



Borgerrepræsentationen skal godkende forslag til lokalplan og forslag til tillæg til Kommuneplan 2005 med tilhørende miljøvurdering til offentliggørelse.

INDSTILLING OG BESLUTNING

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget over for Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at forslag til lokalplan for Nordhavnsvej (bilag 2) vedtages med henblik på offentliggørelse
2. at forslag til VVM-redegørelse om Nordhavnsvej (bilag 4 og 4a) vedtages med henblik på offentliggørelse

Økonomiforvaltningen indstiller, at Økonomiudvalget over for Borgerrepræsentationen anbefaler,

3. at tillæg til Kommuneplan 2005 om Nordhavnsvej (bilag 3) vedtages med henblik på offentliggørelse

Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget over for Borgerrepræsentationen anbefaler,

4. at forslagene offentliggøres i 2 måneder i overensstemmelse med den foreslåede dialogstrategi (bilag 7)
5. at Overborgmesteren skriver til Transportministeren med forslag om, at beslutning om valg af endelig vejforslag sker i sammenhæng med den af Regeringen bebudede strategiske analyse af anlæg af en østlig ringforbindelse/havnetunnel (jf. bilag 8, forslag til brev)

PROBLEMSTILLING

Borgerrepræsentationen har via aftale med Staten om Metro Cityringen den 15. december 2005, samt principaftale om Nordhavnsvej (BR 752/05), forpligtet sig til at udbygge Nordhavn med 600.000 nye etagemeter. Anlæg af en Nordhavnsvej, der går fra Helsingørmotorvejen til kysten, er en forudsætning for denne byudvikling. Det indgår i aftalen, at Københavns Kommune bygger Nordhavnsvej delvist i tunnel til en skønnet anlægspris på 1,8 mia. kr.(2007 p/1). De i vedlagte VVM – redegørelse beskrevne fremtidssikrede vejforslag A og B kan ikke realiseres for dette beløb.

Borgerrepræsentationen besluttede den 13. december 2007 (596/07), at en VVM-redegørelse for Nordhavnsvej skal indeholde en undersøgelse af en 4 sporet vej med nødspor med tilslutning til Helsingørmotorvejen. Der undersøges to ligestillede vejforslag (A og B): Dels en vej i terræn og i gravet tunnel til kysten (A1) med mulighed for senere videreførelse under Svanemøllebugten (A2), og dels en vej i boret tunnel helt til Ydre Nordhavn (B) uden tilslutningsmulighed ved kysten, jf. bilag 1. Fra tilslutningsanlægget ved Helsingørmotorvejen frem til og med krydsningen af Ringbanen er Vejfor-

slag A og B ens.

Begge veje vil kunne betjene en væsentligt større byudvikling i Nordhavn end aftalt med staten. Baggrunden herfor er kommunens ønske om at sikre muligheden for yderligere udbygning af Nordhavn. Herudover vil anlæg af vejen i den foreslåede større bredde sikre muligheden for, at vejforbindelsen kan indgå i en eventuel senere østlig omfartsvej (havnetunnel) omkring Københavns indre bydele. Med denne indstilling lægges der ikke her og nu op til beslutning om valg af et konkret vejforslag.

LØSNING

Byudvikling i Nordhavn

Københavns Kommune planlægger i samarbejde med By & Havn at udvikle en helt ny bydel i Nordhavn med 3-4 mio. nye etagemeter. Første fase, som fokuserer på den indre del omkring Århusgade og Nordhavn Station, kan rumme ca. 600.000 nye etagemeter. Nordhavnsvej vil ud over at vejbetjene den nye bydel i Nordhavn kunne aflaste Østerbro for en del gennemfartstrafik og samtidig være 1. etape på en østlig omfartsvej.

Vejforslag i kommuneplan og lokalplan

Forslaget til kommuneplantillæg med VVM og lokalplan har til formål at muliggøre anlæg af Nordhavnsvej med en 4 sporet vej med brede nødspor i to varianter. Vejforslag A og B er ikke finansieret. På denne baggrund muliggør dette plangrundlag også anlæg af den oprindeligt aftalte vejforbindelse til 1,8 mia. kr. Med fastlæggelse af dette plangrundlag er der ikke taget stilling til den konkrete udformning af vejen.

- Lokalplanen skal bl.a. sikre, at de to vejforslag tilpasses bedst muligt til omgivelserne, og at eksisterende boligområder og friarealer beskyttes mod støj.
- Kommuneplantillægget skal bl.a. sikre, at de to vejforslag er tilpasset til kommunens overordnede vejstruktur, og at rammerne for lokalplanlægningen muliggør vejen. Herudover skal der være en retningslinie, der giver lov til anlæg af vejen i overensstemmelse med VVM-redegørelsen.
- VVM-redegørelsen indeholder en vurdering af miljø påvirkninger under anlægsarbejderne, og når Nordhavnsvej er taget i brug, samt en vurdering af eventuelle konsekvenser af ikke at etablere vejen ligesom der er redegjort for undersøgte alternativer. VVM-redegørelsen opfylder også lov om miljøvurdering af planer og programmer.

Vejforslagene

VVM-redegørelsen indeholder en vurdering af de forskellige vejforslags trafikbelastning i forbindelse med en række forskellige scenarier for udbygningen af Nordhavn.

Frem til det tidspunkt, hvor Indre Nordhavn er udbygget med 600.000 nye etagemeter og Marmormolen med ca. 170.000 nye etagemeter, er det vurderingen, at første etape af Vejforslag A (til kysten) kan vejbetjene Nordhavn og samtidig aflaste det eksisterende vejnet på Østerbro. Vejforslag B, en boret tunnel fra Helsingørmotorvejen til Ydre Nordhavn uden tilslutning ved kysten, ville med denne udbygningsgrad have meget begrænsede trafikale fordele, og relativt få biler ville benytte vejen.

På betydeligt længere sigt, med en stor byudvikling i Ydre Nordhavn, vil en tunnel til Ydre Nordhavn ikke kunne undværes. Vejforslag A vil i denne situation kunne videreføres helt til Ydre Nordhavn via en sænketunnel under Svanemøllebugten. Både Vejforslag A og B kan betjene Nordhavn i denne situation, og begge forslag vil kunne udgøre første etape af en eventuel havnetunnelforbindelse til Amager (en østlig omfartsvej). Vejforslag A vil få en betydeligt større benyttelse og vil medføre en større aflastning af det eksisterende vejnet på Østerbro end Vejforslag B.

Vejforslag	Byudvikling Nordhavnen	Nordhavnsvej Biler pr. døgn	Aflastning andre ruter	Anlægspris 2007 p/l
Oprindeligt aftalt vej	600.000 m ²	32.000	14.000	1,8 mia. kr.
A1 til kysten	600.000 m ²	32.000	14.000	2,3 mia. kr.
A1+A2 til Ydre Nordhavn	3.600.000 m ²	58.000	17.000	4,8 mia. kr.
B til Ydre Nordhavn	3.600.000 m ²	38.000	7.000	4,9 mia. kr.

Aflastningen omfatter her parallelle ruter som Jagtvej og Tuborgvej i forhold til en situation uden Nordhavnsvej, men med 600.000 nye etagemeter i Indre Nordhavn. I beregningerne indgår også en udbygning på Marmormolen med 170.000 nye etagemeter

Vurdering af miljøet når vejen er taget i brug

Miljøvurderingen viser, at når vejen er i drift, vil vejens miljøkonsekvenser overvejende være positiv, idet især vejforslag A men også (i mindre grad) vejforslag B aflaster beboede veje på Østerbro og i Gentofte. Det er samtidig vurderingen, at det samlede vej anlæg med støjskærme og andre afværgeforanstaltninger ikke vil medføre uacceptable miljøpåvirkninger i vejens umiddelbare omgivelser. Almindelige grænseværdier for trafikstøj og luftkvalitet forventes overholdt.

Vurdering af miljøet når vejen bliver anlagt

Miljøvurderingen viser endvidere, at der i anlægsfasen er forskel på miljøpåvirkningerne i de 2 vejforslag. Vejforslag B vil især give miljøpåvirkninger ved tilslutningen til Helsingørmotorvejen og i Ydre Nordhavn. Begge steder er der forholdsvis langt til naboer. Vejforslag A vil udover de samme miljøpåvirkninger som B ved tilslutningen til Helsingørmotorvejen tillige medføre relativt store gener i anlægsfasen ved passage af Svanemøllen Kaserne, S-banen og Kystbanen og ved Strandvænget. Minimering af disse gener vil indgå i den videre planlægning af vejen. Den samlede anlægsperiode for vejforslag A1 er estimeret til 5 år. Væsentlige miljøpåvirkninger fremkommer kun i en del af denne periode.

Under udarbejdelsen af VVM – redegørelsen og tekniske rapporter har der løbende været kontakt med staten, herunder Transportministeriet, Vejdirektoratet, Trafikstyrelsen, Banedanmark, DSB mv. Disse myndigheders bemærkninger og notater er indarbejdet i VVM – redegørelsen (bilag 4)

ØKONOMI

Der er til Nordhavnsvejen afsat en samlet ramme på 1,7 mia. kr. (2007 p/l). Heraf bidrager staten via By & Havn med 0,7 mia. kr., mens 1 mia. kr. finansieres af provenuet vedrørende salget af KE's el-aktiviteter. Udover de 1,7 mia. kr. er der i medfør af budgettet for 2007 afsat 0,1 mia. kr. (2007 p/l) i budgetoverslagsåret 2011 til fremtidssikring af vejforbindelsen. Alt i alt 1,8 mia. kr. (2007 p/l).

Teknik- og Miljøforvaltningen har som bygherre for Nordhavnsvej på baggrund af den nuværende viden og erfaringer estimeret nedenstående anlægsoverslag for vejforslagene A1, A2, og B samt angivet, hvilken vej der kan anlægges for de afsatte 1,8 mia. kr. Priserne er inklusiv udgifter til jorddeponi.

For 1,8 mia. kr. kan anlægges en vej, der kan betjene en byudvikling i Nordhavn på de i principaftalen nævnte 600.000 nye etagemeter, men uden nødspor, fremtidssikring for videreførelse i 2. etape samt med et signalreguleret kryds ved Helsingørmotorvejen. Staten har som vejmyndighed for Helsingørmotorvejen og tilslutningen hertil tilkendegivet, at man ikke vil kunne godkende et signalreguleret kryds på en motorvejsstrækning. En fly-over udgør en merudgift på ca. 0,1 mia. kr. (2007 p/l).

Første etape af Vejforslag A kan anlægges i en fremtidssikret udgave for 2,3 mia. kr. (2007 p/l) til kysten, og for 4,8 mia. kr. (2007 p/l) helt til Ydre Nordhavn. Vejforslag B anslås at kunne anlægges for 4,9 mia. kr. (2007 p/l).

Den afsatte anlægsramme og anlægsprisen er opgjort efter to forskellige fremskrivningssatser, hvilket indebærer en risiko for, at anlægsprisen udvikler sig forskelligt for anlægsrammen. Det anbefales derfor, at der inden for budgettet til vejen afsættes en sikkerhedspulje til dette.

VIDERE PROCES

Planerne offentliggøres i 2 mdr. i februar/april 2009. På baggrund af de indkomne bemærkninger i høringsperioden udarbejdes en hvidbog, hvori bemærkningerne vil blive præsenteret og vurderet. Hvidbogen forventes forelagt de politiske udvalg og Borgerrepræsentationen inden sommerferien 2009. Indstilling om den endelige vedtagelse af kommuneplantillæg og lokalplan, hvori der er truffet valg om et af vejforslagene, kan enten forelægges til vedtagelse sammen med hvidbogen, eller op til tre år efter offentliggørelse af planforslagene.

Beslutning om endeligt valg af vejforslag vil ske efter selvstændig indstilling herefter.

BILAG

1. Kort med de 2 vejforslag
2. Forslag til lokalplan
3. Forslag til kommuneplantillæg
4. Forslag til VVM-redegørelse

- 4a Notat: Tilslutning ved Helsingørmotorvejen, forslag V (indhold af bilag vil blive indarbejdet i VVM-redegørelsen og teknik rapport inden fremlæggelsen for Økonomiudvalget)
5. VVM delrapport: Byrum og æstetik
6. Forslag til dialogstrategi
7. Tilgængelighedsvurdering
8. Brev til Transportministeren

Claus Juhl

Hjalte Aaberg