videre undersøgelser. Konkrete og mere dybdegående miljøeffekter vil dog først blive kortlagt i en eventuelt efterfølgende VVM-undersøgelse af projektet.

Organisering

De videre undersøgelser af teknik og miljø organiseres i en arbejdsgruppe, der består af Vejdirektoratet (formand), Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og Økonomiforvaltningen. Yderligere deltagere kan inddrages ad hoc. Arbejdsgruppen refererer til styregruppen for den samlede forundersøgelse.

Tidsplan



Undersøgelsen sættes i gang, når der er indgået en aftale mellem parterne.

Side 3/3

Økonomi

Der afsættes 7 mio. kr. til de videre undersøgelser af teknik og miljø.