

# SVANEMØLLEOMRÅDET:

## Gener, ved en sammenlægning af Nordhavnsvej med en østlig omfartsvej.

På basis af folketingsbeslutning af 21. marts 2013 om en østlig omfartsvej om København skal Linjeføring B4 anvendes.

Det er tilkendegivet i oplægget til Rambøll fra Transportministeriet, at forlængelsen af Nordhavnsvej på Strandvænget skal følge den tidligere planlagte forlængelse. Denne sammenlægning findes i VVM-redegørelsen med miljøvurdering, januar 2009, Nordhavnsvej, som model A2 med tekst og tegninger m.v.

Ud fra de foreliggende tegninger for en tilslutning af en tunnel (østlig omfartsvej om København) fra Nordhavnsvej på Strandvænget gennem Svanemøllehavnen og over til et sted i Nordhavn. Tilslutningstunnelen A2 er jf. tegningerne med 6 vejspor (4 vejspor + 2 nødspor) og bredde inklusive sekantpæle på ca. 32 meter. Nordhavnstunnelens bredde, som der bygges på nu, er inklusive sekantpæle på 23,4 meter.

### **FØLGENDE PROBLEMSTILLINGER M.V. VED EN SAMMENLÆGNING AF DEN ØSTLIGE OMFARTSVEJ MED LINJEFØRING B4 TIL NORDHAVNSVEJ SKAL HERMED IAGTTAGES:**

#### **STRANDVÆNGET:**

**Ad. 1.** Nuværende byggeprojekt Nordhavnsvej skal stå færdig i juli 2016 på Strandvænget, opstart af forlængelsen af tunnelen med en østlig omfartsvej jf. overborgmesteren sker i oktober 2017. Nedbrydning af Nordhavnsvej anlægget fra Svanemøllehavnen og op til Strandvænget nr. 5/7 pris ca. 250 mio. kr. Dette giver engangsudgift for alle Københavner inkl. børn som voksne på ca. 450 kr. pr. person. Dette kunne være undgået med en forlængelse af Nordhavnsvej, dette forslag er afvist af politikkerne i TMU den 13. maj 2013.

**Ad. 2.** Dvs. at ca. 80% af Strandvænget skal nedbrydes for op og nedkørsel. Byggetid 3 til 4 år, hvor beboerne igen skal udsættes for byggegener, støj, støv m.v. Eller i alt en byggeperiode for beboerne inkl. Nordhavnsvej ca. 9 år

hvilket udgør af en gennemsnitslevealder som udsættes for støj, støv, vibrationer på ca. 12% af levetiden.

**Ad. 3.** Naturgasfordelingsledning Ø 300 og 12 mm tyk <50 bar ligger i vejen for tunnelen, Fareklasse 2 – der må ikke laves tunnel med en naturgasfordelingsledning oven på eller neden under en biltunnel.

**Ad. 4.** Og så er der et meget uafklaret projekt; en sammenlægning af Nordhavnsvej og en østlig omfartsvej på Strandvænget med en cut & cover/sænketunnel. I rapport fra 18. marts 2010 "Fremtidssikring af Nordhavnsvej" (se siderne 51 til 60) udarbejdet af Transportministeriet, Vejdirektoratet og Københavns Kommune for politikerne, hvor det klart tilkendegives, at den nuværende tunnel som er under bygning, ikke anses for realiserbart at foretage en sammenlægning af Nordhavnsvej og en østlig omfartsvej om København. Der mangler nødspor i discounttunnelen og det er ikke muligt at etablere efterfølgende (dog kan flere mia. kroner fra Københavns Kommunes kasse godt lave en udvidelse med meget store gener, ekspropriationer nogle midlertidige for beboerne i området). Nødspor er et ufravigeligt krav jf. dansk og EU's tunneldirektiv om sikkerhed i tunneler med trans europæisk vej. Til trods for viden om, i marts 2010 om at discount tunnelen ikke kan sammenlægges, da der mangler nødspor, så vedtager Borgerrepræsentationen med et flertal i november 2010 at tunnelen skal fremtidssikres. Dette er ikke sket, da nødspor ikke kan etableres efterfølgende i Nordhavnstunnelen. Se "Fremtidssikring af Nordhavnsvej".

**Ad. 5.** Køretøjskapaciteten som HVDT (hverdagsdøgntrafik) i Nordhavnstunnelen, er jf. vejreglerne 40.000. Ved en sammenlægning med en østlig omfartsvej og Nordhavnsvej, estimeres trafikmængden til ca. 65.000 køretøjer HVDT (hverdagsdøgntrafik). Ved fuld udbygning af Nordhavn med i alt 3,2 mio. etagemeter, samt 40.000 boliger og 40.000 arbejdspladser estimeres der med 71.000 til 83.000 HVDT køretøjer. Normal levetid for en tunnel er ca. 100 år. Dvs. at Nordhavnstunnelen ikke er fremtidssikret, således som et flertal i Borgerrepræsentationen vedtog i november 2010.

## **SVANEMØLLEHAVNEN:**

**Ad. 1.** Svanemøllehavnen skal lukkes delvis i 3 til 4 år jf. VVM-redegørelsen med miljøvurdering januar 2009 Nordhavnsvej siderne 84 til 86 model A2.

**Ad. 2.** Bådbroer til ca. 502 både mod nord skal nedtages i Svanemøllehavnen, evt. også flere mod syd alt efter den nøjagtige linjeføring.

**Ad. 3.** Dele af ydremolen skal muligvis fjernes

**Ad. 4.** Svanemølleknoppen skal holdes lukket i 3-4 år for alle aktiviteter dvs. klubhuse, restaurant, skure, opstaldning af både, badefaciliteter og toiletter, mastekran m.v. i hele byggeperioden på 3-4 år idet Svaneknoppen skal/bliver udlægges som byggeplads.

**Ad. 5.** Der skal "muligvis" etablere en ny havn på Nordsiden af Svanemølleknoppen.

**Ad. 6.** Ved etablering af en muligvis "ny" havn på nordsiden af Svanemølleknoppen, giver dette opmudring af havbunden.

**Ad. 7.** Svanemøllestranden skal/bør holdes lukket i op til ca. 2 år, idet der ved cut & cover samt sænketunnel samt ved etablering af en evt. ny havn, vil ske opmudring af havbunden. Begge steder er stærkt forurenede med diverse kræftfremkaldende stoffer herunder kemiske stoffer fra PAH (gruppe af kræftfremkaldende stoffer) samt fra bundmaling. PAH er vandopløselig, og rapport foreligger vedr. undersøgelser fra havbunden i Svanemøllebugten og Svanemøllehavnen. Disse stoffer er kræftfremkaldende vil tilgå Svanemøllestranden og skal have tid til bundfældelse.

**Ad. 8.** Kalkbrænderiløbet mellem Svanemøllehavnen og Nordhavn bliver vanddybden, efter lagt sænketunnel, på ca. 3 meter mod ca. 6,3 meter nu.

**Ad. 9.** Svanemøllehavnen skal reetableres når cut & cover / sænketunnel er færdigbygget.

**Ad. 10.** Omlægning af store el kabler.

**Ad. 11.** Omlægning af kloarker m.v. i og ved havnen.

**Ad. 12.** Roklubber og sejlkubber langs Strandvænget, kan i byggeperioden på 3-4 år kun komme ud og ind af Svanemøllehavnen med deres både med transport over land langs Strandvænget uden om Svaneknoppen til/fra Svanemøllestranden for at sætte dem i og tage dem op af vandet, hvis de vil ud at ro/sejle.

Hvem skal betaler, hvis sammenlægningen af de to tunneler bliver etableret? Er det Københavns Kommune eller Staten? Det mangler der svar på.

Og hvor mange kroner er der afsat for selve sammenlægningen af Nordhavnsvej og en østlig omfartsvej ud af de ca. 27 mia. kr. som det er estimeret det vil koste at anlægge Linjeføring B4 med dvs. til og fra kørsler fra Strandvænget gennem Svanemøllehavnen, boret tunnel under Nordhavn og videre under Kronløbet til Refshaleøen og videre på langs over/under Amager for tilslutning til motorvejen?

Se dokumentationerne i vedhæftede:

## **Cut & Cover og sænketunnel under Svanemøllehavnen 100713. Pdf**

### **EFTERSKRIFT:**

DR. P.4 Lokalradio København, TV2 Lorry, og artikler i Politiken og Berlingske om linjeføringen B4, med oplysning om at en østlig omfartsvej om København skulle lægges gennem Magrethavnen, så havnen og området blev ødelagt. Så kom politikerne i København på banen med overskriften:

"At en østlig omfartsvej vaklede, da der ikke var politisk flertal for Linjeføring B4."

Det skal bemærkes, at ved vedtagelsen af Linjeføring B4 for en østlig omfartsvej om København i Borgerrepræsentationen i oktober 2012, blev der taget forbehold af Dansk Folkeparti og Konservative omkring linjeføringen og manglende til og fra kørsler. De Radikale undlod at stemme, og SF og Ø stemte i mod.

De konservative i København har også meldt ud i DR P4 Lokalradio i København og i pressen, at der er for få til og fra kørsler og Dansk Folkeparti har meddelt at de overvejer.

Senere har De Radikale meddelt i pressen, at de kun kan gå ind for en kort linjeføring af en østlig omfartsvej, dvs. fra Strandvænget gennem Svanemøllehavnen til Nordhavnen.

Efter beboere og brugere af Magrethehavnen var på banen med protester mod at ødelægge det reaktive område og selve havnen, som skulle fyldes op med beton; så kom overborgmester Frank Jensen på banen. Han meddelte straks at Linjeføring B4, ikke skulle gå gennem Magrethehavnen, til trods for at det var det oplæg som var vedtaget og givet mandat til fra Transportministeriet til Rambøll som skal komme med totalt oplæg af Linjeføring B4 i den såkaldte tredje fase, som evt. kan danne basis for en anlægslov.

Politikerne i Folketinget har været forholdsvis tavse.

**Hvis det besluttet at anlægge 2 nødspor til den byggede Nordhavnstunnelen kræver det et råderum på 9 meter på hver side af den nuværende Nordhavnstunnel. Dette betyder følgende:**

- A. Ekspropriation, måske midlertidig, af forhaverne på Strandvænget mod syd fra nr. 3 til 25.
- B. Flytning af CTR 's fjernvarmeledning permanent i Strandvænget, og måske fjernelse af fjernvarmeledningen i E/F Svanemøllegårdens have mod øst.
- C. Nedrivning af sydblokken Svanevænget nr. 1 og 3 samt Strandvejen 8 ca. 20 matrikler inkl. butik / ejerlejligheder i E/F Svanemøllegården og efterfølgende genopførsel, bevaringsværdig klasse 3.
- D. Nedrivning af bygningen Strandvejen 6 / Svanevænget 2 (ca. 23 lejemål) og efterfølgende genopførsel, bevaringsværdig klasse 3.
- E. Nedrivning af Strandvejen 59, (10 matrikler) og efterfølgende genopførsel, bevaringsværdi klasse 3.
- F. Nedrivning af broen til Svanemøllekasernen og efterfølgende genopførsel.
- G. Lukning af togspor på Kystbanen og Nordbanen, i alt 4 spor, i en periode på ca. 3-4 mdr. samt efterfølgende skal spor bringes tilbage til oprindelig placering fra hvor de lå før.
- H. Nedrivning af stor del af hovedbygningen på Svanemøllekasernen og andre bygninger, samt genopførsel.

- I. Togtunnel til Farum (Rottehullet) skal flyttes 9 meter mod syd. I dag er der støbt tunnelvæg sammen med togtunnelvæggen. Kan det dette projekt gennemføres? Svaret er nok nej. Måske kreative ingeniører kan finde en løsning samt pengene?

**Spørgsmålet er, hvad koster det at nedrive og genopføre disse bygninger m.v. samt evt. genhusning i flere år for de berørte beboere/ejere, eller direkte køb af ejerlejligheder og legemål.**

## **MORALE:**

Når der protesteres kraftigt på Amager mod ødelæggelse af Magrethehavnen, som må betragtes som S land – så kan ændringer foretages fluks af overborgmesteren.

Så det nytter at klage, og særligt i år, da der er valg til Borgerrepræsentationen i november 2013.

Det nyttede i forbindelse med "Søringen", det skrinlagte motorvejsprojekt igennem København fra omkring midten af 1960'erne, efter den var vedtaget i Københavns Borgerrepræsentation, og derefter i 1964 af Folketinget. Trafikminister Jens Kampmann (S) satte en stopper for projektet i 1973.

BEMÆRK at den endelige plan for Linjeføring B4 skal være færdig i efteråret 2013, meddelt af Transportministeriet  
– mon den endelige plan først kommer efter kommunevalget?

Fleming Kjer