

# 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.