



Til Karina Vestergård Madsen (Ø)

Svar på spørgsmål vedr. punkt 2 på ØU den 05.10.2021 – Overdragelse af ejendommen Strandvænget 40

4. oktober 2021

Sagsnummer
2021-0281937

Karina Vestergård Madsen har den 03.10.2021 stillet nedenstående tre spørgsmål vedrørende ovennævnte indstilling.

Borgerrepræsentationens Sekretariatet har videresendt spørgsmålene til Københavns Ejendomme og Indkøb (KEID) i Økonomiforvaltningen til besvarelse:

1. Hvad er historikken bag indstillingen?
2. Hvilke politiske aftaler ligger til grund for beslutningen og hvordan fordeler stemmerne sig?
3. Hvornår fik DSB overdraget det færdige anlæg?

Svar fra Københavns Ejendomme og Indkøb:

Ad 1:

Teknik- og Miljøforvaltningen og DSB har som følge af Borgerrepræsentationens vedtagelse af indstillingen om Nordhavnsvej i 2010 (jf. nedenfor) og aftalen med DSB forsøgt at få tinglyst skødet fra kommunen til DSB på ejendommen matr.nr. 6273 Udenbys Klædebo Kvarter, Kbh., Strandvænget 40.

Tinglysningsretten afviste imidlertid skødet, fordi det ikke var underskrevet af Overborgmesteren og en person (fra Økonomiforvaltningen), der var personligt udpeget hertil af BR, jf. styrelseslovens § 32.

Teknik- og Miljøforvaltningen har derfor anmodet Økonomiforvaltningen om at være behjælpelig med at få overdragelsen formelt godkendt i BR, så Overborgmesteren m.fl. kan underskrive skødet.

Ad 2:

Teknik- og Miljøforvaltningens indstilling om projektforslaget "Nordhavnsvej - anlægsoverslag og tidsplan (2010-114579)", der blev tiltrådt af Borgerrepræsentationen den 18.11.2010, vedhæftes med bilag 1 "Helgoland opstillingsspor". Heraf fremgår den anbefalede løsning, hvor der blev etableret erstatningsspor på matr.nr. 6273, så DSB-arealet, hvor

Københavns Ejendomme og
Indkøb
Køb, Salg og Leje
Borups Allé 177
2400 København NV

EAN-nummer
5798009781604

opstillingssporene lå, kunne frigøres og overdrages til kommunen og anvendes til Nordhavnsvej.

Indstillingen blev godkendt med 31 stemmer imod 18. 1 undlod.

For stemte: A, B og F.

Imod stemte: C, O, V og Ø.

Følgende undlod at stemme: U.

Ad 3:

Teknik- og Miljøforvaltningen har oplyst, at det færdige erstatningsanlæg er overdraget til DSB den 27.01.2012.

Anlægget skulle være etableret, inden opstillingssporene på DSB-området kunne fjernes, da DSB ikke kunne undvære sporene.

8. Nordhavnsvej - anlægsoverslag og tidsplan (2010-114579)

Der skal godkendes projektforslag for Nordhavnsvej og frigives midlerne til projektet.

indstilling og beslutning

Indstilling om,

1. at projektforslaget for det valgte vejforslag for Nordhavnsvej (bilag 6) godkendes,
2. at Nordhavnsvej fremtidssikres, således at vejen er forberedt til videreføring i en sænketunnel under Svanemøllebugten,
3. at der omplaceres en rådighedsbevilling på 107,2 mio. kr. (2010 p/l) i 2015 fra Økonomiudvalgets bevilling Økonomisk forvaltning, anlæg, funktion 6.45.51.3 til Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Ordinær anlæg, funktion 2.28.22.3,
4. at differencen på 53,2 mio. kr. (2010 p/l) mellem de nu vurderede omkostninger på 26,8 mio. kr. (2010 p/l) til fremtidssikringen og de tidligere afsatte midler til fremtidssikringen i Kickstart København på 80 mio. kr. (2010 p/l) omdisponeres som en rådighedsbevilling til Nordhavnsvejprojektet som nødvendig reserve på baggrund af det seneste anlægsoverslag på 2.139 mio.kr. (2010 p/l),
5. at der frigives en anlægsbevilling på 1.762,5 mio. kr. (2010 p/l) til anlæg af Nordhavnsvej på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Ordinær anlæg funktion 2.28.22.3. Anlægsbevillingen skal fordeles med 10,6 mio. kr. i 2010, 267,0 mio. kr. i 2011, 374,0 mio. kr. i 2012, 366,7 mio. kr. i 2013, 393,2 mio. kr. i 2014, 311,5 mio. kr. i 2015 og 39,5 mio. kr. i 2016,
6. at der frigives en anlægsbevilling på 14,5 mio. kr. i (2010 p/l) til afværgeforanstaltninger på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Ordinær anlæg, funktion 2.28.22.3. Anlægsbevillingen skal fordeles med 3,0 mio. kr. 2011, 3,0 mio. kr. i 2012, 3,0 mio. kr. i 2013, 3,0 mio. kr. i 2014 og 2,5 mio. kr. i 2015,
7. at beslutningen om kompenserende besparelser/yderligere finansiering udskydes til der foreligger et licitationsresultat og detailprojekt i 2011, samt
8. at anlægsoverslag for Nordhavnsvej på 2.139,2 mio. kr. (2010 p/l) (bilag 1A), risikoanalyse (bilag 3), udbudsstrategi (bilag 5) og tidsplan (bilag 2) tages til efterretning.

Det forudsættes, at eventuelle merudgifter som følge af sagen afholdes inden for Teknik- og Miljøudvalgets budgetramme.

(Teknik- og Miljøudvalget)

Problemstilling

Borgerrepræsentationen besluttede 29. april 2010 at anlægge Nordhavnsvej med 2x2 spor, med vejbredde på 3,5 m og tilslutningsanlæg til Helsingørmotorvejen med nordvendte ramper. Det blev

samtidig besluttet, at Teknik- og Miljøforvaltningen skulle udarbejde projektforslag med tilhørende anlægsoverslag og tidsplan til forlæggelse for udvalget efter sommerferien, ligesom forvaltningen skulle undersøge muligheden for at fremtidssikre vejen ved kysten.

Løsning

Projektforslag

Det færdigudviklede projektforslag viser Nordhavnsvej anlagt med nedgravet tunnel med 2x2 spor uden nødspor. Fra tilslutningsanlægget ved Helsingørmotorvejen og indtil tunnelen anlægges nødspor. Dette vurderes nødvendigt for at håndtere ulykker i tunnelstrækningen, hvor der ikke er nødspor. Vejen belyses og udstyres som bygade med hastighedsbegrænsningen 60 km/t. Ved tunnelportalerne konstrueres der dagslysskærme og teknikbygninger. En uddybende beskrivelse af projektet findes i bilag 6.

På baggrund af anlægsoverslaget har forvaltningen udarbejdet et sparekatalog på knap 200 mio. kr. Det anbefales, at endelig beslutning om besparelser udskydes, til der foreligger et licitationsresultat for vej og tunnel i 2011.

Bæredygtighedstiltag er beskrevet i bilag 7.

Fremtidssikring

Forvaltningen har undersøgt mulighederne for, indenfor en ramme på 80 mio. kr., at fremtidssikre Nordhavnsvej for videreførelse til ydre Nordhavn i en sænketunnel jf. beslutning i Kickstart København.

Af notatet med tilhørende illustration (bilag 8) fremgår det, hvorledes vejen kan fremtidssikres for videreførelse til Ydre Nordhavn. Det anbefales, at vejen fremtidssikres for derved at undgå store trafikale gener ved at lukke Nordhavnsvej for trafik samt minimere de økonomiske konsekvenser, hvis det på et senere tidspunkt besluttes at videreføre vejen til Nordhavn. Anlægsoverslaget er på 25 mio. kr. (2007 prisniveau) Den afsatte ramme i 'Kickstart København' er på 80 mio. kr. (2010 prisniveau).

Differencen skyldes primært, at det er nødvendigt at foretage en omfattende omlægning af DSB's arealer, uanset om vejen fremtidssikres eller ej. Denne udgift på 40 mio. kr. er således indregnet i hovedprojektet. Dette valg betyder endvidere, at forhaverne på nordsiden af Strandvænget ikke berøres af anlægget (bilag 4).

Anlægsøkonomi og risikovurdering.

På baggrund af det reviderede projektforslag har projektets rådgivere udarbejdet anlægsoverslag (bilag 1A) og entrepris opdelt hovedtidsplan (bilag 2) for den valgte løsning.

Anlægsoverslaget er på 2.139,2 mio. kr. (2010 p/l). Beløbet er inklusiv allerede afholdte udgifter, men eksklusiv bro over Helsingørmotorvejen, fremtidssikring og afværgeforanstaltninger (89,5 mio. kr.)

Der er i bilag 1B redegjort for hvilke ændrede forudsætninger, der har medvirket til, at anlægsoverslaget for det valgte vejforslag ikke kan holdes indenfor de økonomiske rammer.

Anlægsoverslaget er opdelt efter de forskellige arbejder og prissat på grundlag af de anslåede mængder multipliceret med de forventede enhedspriser og beregnet til i alt 1.731,3 mio. kr. (2010

p/l). Hertil er lagt tillæg for uforudsete udgifter (herefter kaldet reserven). Reserven udgør i alt 407,8 mio. kr. (2010 p/l) og fremgår af bilag 1A.

For at anlægsoverslaget kan holde sig inden for den samlede økonomiske ramme på 1.926,4 mio. kr. (2010 p/l), skal reserven i anlægsoverslaget reduceres fra 407,8 mio. kr. til 195,1 mio. kr. (2010 p/l) se bilag 1A.

Der er udarbejdet en risikoanalyse på anlægsoverslaget (bilag 3) i 2007 prisniveau som i alt udgør 1.995 mio. kr. Beregningerne viser at,

- 1 der er 10% sandsynlighed for at projektet bliver dyrere end 2.173 mio. kr. (2007 prisniveau)
- 2 der er 10% sandsynlighed for at projektet bliver billigere end 1.570 mio. kr. (2007 prisniveau)
- 3 der er 50% sandsynlighed for at projektet bliver billigere end 1.847 mio. kr. (2007 prisniveau), og 50% sandsynlighed for at det bliver dyrere.

Risikostyring.

Vej- og tunnelentreprisen udgør over 60 % af det samlede anlægsoverslag og bidrager med 295,7 mio. kr. (2010 p/l) til det beløb, der er reserveret til uforudsete forhold på i alt 407,8 mio. kr. (2010 p/l) Entreprisen er projektets kritiske punkt og udbuddet skal gennemføres i 2011.

Som et led i risikostyringen og for at minimere risikoen for fremtidige tvister og overskridelse af tid og økonomi, er det planen at udbyde entreprisen som et 'tidligt udbud' baseret på et udbudsprojekt (bilag 5). Entreprenør og rådgiver vil herefter detailprojektere projektet i fællesskab. Herved vil man kunne optimere projektet i forhold til tid og økonomi.

Forklaringen er, at projektets rådgiver løbende overdrager sin viden til entreprenøren, som derved ikke skal begynde på bar bund. Derudover forventes det at resultere i besparelser, idet entreprenøren erfaringsmæssigt er meget bedre til at vurdere behovet for midlertidige konstruktioner og optimere metoder end rådgiveren.

Ved at indgå en kontrakt, der letter arbejdsprocessen og sikrer, at alle arbejder mod samme mål, vil både entreprenør og bygherre få glæde af et samarbejde, som åbner op for nye idéer og løsningsforslag, og det er muligt at spare både tid og penge

På det tidspunkt detailprojekteringen er tilendebragt, indgås den endelige kontrakt, som herefter styres som enhver anden kontrakt. Indtil da foregår samarbejdet dog som en slags 'partnering' mellem entreprenør, rådgiver og bygherre.

Risikoanalysen peger på, at kontraktuelle uoverensstemmelser mellem entreprenør og bygherre udgør langt det største bidrag til projektets risikoprofil. Et 'tidligt udbud' vil medvirke til at minimere denne risiko, fordi grundlæggende 'misforståelser' og eventuelle uklarheder i udbudsmaterialet vil blive synliggjort og afklaret i den periode, hvor samarbejdet finder sted

Tidsplan

Entrepriseopdelt hovedtidsplan er vedlagt bilag 2. Såfremt vej og tunnelentreprisen udbydes som et tidligt udbud, vil vejen kunne ibrugtages ultimo 2015. Der vil herefter udestå nogle 'restarbejder' i 2016 bl.a. på de omkringliggende arealer samt genopførelse af bygningerne på Svanemølle kaserne.

En vigtig forudsætning for overholdelse af tidsplanen er, at projektet får tildelt de nødvendige sporspæringer, og at hele myndighedsprocessen i forhold til Banedanmark forløber uden problemer. (se i øvrigt risikoanalysen bilag 3).

Økonomi

Med denne indstilling omplaceres der en rådighedsbevilling på 107,2 mio. kr. (2010 p/l) i 2015 fra Økonomiudvalgets bevilling til Teknik- og Miljøudvalgets bevilling.

Herudover foreslår Teknik- og Miljøforvaltningen, at differencen på 55 mio.kr. mellem de vurderede omkostninger til fremtidssikringen for videreføring af vejen i sænketunnel under Svanemøllebugten på 25 mio. kr. og de afsatte midler i Kickstart København på 80 mio. kr. udmøntes til projektet for at styrke det økonomiske fundament for projektet. Dette anses for nødvendigt på baggrund af, at det seneste anlægsoverslag som oplyst er opgjort til 2.139 mio.kr.

Der er allerede frigivet 293,9 mio. kr. inklusiv Kickstart, Cykelpakke Østerbro, broløsning (se bilag 1D).

Med denne indstilling frigives en anlægsbevilling på 1.762,5 mio. kr. (2010 p/l) til gennemførelse af projekt Nordhavnsvej samt 14,5 mio. kr. (2010 p/l) til afværgeforanstaltninger.

De 1.762,5 mio. kr. (2010 p/l) er finansieret af midler afsat til Nordhavnsvejen på Teknik- og Miljøudvalgets ordinære anlægsramme (80 mio. kr. af disse kommer fra Kickstart København) herudover kommer 107,2 mio. kr. fra Økonomiudvalget. De 14,5 mio. kr. til afværgeforanstaltninger er finansieret af Kickstart København.

Anlægsudgifter i forbindelse med den nye Nordhavnsvej + afværgeforanstaltninger.

Mio. kr. (2010 p/l)	Forbrug til og med 2009	Tidligere frigivet midler (Bilag 1D)	2010	2011	2012	2013	2014
Nordhavnsvej	92,5	243,9	162,1*	267,0	374,0	366,7	393,2
Afværgeforanstaltninger	0	0	0	3,0	3,0	3,0	3,0
Broløsning (Kickstart, Cykelpakke Østerbro)	0	50,0**	0	2,0	18,0	30,0	0
I alt	92,5	293,9	162,1	272	395	399,7	396,2

2015	2016	Frigives i denne indstilling	Total
311,5	39,5	1.762,5	2006,4
2,5	0	14,5	14,5
0	0	-	50,0
314,0	39,5	1777,0	2070,9

* Uforbrugte frigivne midler (151,4 mio. kr.) + frigivne midler med denne indstilling (10,6 mio. kr.).

** Forventes godkendt i Borgerrepræsentationen den 14/10 2010.

Det vurderes, at de gennemsnitlige årlige drifts- og vedligeholdelse omkostninger ligger omkring 12 mio. i de første år og i løbet af 100 år være steget til 29 mio. kr. (2010 p/l). Der vil på et senere tidspunkt blive udarbejdet separat indstilling om den fremtidige drifts- og vedligeholdelse.

Med henvisning til den udarbejdede udbudsstrategi for projektet (bilag 5), hvoraf det fremgår, at tunnelentreprisen påtænkes udbudt som et 'tidligt udbud', anbefales det, at beslutning om kompenserende besparelser / yderligere finansiering udskydes, til der foreligger et licitationsresultat for tunnelen i første halvår af 2011, samt at behovet revurderes, når entreprenøren har tilendebragt detailprojektering.

Videre proces

Projektet udbydes efter de overordnede retningslinier i projektets udbudsstrategi, jf. bilag 5. Teknik- og Miljøudvalget vil hvert kvartal modtage en særlig rapportering på projektet med status, fremdrift og prognoser for tid og økonomi. Desuden vil udvalget årligt modtage delregnskaber på de enkelte elementer nævnt i bilag 1A. Af disse rapporter vil det endvidere fremgå om der er anvendt midler af de 14,5 afsat til afværgeforanstaltninger.

Projektet indgår i en dialog med lokaludvalgene og beboere om udformning af arealerne i forbindelse med tilslutningsanlæggene i hhv. Ryparken og Strandvænget herunder opsætning og udformning af støjskærme.

Når licitationsresultatet for vej-/tunnelentreprisen er kendt, vender forvaltningen tilbage til udvalget vedr. eventuelt behov for yderligere finansiering samt anbefaling til eventuelle kompenserende besparelser.

Der vil senest til budget 2015 blive udarbejdet en særskilt indstilling om midler til drift og vedligeholdelsesomkostninger, som i øjeblikket er ufinansieret.

Hjalte Aaberg

/Torben Gleesborg

Oversigt over politisk behandling

Nordhavnsvej – anlægsoverslag og tidsplan

Borgerrepræsentationen skal godkende projektforslaget for Nordhavnsvej og frigive midlerne til projektet.

indstilling og beslutning

Teknik- og Miljøforvaltningen en indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget overfor Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at projektforslaget for det valgte vejforslag for Nordhavnsvej (bilag 6) godkendes,
2. at Nordhavnsvej fremtidssikres, således at vejen er forberedt til videreføring i en sænketunnel under Svanemøllebugten,
3. at der omplaceres en rådighedsbevilling på 107,2 mio. kr. (2010 p/l) i 2015 fra Økonomiudvalgets bevilling Økonomisk forvaltning, anlæg, funktion 6.45.51.3 til Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Ordinær anlæg, funktion 2.28.22.3,
4. at differencen på 55 mio. kr. mellem de nu vurderede omkostninger på 25 mio. kr. til fremtidssikringen og de tidligere afsatte midler til fremtidssikringen i Kickstart København på 80 mio. kr. omdisponeres som en rådighedsbevilling til Nordhavnsvejprojektet som nødvendig reserve på baggrund af det seneste anlægsoverslag på 2.139 mio.kr.,
5. at der frigives en anlægsbevilling på 1.762,5 mio. kr. (2010 p/l) til anlæg af Nordhavnsvej på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Ordinær anlæg funktion 2.28.22.3. Anlægsbevillingen skal fordeles med 10,6 mio. kr. i 2010, 267,0 mio. kr. i 2011, 374,0 mio. kr. i 2012, 366,7 mio. kr. i 2013, 393,2 mio. kr. i 2014, 311,5 mio. kr. i 2015 og 39,5 mio. kr. i 2016,
6. at der frigives en anlægsbevilling på 14,5 mio. kr. i (2010 p/l) til afværgeforanstaltninger på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Ordinær anlæg, funktion 2.28.22.3. Anlægsbevillingen skal fordeles med 3,0 mio. kr. 2011, 3,0 mio. kr. i 2012, 3,0 mio. kr. i 2013, 3,0 mio. kr. i 2014 og 2,5 mio. kr. i 2015,
7. at beslutningen om kompenserende besparelser/yderligere finansiering udskydes til der foreligger et licitationsresultat og detailprojekt i 2011, samt
8. at anlægsoverslag for Nordhavnsvej på 2.139,2 mio. kr. (2010 p/l) (bilag 1A), risikoanalyse (bilag 3), udbudsstrategi (bilag 5) og tidsplan (bilag 2) tages til efterretning.

Teknik- og Miljøudvalgets beslutning i mødet den 27. september 2010

Der blev stemt om indstillingen:

For indstillingen stemte 6 udvalgsmedlemmer: Bo Asmus Kjeldgaard (F), Signe Goldmann (F), Iben Wiene Rathje (F), Lise Thorsen (A), Lars Weiss (A) og Anna Mee Allerslev (B).

Imod indstillingen stemte 4 udvalgsmedlemmer: Morten Kabell (Ø), Lars Berg Dueholm (V), Jakob Næsager (C) og Karin Storgaard (O).

Ingen udvalgsmedlemmer undlod at stemme.

Indstillingen blev anbefalet.

Karin Storgaard (O) afgav protokolbemærkning:

"Dansk Folkeparti anerkender aftalen mellem Staten og Københavns Kommune om anlæg af en vej mellem Lyngbyvej og Øresundskysten, men vi kan ikke støtte en anlægsmetode, hvor Østerbro graves op på tværs, og hvor både Kystbanen og Østerbrogade skal afbrydes i anlægsperioden. Desuden er vi skeptiske overfor, hvorvidt vejen er fremtidssikret, idet vejen skal kunne rumme samme mængde trafik som på H.C. Andersens Boulevard, men kun på den halve bredde. Vi tvivler derfor på, at vejen er fremtidssikret til en kommende havnetunnel og evt. roadpricing."

Økonomiforvaltningen indstiller, at Økonomiudvalget oversender sagen til Borgerrepræsentationen med følgende erklæring:

Økonomiudvalget anbefaler, at sagens 4. at præciseres til følgende:

"4. at differencen på 53,2 mio. kr. (2010 p/l) mellem de nu vurderede omkostninger på 26,8 mio. kr. (2010 p/l) til fremtidssikringen og de tidligere afsatte midler til fremtidssikringen i Kickstart København på 80 mio. kr. (2010 p/l) omdisponeres som en rådighedsbevilling til Nordhavnsvejprojektet som nødvendig reserve på baggrund af det seneste anlægsoverslag på 2.139 mio.kr. (2010 p/l).

Økonomiudvalget forudsætter, at eventuelle merudgifter som følge af sagen afholdes inden for Teknik- og Miljøudvalgets budgetramme.

Økonomiudvalgets beslutning i mødet den 2. november 2010

Der blev stemt om indstillingen.

For stemte 9 medlemmer: A, B og F

Imod stemte 4 medlemmer: C, O, V og Ø

Indstillingen blev dermed anbefalet.

Carl Christian Ebbesen (O) videreførte Dansk Folkepartis protokolbemærkning fra mødet i Teknik- og Miljøudvalget den 27. september 2010.

bilag

[1A - Anlægsoverslag og økonomisk ramme](#)

[1B - Afvigeforklaring](#)

[1C - Besparelseskatalog](#)

[1D - Nordhavnsvej - tidligere frigivne anlægsmidler](#)

[2 - Tidsplan](#)

[3 - Risikoanalyse](#)

[4 - Helgoland opstillingsspor](#)

[5 - Udbudsstrategi](#)

[6 - Nordhavnsvej projektforslagsbeskrivelse](#)

[6A-6E - Projektforslag](#)

[7 - Bæredygtighedsstrategi og -tiltag](#)

[8 - Notat om fremtidssikring](#)

Borgerrepræsentationens beslutning den 18.11.2010

Indstillingen blev godkendt med 31 stemmer imod 18. 1 undlod.

For stemte: A, B og F.

Imod stemte: C, O, V og Ø.

Følgende undlod at stemme: U.

Venstre afgav følgende protokolbemærkning:

"Venstre mener, at Nordhavnsvej burde være lagt i en boret tunnel, hvilket havde mindsket generne under anlægsperioden og givet en mere fremtidssikret vej. Herudover er Venstre bekymret over, at den valgte løsning i nedgravet tunnel allerede er blevet dyrere end forventet ved beslutningen for et halvt år siden i Borgerrepræsentationen."

Dansk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti tilsluttede sig Venstres protokolbemærkning.

Dansk Folkeparti videreførte endvidere sin protokolbemærkning fra udvalgsbehandlingen:

" Dansk Folkeparti anerkender aftalen mellem Staten og Københavns Kommune om anlæg af en vej mellem Lyngbyvej og Øresundskysten, men vi kan ikke støtte en anlægsmetode, hvor Østerbro graves op på tværs, og hvor både Kystbanen og Østerbrogade skal afbrydes i anlægsperioden. Desuden er vi skeptiske overfor, hvorvidt vejen er fremtidssikret, idet vejen skal kunne rumme samme mængde trafik som på H.C. Andersens Boulevard, men kun på den halve bredde. Vi tvivler derfor på, at vejen er fremtidssikret til en kommende havnetunnel og evt. roadpricing."

NOTAT

Projekt **Nordhavnsvej**
Kunde **Københavns Kommune, Teknik og Miljøforvaltningen, CAU**
Dokument **NHV 13-040-0 Helgoland - etablering af nye opstillingsspor - anbefaling af løsning.docx**
Dato **2010-08-19**
Til **Center for Anlæg og Udbud**
Fra **Rambøll**

1. Indledning

Borgerrepræsentationen besluttede den 29. april, at Nordhavnsvej skal anlægges som en vej med gravet tunnel til kysten (vejforslag A med cut & cover-tunnel). Vejen skal være firsporet, men uden nødspor, hvilket betyder at vejbredden i tunnelen generelt bliver reduceret med ca. 8 meter i forhold til vejforslaget fra VVM-fasen.

På den østlige side af Strandvejen fastholdes den nordlige begrænsning af tunnelen. Med den mindre bredde på tunnelen betyder det, at bygningen på hjørnet ved Svanemøllebroen/Strandvænget ikke skal rives ned som tidligere forudsat.

Da den nordlige begrænsning af tunnelen fastholdes i Strandvænget vil reduktionen af bredden på tunnelen betyde, at arealet der optages af vej- og tunnel areal på Helgoland bliver noget mindre. Ovenstående reduktion af Nordhavnsvej betyder, at det ikke bliver nødvendigt at inddrage så mange af de eksisterende opstillingsspor som når Nordhavnsvej udføres med 4 spor og nødspor. Det kan dog ikke undgås at et areal på Helgoland skal inddrages.

2. Løsningsmuligheder

Som udgangspunkt vil etablering af Nordhavnsvej betyde, at de 3 nordlige opstillingsspor (spor 59, 60, 61) bliver inddraget. Det betyder, at DSBFirst mister opstillingsspor til 3 togsæt. Det er derfor nødvendigt at etablere plads til togsættene andet sted på Helgoland.

Antallet af spor, der inddrages kan reduceres på 2 måder:

1. I stedet for at etablere adgangsvejen til Helgoland fra Strandvænget langs spor 58 etableres adgangsvejen via Københavns Energis areal, som ligger øst for Helgoland. Dermed inddrages der 1 spor mindre.

Rambøll
Bredevej 2
DK-2830 Virum

T +45 4598 6000
F +45 4598 6700
www.ramboll.dk

Udarbejdet af: STB
Kontrolleret af: CAD
Godkendt af: STB

2. Tunneltracéet forskydes mod nord, idet det udnyttes, at der i villahaverne nord for Strandvænget ligger en vejudlægslinie. Det betyder, at der inddrages et spor mindre.

Ved udnyttelse af begge ovennævnte muligheder vil der således kun være behov for at inddrage et spor på Helgoland.

Vedr. løsning 1 har muligheden været undersøgt. Der har været afholdt møde med Københavns Energi, som ejer grunden, som den fælles adgangsvej skulle passere. KE har dog ikke kunnet acceptere løsningen, da det vil give dem for mange begrænsninger på brug af grunden.

Vedr. løsning 2 er det ikke ønsket at gå videre med denne løsning, da det vil medføre betydelige gener for boligejerne nord for Strandvænget, som vanskeligt kan forsvares da inddragelse af opstillingssporene i et eller andet omfang ikke kan undgås. Herudover vil der også være en anslået udgift til arealerhvervelsen på ca. 7 mio. kr. som skal lægges oveni udgiften til etablering af 2 nye opstillingsspor.

De mulige løsninger for at etablere opstillingsspor til 3 togsæt er dermed følgende:

1. Etablering af ekstra kapacitet ved sideflytning og forlængelse af eksisterende spor på eksisterende areal. Der vil skulle holde 2 togsæt på flere af sporene.
2. Etablering af 2 spor på "Lej et lig" grunden og forlængelse af 1 spor på det eksisterende areal.
3. Etablering af 3 spor på "Lej et Lig" grunden

Løsning 1 og 2 medfører, at der kommer til at stå 2 togsæt på samme spor. DSBFirst har oplyst, at de af hensyn til produktionen ikke kan acceptere disse løsninger, da det vil medføre flere rangeringer på anlægget, der i forvejen er presset.

Endvidere er løsningsforslagene forbundet med stor økonomisk risiko fordi selv den mindste hændelse kan forplante sig til DSBFirst køreplan. Det vil kunne medføre uigennemskuelige økonomiske krav mod Nordhavnsvej.

3. Økonomi

Fysikestimatet for ovenstående 3 løsninger udgør i 2010-priser, ekskl. moms:

1. Ca. 24 mio. kr. + DSBFirst udgift til rangering af tog samt værkstedsudgift i anlægsperioden
2. Ca. 26 mio. kr. + DSBFirst udgift til rangering af tog
3. Ca. 30 mio. kr.

Selvom DSBFirst udgifter til rangering af tog samt værkstedsudgifter ikke kendes kan det af ovenstående konkluderes at de 3 løsningsmuligheder stort set er prismæssigt på samme niveau.

Det skal nævnes at der i ovenstående beløb, for alle løsninger, er indeholdt beløb til diverse poster, såsom p-pladser, nedrivning af hus mv. som i princippet er løsningsuafhængig.

4. Tidsplan og risici

I både løsning 1 og 2 skal et eller flere af de eksisterende spor forlænges. Forlængelsen sker på det areal, der frigives når de eksproprierede villaer syd for Strandvænget er fraflyttet og nedrevet. Dermed kommer der en tidsmæssig kritisk binding på disse løsninger. Løsning 3 kan etableres på et areal, der kan frigives med kort varsel og dermed er løsningen ikke så tidsmæssig kritisk.

Løsning 1 er den mest kritiske i forhold til grænsefladen til DSB Helgoland idet der vil skulle foregå omlægninger og forlængelser af opstillingsspor lige ved siden af mange andre opstillingsspor i drift, hvilket er ensbetydende med en stor risiko for hændelser der vil forplante sig til DSB's køreplan.

5. Anbefaling

Der har igennem de sidste par måneder været en intensiv dialog med DSB og DSBFirst om hvorledes de nye opstillingsspor på Helgoland skulle etableres. Af de 3 løsningsmuligheder der i sidste ende skulle vælges imellem kan det anbefales af vælge løsningen, hvor der etableres 3 nye opstillingsspor på "Lej et Lig" grunden. Løsningen er prismæssig på niveau med de øvrige løsninger og tager man, risici og tidsplan med i betragtning er den klart at foretrække.