

DEPARTEMENTET

Til styregruppen for undersøgelser af en østlig ringvej/havnetunnel

Dato  
J. nr. 2010-564

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00  
Telefax 33 12 38 93  
trm@trm.dk  
www.trm.dk

Bank Danske Bank  
reg. 0216 kt. 4069 065880  
EAN 5798000893429  
CVR 43265717

På det seneste møde i styregruppen den 17. september blev det aftalt, at

- Sund & Bælt ville sende et notat om de tekniske forhold vedrørende krydsning af metroen i havneløbet ved knippelsbro.
- Københavns Kommune ville konsolidere talgrundlaget for trafikberegninger.
- Transportministeriet ville sætte en ekstern kvalitetssikring af trafikberegningerne i gang ved Incentive Partners A/S

Vi har nu modtaget vedlage materiale fra Sund & Bælt samt Københavns Kommune.

Rambøll har på den baggrund udarbejdet et endeligt udkast til sammenfatningsrapport, der tager højde for den tekniske dokumentation, som Sund & Bælt har fremlagt om krydsning af metroen i havneløbet i linjeføring 6.

Imidlertid ændrer dette ikke ved anlægsøkonomien. B4 linjeføringen er estimeret til 27,0 mia. kr. og B6 linjeføringen er estimeret til 28,5 mia. kr i de foreløbige anlægsskøn for hele strækningen (tabel 4.11-1). Det skal sikres, at der både vælges den rigtige og den billigste løsning. Set i det lys er B4 linjeføringen det analytiske valg og den foretrukne løsning.

Linjeføring A og C er ikke i spil, og har ikke været det længe. Det skyldes bl.a., at variant A ikke er trafikalt fremtidssikret, idet den vil skabe en potentiel flaskehals på Kalkbrænderivej mellem Nordhavn og Kastellet. Endvidere vil A være vanskelig at kombinere med 6 pga kurveforløbet, og vil heller ikke give mulighed for at etablere tilslutningsanlæg på Refshaleøen jf. afsnit 4.7 (s. 14). Endelig udnytter variant A ikke det potentielle trafikgrundlag i forbindelse med en tilslutning til det udbyggede Nordhavnsområde. Linjeføring C faldt bort på et tidligt tidspunkt pga. en kompliceret og omkostningstung tilslutning til Helsingørsmotorvejen og passage af Tuborg Havn.

Desuden er der for linjeføring 6 gennem havneløbet en række yderst komplicerede og vanskelige forhold omkring ledningsarbejder, krydsning af broer, til- og frakørsler, havnemiljøet mv., der uagtet, at det anlægsteknisk kan lade sig gøre at krydse metroen, på mange andre områder vil være en så ringe løsning, at det ikke rykker ved valget af linjeføring B4 som den rigtige.

Jeg indstiller derfor til styregruppen i skriftlig procedure, at linjeføring B4 vælges for de fortsatte analyser. Jeg vil endvidere indstille, at der i en senere fase



indenfor linjeføringskorridoren B4 analyseres videre på mulige besparelser i den enkelte etaper.

Side 2/2

Jeg vedlægger det endelige rapportudkast fra Rambøll, som afslutter arbejdet med tekniske spørgsmål og anlægsøkonomi for valg af linjeføring.

I det videre arbejde med trafikberegninger og takster vil talgrundlaget skulle konsolideres med Københavns Kommune.

Med venlig hilsen

Søren Wille  
Afdelingschef