

København den 7. februar 2013

### **Voldsomme indgreb i havnemiljøer, naturområder og haveforeninger**

En havnetunnel med tilslutningsanlæg vil berøre store områder i København. Tilhængere snakker om, at det er fint at ”bilerne kommer ned under jorden”, men glemmer, at de skal hen til tunnelen i meget store mængder og at de kommer op igen andre steder. En sådan vej vil stimulere biltrafikken i uhørt omfang.

Fra rapporten vedr. den udpegede linieføring:

#### *Fredede berørte områder*

Linjeføringerne berører følgende fredede områder:

- Fælleden – Linjeføring 4.
- Kløvermarken – Linjeføring 4. Gælder dog kun cut-and-cover løsningen langs stadsgraven og i Amagerbanens tracé.
- Voldanlægget/Stadsgraven – Linjeføring 4. Gælder dog kun cut-and-cover løsningen langs stadsgraven.

#### *Fredede berørte bygninger*

De foreslåede linieføringer forudsætter, at der eksproprieres eller lægges deklarationer på en række ejendomme:

- Nordhavn: Erhvervsejendomme – Linjeføring B
- Margretheholm. Erhvervsejendomme – Linjeføring 4.
- Kløverparken: Haveforeningen Prøvestenen – Linjeføring 4.
- Artillerivej: Bygninger på Statens Seruminstutts område. Kontorejendom på hjørnet af Weidekampsgade.

(Haveforeningen Bryggen) – Linjeføring 4 langs Stadsgraven.

- Ved Lossepladsvej: Erhvervsejendomme - Linjeføring 4.
- Haveforeningen Sønderbro – Linjeføring 4 og 6.

Desuden berøres en række kommunale anlæg og ejendomme.

Der skal endvidere lægges deklaration på alle ejendomme som en eventuel boret tunnel krydser under”

Her eksempler:

**Skudehavnen opfyldes og Svanemøllehavnen berøres kraftigt under byggeriet**

Anlægget laves som et traditionelt ruderanlæg med tilslutning til Færgenhavnvej. En del af rampeanlægget mod vest kommer til at ligge så højt, at det indskrænker indsejlingen Kalkbrænderiløbet, hvormed udformningen af havnens indsejling formentligt skal ændres. Øst for Færgenhavnvej passerer ramperne igennem Skudehavnen, der skal opfyldes.



Figur 5.2-2 Tilslutningsanlæg Nordhavn

### Refshaleøen får et stort udfletningsanlæg. Margretheholm havn skal delvis fyldes op

#### Tilslutningsanlæg Refshaleøen

Tilslutningsanlægget på Refshaleøen etableres som et B-anlæg, hvor ramperne ligger på den sydlige side af den skærende vej. Dette er gjort for at have plads til at etablere skakten til tunnelboremaskinerne på land og for at få den længst mulige borede tunnel mellem Nordhavn og Refshaleøen. Rampernes placering betyder, at det sandsynligvis bliver nødvendigt at fylde en stor del af den nuværende Margretheholm Havn op.



Figur 5.2-3 Tilslutningsanlæg Refshaleøen

### Kløvermarken og Haveforeningen Prøvestenen bliver voldsomt påvirket

### *Tilslutningsanlæg Kløverparken*

Anlægget etableres som et S-anlæg, hvor tilslutningerne føres til den eksisterende vej Forlandet og en ny vejstrækning, der etableres i forlængelse af Amager Strandvej til Forlandet. Det vestlige rampeanlægs placering betyder, at en nuværende go-cart bane må nedlægges eller ændres betydeligt. Placeringen af det østlige rampeanlæg betyder et indgreb i Haveforeningen Prøvestestens arealer hvor mindst halvdelen af arealerne berøres.



*Figur 5.2-3 Tilslutningsanlæg Kløverparken*

## **Kæmpe vejudfletningsanlæg ved Amagermotorvejen**

### *Forbindelsesanlæg til Amagermotorvejen*

Forbindelsesanlægget til Amagermotorvejen på figuren nedenfor er relativt kompliceret, idet centerlinjerne for hovedretningerne ikke danner en ret vinkel. Figuren viser at der i princippet kan etableres et fuldt forbindelsesanlæg. I realiteten vil anlægget kunne forenkles, da ikke alle forbindelsesretninger er nødvendige. I et senere projekteringsforløb skal det afklares, hvilke retninger skal forbindes.



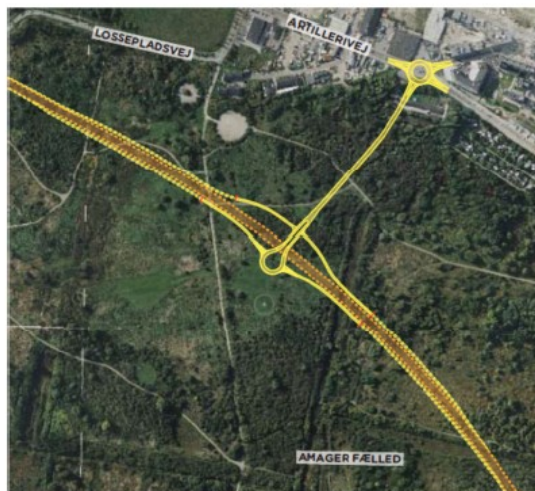
*Figur 5.2-5 Forbindelsesanlæg Amagermotorvej. Alle forbindelser er mulige, men senere undersøgelser skal vise hvilke der er relevante at etablere.*



## Amagerfælled gennemskæres af kæmpe vejanlæg og udfletning ved Artillerivej

### Tilslutningsanlæg Artillerivej

Der etableres en rundkørsel på Artillerivej og tilføjes et fjerde ben ca. 500 m ind over Amager Fælled. Tilslutningen til Østlig Ringvej sker i et traditionelt ruderanlæg. Det forsøges at holde tilslutningsanlægget og vejen fra Artillerivej lavt i terrænet for at mindske anlæggets visuelle indtryk på fælledens samt for at begrænse støjbredden herfra.



Figur 5.2-4 Tilslutningsanlæg Artillerivej

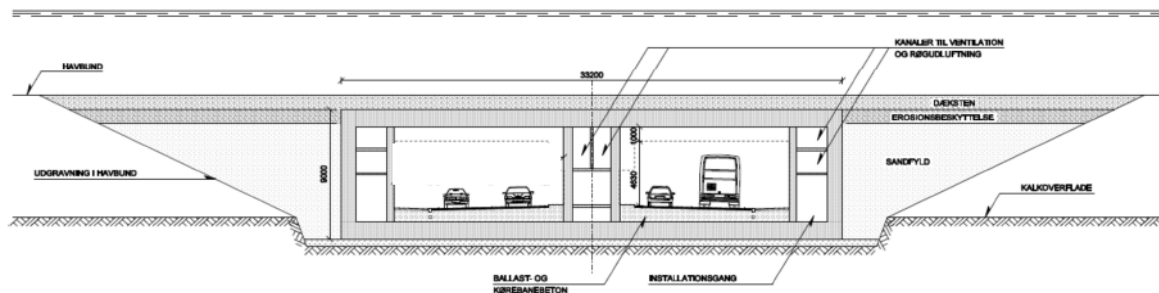
## Enorme indgreb ved bygning af sænke- og cut and cover tunneler. Frigørelse af forurenede materiale

### Sænketunnel

Ved krydsning af Svanemøllehavnen og Magretheholm er tunnelen forudsat udført som en sænketunnel.

Sænketunnelerne fremstilles af 100-200 m lange elementer, som støbes i tværsnittets fulde bredde i en dyb byggegrube. Efter at elementerne er støbt, lukkes de i enderne med vandtætte skot, og bringes til at flyde ved at fylde byggegruben med vand. Det enkelte element kan herefter sejles til placeringsstedet, hvor det sænkes ned i en udgravet rende i havbunden, og trækkes sammen i en tæt samling med den tidligere etablerede del af tunnelen. Der tilfyldes langs siderne af og over tunnelen.

res den i  
ør. De  
slig an-



Figur 5.3.2 Tværsnit i sænketunnel

### *Miljøforhold*

Tunneltracéerne ligger på større strækninger i tidligere kystnære områder, som må påregnes at bestå af fyldjord. Erfaringer har vist, at denne fyldjord sædvanligvis er forurenet i forskellig grad dog mindst som klasse 2 jord (lettere forurenet jord).

Der er indhentet oplysninger fra Københavns Kommune Center for Miljø's database for de involverede områder. Oplysningerne foreligger på et overordnet niveau. De generelle oplysninger er kombineret med erfaringsdata fra lignende områder og industrityper fra tilsvarende kendte sager. Der er således gjort en række forudsætninger til brug for den overslagsmæssige vurdering af både fyldjordsmængder og koncentrationer af miljøfremmede stoffer.

Indholdet af kviksølv i udvalgte områder af Københavns Havn kendes i grove træk. Derimod er kendskabet til sedimenternes indhold af TBT afgivet fra skibenes bundmaling ikke kendt.

En udførelse som sænketunnel vil medføre betydelige udgravninger, og vil derfor hvirvle en del bundsediment op. Dette vil i perioder med sydgående strøm føres ind i havnen. Blandt andet af denne grund ses en sænketunnel løsning mellem Nordhavnen og Refshaleøen ikke som den mest optimale, hvorfor der i forslaget er arbejdet videre med en boret tunnel i havnepassagen.

Med venlig hilsen

Ivan Lund Pedersen