

### **32. Nordhavnsvejs krydsning under Ringbanen (2009-135432)**

Udvalget skal træffe beslutning om at frigive midler til igangsættelse af Nordhavnsvejs krydsning under Ringbanen og etablering af stibro over Nordhavnsvej.

#### **INDSTILLING OG Beslutning**

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

1. at der gives en anlægsbevilling på 58,2 mio. kr. i 2010 til Nordhavnsvejs krydsning under Ringbanen på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Ordinær anlæg, funktion 2.28.22.3 (Vejanlæg) finansieret af midler afsat til Nordhavnsvej
2. at der gives en anlægsbevilling på 14,5 mio. i 2010 til etablering af stibro over Nordhavnsvej på Teknik- og Miljøudvalgets, bevilling Ordinær anlæg, funktion 2.28.22.3 (Vejanlæg) finansieret af midler afsat til Nordhavnsvej

#### **Problemstilling**

Nordhavnsvej skal krydse under Ringbanen. Uanset valg af vejforslag skal der anlægges to broer til overføring af Ringbanen. Denne første del af Nordhavnsvej er ens for vejforslag A og B. Af hensyn til den aftalte tidsplan skal anlægsprojektet sendes i EU-udbud inden udgangen af året og senest primo 2010, således at der kan indgås kontrakt i løbet af maj 2010. Der skal derfor bevilges midler til Nordhavnsvejs krydsning under Ringbanen

Som et led i etableringen af grønne cykelruter i Københavns Kommune planlægges en rute parallelt med Ringbanen - Ryvangsruten (se bilag 1). Æstetiske, arkitektoniske begrundelser samt økonomiske og anlægstekniske fordele taler for at etablere denne bro samtidig med de to Ringbanebroer som en del af Nordhavnsvejkomplekset.

#### **Løsning**

Teknik- og Miljøudvalget og Borgerrepræsentationen har vedtaget, at der skal arbejdes videre med den del af Nordhavnsvej, der er fælles for de to vejforslag, samt med de aktiviteter, der vurderes at være kritiske for projektet, for at tidsplanen kan fastholdes og Nordhavnsvej tages i brug i 2015/2016, afhængig af valg af vejforslag (BR 28. maj 2009).

På baggrund af ovenstående beslutning anbefales det at igangsætte Nordhavnsvejs krydsning under Ringbanen, herunder bro-konstruktioner til overføring af banen.

Det anbefales endvidere, at medtage den i projektforslaget beskrevne og på bilag 2 illustrerede stibro over Nordhavnsvej i udbuddet. Stibroen er en del af Ryvangsruten. Fordelen ved at medtage stibroen i udbuddet vil være, at broen efter al sandsynlighed vil kunne tilbydes til favorabel pris pga. stordriftsfordele i forhold til at udbyde den senere som et særskilt projekt. Det anslås, at den samlede besparelse herved vil være i størrelsesordenen 3-5 mio. kr. Endvidere vil man kunne sikre et æstetisk og ensartet arkitektonisk udtryk. Etableres stibroen på et senere tidspunkt, vil det i anlægsfasen generere betydelige gener for trafikafviklingen på Nordhavnsvej.

Er intentionen på sigt at etablere Ryvangsruten over Helsingørmotorvejen og langs ringbanen, som

det fremgår af bilag 1, vil det derfor være hensigtsmæssigt at lade denne del af forbindelsen indgå som en del af Nordhavnsvejkomplekset. På beboer- og borgermøder er der da også et klart udtalt ønske om at få etableret forbindelsen hurtigst muligt.

Der opereres i Nordhavnsvejprojektet med fem forskellige udformninger af tilslutningsanlægget mellem Helsingørmotorvejen og Nordhavnsvej. Bro-konstruktionerne er udformet således, at de er uafhængige af valg af tilslutningsanlæg - alle fem tilslutningsanlæg kan indpasses.

Fastlæggelse af linjeføringer, længdeprofiler og tværprofiler er sket i samspil mellem teknikere fra flere faggrupper samt arkitekter. Der er herved foretaget en optimering af profilerne med henblik på at skabe velfungerende og æstetisk tilfredsstillende løsninger.

På baggrund af et tæt samarbejde med Banedanmark er den mest hensigtsmæssige anlægsmetode vurderet til at være en midlertidig forlægning af banen. Herved reduceres antallet af nødvendige sporspærringer mest muligt samtidig med, at metoden fjerner risikofyldte tidsmæssige bindinger i anlægsfasen. Der er indmeldt sporspærringer til Banedanmark, som indebærer totalspærringer to weekender i oktober 2010 og to weekender i juli 2011. Af hensyn til Banedanmarks projektportefølje er det vitalt, at den planlagte spærringsperiode fastholdes, og arbejdet ikke forsinkes.

Underføringen af Nordhavnsvej under de to spor vil ske i en spids vinkel, hvilket medfører en forholdsvis lang bro, og medvirker til, at passagen under broen vil forekomme temmelig lang. Derfor er specielt fronten af broen (broens kant) og broens underside vigtige elementer i den æstetiske oplevelse af broen.

Den valgte løsning (bilag 2) med buet underside har flere designmæssige fordele: Kantdrageren bliver slank og broen derfor mere elegant, og kanten kan afvikles enkelt på banedæmningen. Broens buede undersider vil med deres bølgede forløb være smukke at passere, fordi dagslyset reflekteres på den forreste del af broens underside og gradvis bliver mørkere ind under broerne for igen af bliver lysere på vej ud. Dagslyset vil dermed være med til at fremhæve broens elegante tværsnit.

Broerne vil blive udbudt som en broentreprise og en baneteknisk entreprise.

## **Økonomi**

Med denne indstilling frigives 58,2 mio. kr. til etablering af broer til krydsning under ringbanen inkl. projektering, tilsyn og koordinering med Banedanmark på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Ordinær anlæg, funktion 2.28.22.3 (Vejanlæg).

De 58,2 mio. kr. er finansieret af det afsatte budget til Nordhavnsvej på 1,8 mia. kr. (2007 prisniveau).

Der frigives endvidere 14,5 mio. kr. til etablering af stibro over Nordhavnsvej inkl. projektering og tilsyn på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling, Ordinær anlæg, funktion 2.28.22.3 (Vejanlæg), finansieret af midler afsat til Nordhavnsvej. Stibroen over Nordhavnsvej er ikke en del af det afsatte budget til Nordhavnsvej. Da begge vejforslag mangler finansiering, anlægsoverslaget for vejforslag A1 er på 2,5 mia. kr. (2007 p/l) og for vejforslag B på 4,9 mia. kr. (2007 p/l), foreslås det, at stibroen lægges ind i det igangværende arbejde med at tilvejebringe den manglende finansiering.

## **Videre proces**

Der skal udarbejdes udbudsprojekt. EU-bekendtgørelse indrykkes ultimo december/ primo januar

2010 med forventet kontraktindgåelse medio maj og anlægsstart juni 2010.

Hjalte Aaberg

/Torben Gleesborg

**bilag**

[Bilag 1, Planlagte cykelruter i forbindelse med anlægget af et større stisystem](#)

[Bilag 2A, illustration 1 af Ringbanebroerne](#)

[Bilag 2B, illustration 2 af Ringbanebroerne](#)

[Bilag 3, Økonomioversigt](#)

