

## UDKAST TIL BETINGET UDBYGNINGSAFTALE

vedr.

### Jernbanebyen

#### 1. Parterne

DSB EU Jernbanebyen 1 ApS  
Telegade 2  
2630 Taastrup  
Cvr. nr. 43726137  
(herefter benævnt "DSB")

Statens Ejendomssalg A/S  
Gammel Kongevej 60, 15.  
1850 Frederiksberg C  
Cvr. nr. 20544848  
(herefter benævnt "Freja")

(DSB og Freja benævnes samlet "Grundejerne").

og Københavns Kommune  
Rådhuset  
1599 København V  
(herefter benævnt "KK")

(Grundejerne og KK benævnes samlet "Parterne")

indgår hermed udbygningsaftale om etablering af infrastrukturanlæg ved Jernbanebyen (herefter "Aftalen").

#### 2. Baggrund

- 2.1 Parterne indgår Aftalen i anledning af den påtænkte vedtagelse af lokalplanforslag for Jernbanebyen ("Lokalplanen") og planlovens § 21b om udbygningsaftaler om infrastrukturanlæg.
- 2.2 Lokalplanen omfatter et areal på ca. 568.000 m<sup>2</sup> mellem baneterrænet, Enghavevej og Vasbygade, hvoraf ca. 386.000 m<sup>2</sup> grundareal skal udvikles til et blandet byområde med boliger og serviceerhverv, herunder en række kommunale funktioner så som en ny folkeskole, daginstitutioner og boldbaner, hvor der muliggøres ca. 500.000 m<sup>2</sup> etageareal bebyggelse (herefter samlet benævnt "Projektet").

- 2.3 Grundejerne har opfordret KK til at indgå denne udbygningsaftale om Grundejernens bidrag til infrastrukturanlæg på 525 kr. inkl. evt. moms pr. etagemeter muliggjort bebyggelse i henhold til Lokalplanen, dog maksimalt 260 mio. kr. inkl. evt. moms, jf. bilag 1. Grundejerne er indstillet på at bidrage med yderligere op til 40 mio. kr. inkl. evt. moms (maksimalt 600 kr. inkl. evt. moms pr. etagemeter muliggjort bebyggelse) under visse betingelser, jf. pkt. 2.9 (Grundejernens bidrag benævnes herefter "Grundejerbidraget"). Aftalen indgås med henblik på at opnå en højere kvalitet eller standard af den planlagte infrastruktur i området og udvide de byggemuligheder, der fremgår af kommuneplanens rammebestemmelser.

Grundejerbidraget reguleres årligt på den måde, at den udestående del af Grundejerbidraget indekseres i forhold til udviklingen i Danmarks Statistiks Nettoprisindeks, dog maksimalt med 3 %, første gang ét år efter Lokalplanens endelige vedtagelse, jf. pkt. 2.4.1. Hvis Lokalplanen påklages til Planklagenævnet eller indbringes for domstolene, udsættes indekseringen af Grundejerbidraget til tidspunktet, hvor Lokalplanen er stadfæstet af Planklagenævnet eller domstolene. Indeksreguleringen ophører dog, når Grundejerbidraget inkl. indeksering andrager et beløb på i alt 317 mio. kr. Hvis betingelserne er opfyldt for, at Grundejerne bidrager med yderligere op til 40 mio. kr., indekseres dette beløb ikke.

Grundejerbidraget er inkl. evt. moms. Det vil sige, at når Grundejerne i henhold til Aftalen afholder omkostninger, og disse tillægges moms, så medgår Grundejernens betaling af momsen også til nedbringelse af den udestående del af Grundejerbidraget.

- 2.4 Det er en afgørende forudsætning for Grundejernens opfordring, at Grundejernens samlede udgift til etablering af de aftalte konkrete anlæg og bidrag til medfinansiering af anlæg ikke overstiger Grundejerbidraget, jf. pkt. 2.3, samt at den endeligt vedtagne Lokalplan muliggør ca. 500.000 m<sup>2</sup> etageareal bebyggelse.

- 2.4.1 Lokalplanen anses for endeligt vedtaget, når Borgerrepræsentationen endeligt har vedtaget Lokalplanen, jf. planlovens § 27.

- 2.5 Parterne har været i dialog om følgende anlæg: ombygning af 5 krydsombygninger, række med vejtræer langs Vasbygade, foranalyse af udvidelse af gang- og cykeltunnel fra Den Gule By til Enghavevej, etablering af en stibro over metroens kontrol- og vedligeholdelsescenter og udvidelse af gang- og cykeltunnel fra Den Gule By til Enghavevej. Prisestimer over anlægsomkostninger fremgår af bilag 2.

- 2.6 Parterne er enige om, at det er vigtigt for området sammenhæng internt og med den øvrige by, at samtlige anlæg etableres.

- 2.7 Parterne er enige om, at Grundejerne med Aftalen forpligter sig til henholdsvis at etablere og helt eller delvist finansiere følgende anlæg:

- Etablering af 5 krydsombygninger (prisestimat: ca. 58,875 mio. kr. inkl. moms).
  - Trærække langs Vasbygade (udgift til etablering indgår ikke i Grundejerbidraget)
  - Finansiering af en foranalyse af udvidelse af gang- og cykeltunnel mellem Den Gule By og Enghavevej beliggende på BaneDanmarks arealer. (2,5 mio. kr.).
  - Etablering af stibro over metroens kontrol- og vedligeholdelsescenter med trapper og elevator (foreløbigt prisestimat: ca. 73,75 mio. kr. inkl. moms).
  - Udbygningsaftalens resterende Grundejerbidrag anvendes til en hel eller delvis finansiering af en udvidelse af gang- og cykeltunnel med en bredde på 6,8 m og højde på 2,6 m (basisscenarie), som Parterne vælger på baggrund af resultatet af foranalysen (foreløbigt prisestimat: ca. 215 mio. kr.).
- 2.8 De i pkt. 2.7 og bilag 2 nævnte prisestimer er foretaget i 2024 i aktuelt prisniveau primo 2024). Der er for krydsombygningerne indregnet 25% til uforudsete udgifter, mens der for tennellen og stibroen er indregnet 50% til uforudsete udgifter, da der for disse er tale om komplicerede anlægsprojekter vurderet på et tidligt stadie. Det forudsætter udarbejdelse af en foranalyse, hvis usikkerhedstillægget skal reduceres.
- 2.9 De i pkt. 2.7 og bilag 2 nævnte prisestimer overstiger Grundejerbidraget. Der forventes på den baggrund et behov for yderligere privat og/eller kommunal medfinansiering, hvis der skal ske en udvidelse af gang- og cykeltunnelen. Hvis der er behov for kommunal medfinansiering af udvidelsen af gang- og cykeltunnelen på mere end 35 mio. kr., er KK berettiget til at modtage det yderligere bidrag på op til 40 mio. kr. fra Grundejerne, jf. pkt. 2.3 til dækning af det beløb, hvormed KKs forventede medfinansiering af basis-scenariet for udvidelse af tunnelen måtte overstige 35 mio. kr. Hvis KK ønsker øget bredde og højde i tennellen i forhold til basisscenariet, skal KK afholde samtlige udgifter hertil.
- Der forventes derudover kommunale udgifter til ombygning af Enghavevej, til etablering af sikker skolevej til kommende folkeskole i Jernbanebyen.
- 2.10 Når resultatet af foranalysen af udvidelse af gang- og cykeltunnel mellem Den Gule By og Enghavevej, jf. pkt. 2.7, foreligger, er Parterne enige om at genoptage drøftelsen af fordelingen af det resterende Grundejerbidrag til gang- og cykeltunnelen.

### 3 Infrastrukturanlæg

Grundejerne forpligter sig som bygherre til at etablere følgende fysiske infrastrukturanlæg (Anlæg 1-7), der nærmere er skitseret i de som bilag 3.1a-

f og bilag 4 vedlagte skitseforslag, i og udenfor lokalplanområdet, jf. Lokalplanens § 2.

KK stiller kommunale arealer til rådighed for etablering af Anlæg 1-7. Hvis 3. mand ikke stiller nødvendige arealer vederlagsfrit til rådighed for Grundejernes etablering af Anlæg 1-7, er Parterne enige om, at anlæggene tilpasses, så de kan etableres på Grundejernes ejendomme:

### 3.1 **Anlæg 1 - Omlagt Otto Busses Vej/Carsten Niebuhrs Gade**

På strækningen mellem krydset ved Vasbygade og det nye kryds ved trafik-tårnet etableres en venstresvingsbane på den nordlige side af vejen i en bredde på 3,25 m. I den sydlige side af vejen forlænges den eksisterende højresvingsbane fra krydset ved Vasbygade og hen til krydset ved omlagt Otto Busses Vej/vejadgangen til Jernbanebyen. I signalet ved Vasbygade etableres en 1,5 m bred helle, der adskiller de højresvingende bilister fra de ligeudkørende/venstresvingende bilister. Fra udmundingen af den grønne sti gennem Jernbanebyen og ud til Vasbygade etableres der en min. 5,0 m bred dobbeltrettet cykelsti samt en min. 0,5 m bred rabat på en kortere strækning op til signalet ved Vasbygade med mulighed for at opstille en stele. Mellem den dobbeltrettede cykelsti og højresvingsbane etableres en min. 0,5 m skillerabat. Herudover etableres der en min. 2,5 m bred cykelsti på den resterende del af strækningen til den omlagte Otto Busses Vej samt et min. 2,5 m bredt fortov på syd siden af strækningen mellem den omlagt Otto Busses Vej og Vasbygade, jf. bilag 3.1a.

I krydset Carsten Niebuhrs Gade og omlagt Otto Busses Vej/vejadgangen til Jernbanebyen etableres der en signalregulering. Desuden etableres der cykelstier på min. 2,5 m og fortove på min. 2,5 m. I overlæggeren på T-krydset samt på adgangsvejen ind til Jernbanebyen etableres der kanalisering for de svingende cyklister på min. 3,5 m, jf. bilag 3.1a.

Hvis der ved anlægsstart er et politisk besluttet og finansieret projekt for etablering af krydsningspunkt på tværs Carsten Niebuhrs Gade, kan strækningen med den dobbeltrettede cykelsti udgå. I den forbindelse skal der laves de nødvendige tilpasninger af projektet.

Der skal laves nødvendige tilpasninger til eksisterende vejanlæg.

### **Anlæg 2 - Vasbygade/Kortløb**

Ombygning af krydset Kortløb og Vasbygade, herunder nødvendige ændringer og omprogrammering i signalet, jf. bilag 3.1b. Der etableres en højresvingsbane fra nord og en venstresvingsbane fra syd samt fortov og cykelsti på min. 2,5 m. Dertil kommer en buslomme med perron og busplade efter krydset i sydgående retning. Der skal plantes 3 vejtræer, som erstatning for de vejtræer som fældes. Kilestrækningen er indtegnet i bilag 3.1b.

På sidevejen ud fra Jernbanebyen overfor Kortløb skal der etableres kanalisering på cykelstien for de svingende cyklister på min. 3,5 m, jf. bilag 3.1b.

KK er i gang med en ombygning af krydset Kortløb og Vasbygade, og de to projekter skal koordineres.

Der skal laves nødvendige tilpasninger til eksisterende vejanlæg.

### **Anlæg 3 - Vasbygade/Belvederekanal**

Der etableres et signalreguleret kryds ved Belvederekanal, jf. bilag 3.1c. Krydset omfatter etablering af svingbaner ligesom der etableres cykelstier på min. 2,5 m og fortove på min. 2,5 m. I overlæggen på T-krydset etableres der kanalisering for de venstresvingende cyklister til Jernbanebyen.

Der etableres buslomme med perron [og busplade] efter krydset i sydgående retning. Kilestrækningen er indtegnet på bilag 3.1c. I nordgående retning efter krydset etableres der en buslomme inkl. Busplade og uden perron.

På sidevejen ud fra Jernbanebyen overfor Belvederekanal skal der etableres kanalisering på cykelstien for de svingende cyklister på min. 3,5 m, jf. bilag 3.1c.

### **Anlæg 4 - Vasbygade/Vestre Teglgade**

I krydset Vasbygade og Vestre Teglgade etableres der en signalregulering, jf. bilag 3.1d. Krydset omfatter etablering af svingbaner ligesom der etableres cykelstier på Vasbygade på min. 2,5 m og fortove på min. 2,5 m.

### **Anlæg 5 - Enghavevej/Gl. Vasbygade**

I krydset Enghavevej og Gl. Vasbygade etableres der et signalreguleret kryds jf. bilag 3.1e. Krydset omfatter etablering af svingbaner ligesom der etableres cykelstier på min. 2,5 m og fortove på min. 2,5 m. I overlæggen på T-krydset etableres der kanalisering for de svingende cyklister, samt en min. 4 m bred dobbeltrettet cykelsti, der kobler sig på den eksisterende dobbeltrettede cykelsti på Enghavevej. På Gl. Vasbygade samt på Enghavevej syd for signalet etableres der kanalisering på cykelstien for de svingende cyklister på min. 3,5 m.

Det er en forudsætning for krydsombygningen, at der nedlægges 2 eksisterende bunkere. Grundejerne skal som led i ansøgningen om vejprojektet søge om nedlæggelse hos Hovedstadens Beredskab. KK meddeler fuldmagt til indgivelse af ansøgning.

Nord for signalet i nordgående retning etableres en min. 2,7 m bred buslomme inkl. perron og busplade. Kilestrækninger er vist i bilag 3.1e.

### **Anlæg 6 - række med vejtræer langs Vasbygade**

Der etableres en træerække med 24 træer i plantebed langs Vasbygade, jf. skitseforslag i bilag 3.1f. Træerne skal have en stammeomkreds på mindst 20-25 cm, når de plantes, og skal kunne opnå en højde på mindst 15 meter. Fortov, cykelsti og plantebed skal have en bredde på henholdsvis 2,5 meter, 2,8 meter og 2,9 meter. Hvis forsyningsledninger er til hinder for

placeringen af 24 træer langs Vasbygade, aftaler Parterne en anden placering af træerne.

### **Anlæg 7 - stibro med trapper og elevatorer over metroens kontrol- og vedligeholdelsescenter**

Stibroen skal etableres med et mindst 7 meter bredt færdselsareal og en bredde på højst 10 meter. Stibroens frihøjde over sporene på metroens kontrol- og vedligeholdelsescenter skal være mindst 4,5 meter. Længden af stibroen skal være 65-80 meter. Stibroen skal etableres med trapper og elevatorer i begge ender, der skal placeres, så stibroen senere kan udvides til en kombineret gang- og cykelbro med ramper. Frihøjden på stier under trapperne skal være mindst 2,5 meter. Stibroen skal forberedes til, at der kan påbygges ramper på sigt. Den endelige placering af stibroen fastlægges i dialog med Metroselskabet og godkendes af KK i forbindelse med behandlingen af et myndighedsprojekt for stibroen. Der skal ved fastlæggelsen af den endelige placering af stibroen så vidt muligt tages hensyn til de bevarelsesværdige træer nord for metroens kontrol- og vedligeholdelsescenter. Jf. skitseforslag i bilag 4.

- 3.2 Kommunen forpligter sig til som bygherre at udføre og etablere følgende anlæg (Anlæg 8-9) i og udenfor lokalplanområdet, jf. Lokalplanens § 2:

### **Anlæg 8 - foranalyse af gang- og cykeltunnel fra Den Gule By til Enghavevej**

Grundejerne forpligter sig til at betale 2,5 mio. kr. til KK til udarbejdelse af en foranalyse af udvidelse af eksisterende tunnel fra Den Gule By til Enghavevej. Beskrivelse af indholdet af foranalysen fremgår af bilag 5.

Grundejerne stiller allerede udarbejdet rådgivermateriale, herunder ledningsoplysninger mv. om udvidelse af tunnel, til rådighed for KK for udarbejdelsen af foranalysen.

Som led i foranalysen skal der foretages en indledende screening af fordele og ulemper ved, at en ny tunnel ligger i samme tracé, som den eksisterende tunnel, eller nord eller syd for den eksisterende tunnel.

Når den indledende screening er udarbejdet, forelægges resultatet for Parterne, som beslutter, hvilken linjeføring der skal ligge til grund for foranalysen.

Følgende tre scenarier skal herefter vurderes i foranalysen:

1. tunnel i samme trace, som den eksisterende tunnel (medmindre andet aftales) med bredde på 6,8 meter (inkl. 2x40 cm sikkerhedsafstand) og højde på 2,6 meter (basisscenarie)
2. tunnel med bredde på 8 meter og højde på 2,6 meter
3. tunnel med bredde på 8 meter og højde på 3 meter

Foranalysen skal belyse og kvalificere alle væsentlige projektbegrænsninger og risikoforhold samt danne et tilstrækkeligt grundlag for projektets budgetlægning og tidsplan.

KK udarbejder foranalysen.

### **Anlæg 9 - gang- og cykeltunnel fra Den gule By til Enghavevej**

Når resultatet af foranalysen (Anlæg 8) foreligger, drøfter og vælger Parterne, hvilken model der skal arbejdes videre med.

Grundejernes bidrag til Anlæg 9 kan ikke overstige de i henhold til foranalysen estimerede omkostninger for scenarie 1 ovenfor.

I samme forbindelse vurderer Parterne, om der er behov for yderligere privat (fra andre end Grundejerne) og/eller kommunal medfinansiering.

Parterne er enige om følgende udgangspunkt for drøftelserne:

- Hvis KK ønsker at gennemføre scenarie 2 eller 3 i stedet for scenarie 1, skal KK tilvejebringe den nødvendige supplerende finansiering hertil.
- Hvis KK ønsker andre tilkøb til scenarie 1 end scenarie 2 og 3, skal udgifter til disse som udgangspunkt afholdes af KK.
- Hvis foranalysens prisestimer væsentligt overstiger anlægsoverslaget i bilag 2 og nødvendiggør medfinansiering på et niveau, som KK ikke ønsker at prioritere og tilvejebringe, aftaler Parterne, hvordan den resterende del af Grundejerbidraget kan anvendes til andre offentligt tilgængelige infrastrukturanlæg til gavn for kommende beboere og besøgende i området, jf. pkt. 4.10.

På baggrund af drøftelserne indgår Parterne en supplerende aftale, som forelægges til Borgerrepræsentationens godkendelse.

Det er en forudsætning for KKs forpligtelse til at etablere Anlæg 9, at den nødvendige samlede finansiering tilvejebringes.

Eventuelle fordyrelser af projektet i anlægsfasen skal afholdes af KK.

- 3.3 Grundejerne skal udføre anlægsarbejderne nævnt under pkt. 3.1 (Anlæg 1-7) i god, håndværksmæssig kvalitet og i overensstemmelse med gældende forskrifter, normer, god byggeskik, myndighedstilladelser og efter KKs sædvanlige anvisninger.
- 3.4 Inden Grundejerne påbegynder etablering af Anlæg 1-7, skal KK godkende et detailprojekt udarbejdet af Grundejerne. KK er ikke berettiget til at nægte godkendelse heraf, medmindre KK har vægtige saglige grunde hertil.
- 3.5 Samtlige anlæg, der etableres i medfør af Aftalen, skal være offentligt tilgængelige.

## **4 Tidsplan, etableringsfrist og omkostninger**

### **Anlæg 1-7**

4.1 Parterne aftaler sammen en tidsplan for at sikre en hensigtsmæssig udførelse og færdiggørelse af Anlæg 1-6.

4.1.1 Grundejerne skal dog sikre, at Anlæg 1-6 senest er etableret på nedenævnte tidspunkter:

- Anlæg 1 skal være etableret senest samtidig med, at KK meddeler endelig ibrugtagningstilladelse til det 4. byggefelt i enten delområde 5 eller 6.
- Anlæg 2 skal være etableret senest samtidig med, at KK meddeler endelig ibrugtagningstilladelse til det 4. byggefelt i delområde 1.
- Anlæg 3 skal være etableret senest samtidig med, at KK meddeler endelig ibrugtagningstilladelse til det 2. byggefelt i delområde 2.
- Anlæg 4 skal være etableret senest samtidig med, at den eksisterende adgangsvvej til metroens kontrol- og vedligeholdelsescenter nedlægges.
- Anlæg 5 skal være etableret senest samtidig med, at KK meddeler endelig ibrugtagningstilladelse til det 2. byggefelt eller parkeringshus i delområde 3.
- Anlæg 6 skal være etableret senest samtidig med, at KK meddeler endelig ibrugtagningstilladelse til byggefeltene beliggende ud for de i anlæg 6 omhandlende vejtræer langs Vasbygade i delområde 1.

### **Anlæg 7**

4.2 Grundejerne udarbejder et opdateret økonomisk overslag for etablering af Anlæg 7 med henblik på at fastlægge en mere præcis anlægspris. Det opdaterede økonomiske overslag skal foreligge senest 17 måneder efter Lokalplanens endelige vedtagelse, så det kan indgå i Parternes drøftelse af resultatet af foranalysen af gang- og cykeltunnelen, jf. pkt. 3.2.

4.2.1 Anlæg 7 skal være etableret inden KK har meddelt ibrugtagningstilladelse til 350.000 m<sup>2</sup> etageareal bebyggelse i alt i lokalplanområdet.

4.3 Grundejerne afholder omkostningerne til etablering af Anlæg 1-7. De faktisk afholdte omkostninger, inkl. moms, medgår til nedbringelse af den udestående del af Grundejerbidraget, jf. pkt. 2.3, uanset det i pkt. 2.7 anførte estimat. I det omfang, at Anlæg 9 påbegyndes forud for færdiggørelse af Anlæg 1-7, kan der tilbageholdes et rimeligt beløb af Grundejerbidraget til sikkerhed for, at Anlæg 1-7 kan rummes inden for Grundejerbidraget.

### **Anlæg 8**

4.4 KK igangsætter Anlæg 8 (foranalysen) senest 3 måneder efter Lokalplanen er endeligt vedtaget, jf. pkt. 2.4.1. Hvis Lokalplanen påklages, kan Grundejerne bestemme at igangsættelse af foranalysen udsættes indtil Planklagenævnet har afgjort klagesagen.

4.5 KK forventer, at det tager 14 måneder at lave foranalysen, hvorfor foranalysen skal være færdig senest 17 måneder efter Lokalplanen er endeligt vedtaget, medmindre Grundejerne har udsat igangsættelsen i henhold til punkt 4.5.



- 4.6 Grundejerne indbetaler 2,5 mio. kr. til KK til udarbejdelse af foranalyse af tunnel (Anlæg 8) senest 3 måneder efter Lokalplanen og Aftalen er godkendt af Borgerrepræsentation, medmindre Grundejerne udsætter igangsættelsen af foranalysen i henhold til pkt. 4.5.

### Anlæg 9

- 4.7 Når resultatet af foranalysen (Anlæg 8) foreligger, drøfter Parterne foranalyserens resultater, behovet for yderligere medfinansiering og etableringstidspunkt, jf. pkt. 3.2. Resultatet af drøftelserne forelægges Borgerrepræsentationen til godkendelse. KK igangsætter detailprojektering af Anlæg 9, når den samlede finansiering af anlægget er tilvejebragt og Parterne har fastlagt et etableringstidspunkt.
- 4.8 Grundejerne indbetaler deres bidrag til KK's etablering af Anlæg 9, fra det tidspunkt KK har igangsat detailprojektering af Anlæg 9 og overfor Grundejerne skriftligt dokumenteret, at der foreligger politisk godkendte indtægts- og udgiftsbevillinger på henholdsvis modtagelsen af Grundejernes bidrag til Anlæg 9 og KK's afholdelse af udgifter hertil. Grundejerbidraget betales løbende i takt med anlæggets opførelse og forholdsmæssigt i forhold til eventuel anden privat/kommunal medfinansiering, jf. under pkt. 2.9 og 3.2.
- 4.9 På tidspunktet for indgåelsen af Aftalen forventes Grundejerbidraget fordelt således mellem Anlæggene på baggrund af prisestimerterne i bilag 2:

	(mio. kr)	Saldo (mio. kr.)
Maks. Grundejerbidrag (ikke-indekseret)	260	260
Anlæg 1-6, krydsombygninger og vejtræer (estimat)	58,875	201,125
Anlæg 7, stibro (estimat)	73,75	127,375
Anlæg 8, foranalyse (fast bidrag)	2,5	124,875
Anlæg 9, stitunnel (estimat)	124,875+evt. 40	0

Hvis KK ikke har tilvejebragt den nødvendige medfinansiering til etablering af Anlæg 9 senest den 31. december 2030, er Parterne enige om at drøfte, hvordan Grundejerbidraget til Anlæg 9 i stedet kan anvendes til andre offentligt tilgængelige infrastrukturanlæg til gavn for kommende beboere og besøgende i området. Hvis Parterne ikke inden den 31. december 2031 har opnået enighed om en alternativ anvendelse af Grundejerbidraget til Anlæg 9, bortfalder Grundejernes forpligtelse til at bidrage til Anlæg 9 eller andre offentligt tilgængelige infrastrukturanlæg, i hvilket tilfælde Grundejerbidraget nedskrives med estimeret 124,875 mio. kr. inkl. moms.

## 5 Overdragelse af Anlæggene

### Anlæg 1-6

- 5.1 Grundejerne skal afholde en førgennemgang med sin entreprenør, jf. AB18/AB Forenklet. Grundejerne skal i rimelig tid inden førgennemgangen invitere KK til at deltage. KK skal deltage i førgennemgangen.
- 5.2 Grundejerne skal afholde afleveringsforretning med sin entreprenør i henhold til AB18/AB Forenklet, hvor entreprenøren afleverer Anlæg 1-6 til

- Grundejerne. Grundejerne kan afholde separat afleveringsforretning for de enkelte Anlæg og overdrage dem enkeltvis til Københavns Kommune. Hvis de af KK ved førgennemgangen konstaterede væsentlige mangler er udbedret, kan Grundejerne samtidig overdrage Anlæg 1-6 vederlagsfrit til KK i henhold til principperne i AB18/AB Forenklet, jf. også pkt. 5.4. Førgennemgang og afleveringsforretning kan evt. foretages samtidigt.
- 5.3 Grundejerne skal i rimelig tid inden invitere KK til at deltage i afleveringsforretningen mellem Grundejerne og entreprenøren, og KK er forpligtet til at deltage i afleveringsforretningen. Grundejerne har pligt til at sikre, at entreprenøren medtager KK's eventuelle konstaterede mangler ved Anlæg 1-6 ved afleveringsforretningen ved sin mangelahjælpning.
  - 5.4 KKs SAB (Samlet Arbejdsbeskrivelse pr. 08.04.2024) skal ligge til grund for Grundejernens udførelse af Anlæg 1-6, jf. bilag 6. Det er en betingelse for Grundejernens overdragelse af Anlæg 1-6 til KK, at signalanlæg er fuldt funktionsdygtige i henhold til KKs SAB. Øvrige forhold er reguleret efter AB18 (væsentlige mangler).
  - 5.5 Grundejerne udarbejder en overdragelsesprotokol, som Parterne godkender og underskriver.
  - 5.6 Grundejerne forestår, uanset ovenstående overdragelse af Anlæg 1-6, også 1 års eftersyn, jf. AB18/AB Forenklet, og KK deltager ved 1 års eftersyn. Grundejerne skal sikre, at entreprenøren udbedrer fejl og mangler konstateret ved disse.
  - 5.7 Når fejl og mangler er udbedret i henhold til bestemmelserne herom i AB 18/ AB Forenklet, nedskriver Grundejerne garantien overfor entreprenørens garantistiller, jf. AB18/AB Forenklet. Garantien overdrages til KK, jf. afsnit 6 nedenfor.
  - 5.8 I perioden fra KK's overtagelse af Anlæg 1-6 og indtil 1 års eftersynet og eventuelle mangler er udbedret i henhold til bestemmelserne herom i AB 18/ AB Forenklet, hæfter Grundejerne stadig overfor KK for eventuelle fejl og mangler ved Anlæg 1-6, herunder eventuelle projekteringsfejl, rådgiverfejl og udførelsesfejl mv. Når mangler konstateret på 1 års eftersynet er udbedret i henhold til bestemmelserne herom i AB 18/ AB Forenklet, og garantien nedskrevet, ophører Grundejernens ansvar for eventuelle projekteringsfejl, rådgiverfejl og udførelsesfejl mv.
  - 5.9 Efter KK's overtagelse af Anlæg 1-6 sker drift og vedligehold ske efter vejlovgivningens regler.
  - 5.10 KK overtager ingen eventuel momsreguleringsforpligtelse.

### **Anlæg 7**

- 5.11 KK overtager ikke Anlæg 7. Grundejerne står for drift og vedligeholdelse af anlægget.

- 5.12 Når Anlæg 7 er færdiganlagt i overensstemmelse med Aftalen samt de nærmere krav i lokalplanen og samtlige nødvendige myndighedstilladelser foreligger, indkalder Grundejerne entreprenøren til afleveringsforretning. Grundejerne skal, i rimelig tid inden afholdelse heraf, indkalde KK til afleveringsforretningen med Grundejernes entreprenør samt til eventuel efterfølgende gennemgang efter udbedring af mangler.
- 5.13 Hvis KK på et senere tidspunkt etablerer ramper på stibroen eller etablerer en stiforbindelse fra Jernbanebyen over baneterrænet til Vesterbro, skal KK overtage ejerskab samt drift og vedligeholdelse af hele anlægget.

### **Anlæg 9**

- 5.14 KK står for drift og vedligeholdelse af ny gang- og cykeltunnel.

## **6 Overdragelse af entrepriseaftaler og entreprenørgarantier**

- 6.1 Grundejerne skal sikre, at Grundejernes entreprenører stiller garanti i henhold til AB18/AB Forenklet og ABT18 for Anlæg 1-6. Grundejerne skal sikre, at KK kan indtræde i garantierne og de bagvedliggende aftaler efter afholdelse af 1 års eftersyn, når fejl og mangler er udbedret i henhold til bestemmelserne herom i AB 18/ AB Forenklet. Grundejerne skal af egen drift sende garantier samt dokumentation for overdragelse heraf til KK umiddelbart efter afholdelse af 1 års eftersyn.

## **7 Garantistillelse**

- 7.1 Da Grundejerne er ejet af staten, stiller Grundejerne ikke garanti for deres forpligtelser i henhold til Aftalen, jf. dog pkt. 7.4.1.
- 7.2 Grundejerne hæfter for forpligtelser i henhold til Aftalen. Grundejerne er således forpligtet til at betale de af KK forlangte beløb i det omfang, de vedrører omkostninger, som KK skal afholde eller har afholdt til opfyldelse af forpligtelser, der påhviler Grundejerne i henhold til denne Aftale, og som Grundejerne ikke har levet op til.
- 7.3 Freja har indgået en betinget aftale med Baneby Konsortiet K/S (CVR-nr. 42531871) bestående af Novo Holdings, Industriens Pension og NREP A/S om salg af Frejas ejendomme indenfor lokalplanområdet.
- 7.4 DSB har indgået en betinget aftale med Novo Holdings, Industriens Pension og NREP A/S om at stifte et fælles selskab, når Lokalplanen er vedtaget. DSB's reelle ejerandel af Jernbanebyen vil fortsat ved deltagelse i selskabet være minimum 50 %.
- 7.4.1 Hvis DSB's reelle ejerandel af Jernbanebyen reduceres til under 50 %, eller DSB udtræder af det fælles selskab, skal den indtrædende part inden KK's meddelelse af byggetilladelse til Projektet eller dele heraf stille sikkerhed for sine forpligtelser i henhold til aftalens afsnit 3.1, Anlæg 1-7.

- 7.4.2

Evt. sikkerhedsstillelse stilles i form af en bankgaranti (anfordringsgaranti) fra et anerkendt pengeinstitut eller forsikringsselskab. Den indtrædende part udarbejder et estimat over anlægsomkostninger inkl. bygherreomkostninger for etablering af Anlæg 1-7, jf. bilag 2.8, som lægges til grund ved beregningen af sikkerhedens størrelse.

## **8 Ansvar og hæftelse**

- 8.1 Grundejerne hæfter direkte og solidarisk overfor KK for forpligtelserne i henhold til denne aftale.

## **9 Betingelser**

- 9.1 Aftalen er fra KK's side betinget af endelig politisk godkendelse i Borgerrepræsentationen.
- 9.2 Aftalen er fra begge Parter side betinget af, at Aftalen godkendes i uændret form i Borgerrepræsentationen samtidig med Borgerrepræsentationens endelige vedtagelse af Lokalplanen og forslag til kommuneplantillæg i uændret form eller evt. med ændringer accepteret af Grundejerne.

## **10 Overdragelse af aftalen**

- 10.1 Grundejerne kan – både sammen og hver for sig – frit overdrage deres rettigheder og forpligtelser i henhold til Aftalen til tredjemand.
- 10.2 I tilfælde af en parts overdragelse af dennes rettigheder og forpligtelser i henhold til Aftalen, skal den indtrædende part stille den i pkt. 7.4.2 anførte sikkerhed inden KK's meddelelse af byggetilladelse til Projektet eller dele heraf. Når der er stillet sikkerhed, kan Parterne frit overdrage deres rettigheder og forpligtelser i henhold til aftalen.
- 10.3 KK er ikke berettiget til at kræve sikkerhedsstillelse i medfør af pkt. 10.2, såfremt overdragelse sker til Baneby Konsortiet K/S og/eller et udviklingselskab, hvori DSB deltager, og hvorved DSB's reelle ejerandel af Jernbanebyen fortsat vil være minimum 50 %.

## **11 Klage/søgsmål vedrørende plangrundlaget**

- 11.1 Hvis de til denne Aftale knyttede endeligt godkendte planer bliver påklaget, og klageinstansen træffer afgørelse om ophævelse af planerne, ophæves Aftalen mellem Parterne uden videre, og uden at nogen af Parterne kan rette krav mod hinanden i den anledning. Det samme gælder, hvis klageinstansens afgørelse efterfølgende indbringes for domstolene, og domstolene ophæver planerne.
- 11.2 Træffer klageinstansen/domstolene afgørelse eller dom om delvis ophævelse af Lokalplanen, kan begge parter kræve en genforhandling af Aftalen, med henblik på, at Parterne i videst muligt omfang opnår den retsstilling, som ville være gældende, hvis Lokalplanen fortsat havde været gældende i sin helhed. Parterne er enige om, at Grundejerne fortsat ved delvis ophævelse maksimalt bidrager med 525 kr./evt. 600 kr. inkl. evt. moms pr.

etagemeter muliggjort bebyggelse med aftalte reguleringer, jf. pkt. 2.3. Fører genforhandlingen ikke til enighed indenfor en periode af 6 måneder regnet fra en parts begæring om genforhandling, er en part alene berettiget til at træde tilbage fra den del af Aftalen, som fortsat vil være væsentligt berørt af den delvise ophævelse af planen, efter at den anden parts genforhandlingstilbud er taget i betragtning.

- 11.3 Hvis den delvise ophævelse af Lokalplanen er af et omfang og karakter, som er af væsentlig betydning for Aftalen som helhed, kan en part dog træde tilbage fra Aftalen i sin helhed, uden at Parterne kan gøre krav gældende mod hinanden.

## **12 Offentliggørelse**

- 12.1 Denne aftale offentliggøres i overensstemmelse med planlovens bestemmelser herom.

- 12.2 Der kan meddeles aktindsigt efter reglerne i offentlighedsloven og forvaltningsloven.

### **BILAG:**

Bilag 1: Opfordring af 30.04.2024 fra Grundejerne om indgåelse af udbygningsaftale med KK

Bilag 2: Økonomioverslag af 4. juni 2024 over udvalgte infrastrukturanlæg

Bilag 3.1a: Skitseforslag for krydsombygning - Otto Buses Vej-Carsten Niebuhrs Gade af 28. maj 2024

Bilag 3.1b: Skitseforslag for krydsombygning - Vasbygade-Kortløb af 21. marts 2024

Bilag 3.1c: Skitseforslag for krydsombygning - Vasbygade-Belvederekanal af 6. marts 2024

Bilag 3.1d: Skitseforslag for krydsombygning - Vasbygade-Vestre Teglgade af 8. marts 2024

Bilag 3.1e: Skitseforslag for krydsombygning - Gamle Vasbygade-Enghavevej af 8. marts 2024

Bilag 3.1f Skitseforslag af 28. maj 2024 for ny træække langs Vasbygade

Bilag 4: Skitseforslag for stibro over metroens kontrol- og vedligeholdelsescenter af 13. juni 2023

Bilag 5: Krav til indhold af foranalyse af gang- og cykeltunnel fra den Gule By til Enghavevej

København, den

/- 202X

---

Københavns Kommune

/- 202X

---

DSB EU Jernbanebyen 1 ApS

/- 202X

---

Statens Ejendomssalg A/S

Københavns Kommune  
Rådhuset  
1599 København V

### Tilbud om udbygningsaftale.

Grundejerne,

DSB EU Jernbanebyen 1 ApS  
Telegade 2  
2630 Taastrup

og

Statens Ejendomssalg A/S  
Gammel Kongevej 60, 15  
1850 Frederiksberg C,

(herefter benævnt "Grundejerne")

skal i anledning af den påtænkte vedtagelse af lokalplanforslag for Jernbanebyen og i henhold til planlovens § 21 b tilbyde en udbygningsaftale om infrastrukturanlæg.

Grundejerne tilbyder at indgå udbygningsaftale, hvorved Grundejerne bidrager til infrastrukturanlæg med 525 kr. inkl. evt. moms pr. etagemeter muliggjort bebyggelse i henhold til den kommende lokalplan, dog maksimalt 260 mio. kr. inkl. evt. moms.

Grundejerne er endvidere indstillet på at bidrage med et yderligere beløb på op til 40 mio. kr. inkl. evt. moms, således at Grundejernenes samlede bidrag til infrastrukturanlæg kan øges til maksimalt 600 kr. inkl. moms pr. etagemeter, jf. nærmere beskrivelse nedenfor.

Grundejerbidraget er inklusiv evt. moms, hvilket vil sige, at når Grundejerne i henhold til nærværende tilbud afholder omkostninger, og disse tillægges moms, så indgår Grundejernenes betaling af momsen som en del af ovennævnte to beløb.

Beløbet skal anvendes til følgende infrastrukturanlæg i følgende prioriterede rækkefølge:

1. Krydsombygninger
  - Anlæg 1 - Kryds Jernbanebyen - Otto Busses Vej / Carsten Niebuhrs Gade
  - Anlæg 2 - Kryds Vasbygade / Kortløb
  - Anlæg 3 - Kryds Vasbygade / Belvederekanal
  - Anlæg 4 - Kryds Vasbygade / Vestre Teglgade
  - Anlæg 5 - Kryds Enghavevej / Gl. VasbygadeSe vedlagte **kortbilag 1**. Herefter kaldt "Krydsombygningerne".
2. Foranalyse vedrørende gang- og cykeltunnel mellem Den Gule By og Enghavevej, beliggende på Banedanmarks areal.
3. Bro over CMC inkl. trapper og elevatorer, jf. **kortbilag 2**. Herefter kaldt "Stiforbindelse over CMC".
4. Udvidelse/reovering af tunnel mellem Den Gule By og Enghavevej inkl. ramper til Enghavevej. Herefter kaldt "Tunnelen".

Der henvises til vedlagte **økonomioverslag**, udarbejdet af Cowi, dateret 11.04.2024.

Etablering af træer langs Vasbygade udenfor lokalplanområdet, således som det fremgår af **bilag 3**. Grundejerne afholder omkostningerne hertil, uden for det maksimale beløb på 260 mio. kr. inkl. evt. moms. Grundejernes tilbud om etablering af træerne i henhold til bilag 3 er under forudsætning af, at der ikke i det pågældende vejareal er forsyningsledninger, der forhindrer, besværliggør eller fordyrer etableringen i uforholdsmæssigt omfang. I det tilfælde et sådant forhold indtræffer, skal parterne aftale alternativ placering af de i bilag 3 beskrevne træer.

Da de i ovennævnte økonomioverslag nævnte prisestimer overstiger Grundejernes maksimale bidrag på 260 mio. kr. inkl. evt. moms, vil der være behov for yderligere privat og/eller kommunal medfinansiering, hvis samtlige anlæg skal etableres.

De nærmere rammer og forudsætninger for anlæggene omfattet af udbygningsaftalen aftales nærmere mellem Grundejerne og Københavns Kommune.

I estimater nedenfor er der for Tunnellen inkl. ramper, anvendt en dimensionering på 6 meter bredde med et tværsnit i Tunnellen på 6,8 m og en frihøjde på 2,6 meter. Såfremt der vælges en dimensionering med mere højde eller bredde, vil dette påvirke estimatets størrelse for Tunnellen.

Den ovennævnte foranalyse skal indeholde en indledende screening af fordele og ulemper ved, at en ny tunnel ligger i samme tracé, som den eksisterende tunnel, eller nord eller syd for den eksisterende tunnel, ud fra hvilken Parterne beslutter tunnellens linjeføring der lægges til grund for foranalysen.

Foranalysen skal vurdere følgende tre scenarier for tunnel inkl. ramper:

- 1) tunnel med bredde på 6,8 meter (inkl. 2x40 cm sikkerhedsafstand) og højde på 2,6 meter (basisscenarie).
- 2) tunnel med bredde på 8 meter og højde på 2,6 meter.
- 3) tunnel med bredde på 8 meter og højde på 3 meter.

Det er en forudsætning for Grundejerne, at mindst 59 mio. kr. med tillæg af evt. moms af Grundejernes samlede bidrag til infrastrukturanlæg anvendes til etablering af Stiforbindelse over CMC (anlæg 6), hvilket betyder, at der på nuværende tidspunkt forventes at være behov for en medfinansiering på ca. 88,1 mio. kr. inkl. evt. moms, hvilket beløb fremkommer således:

Estimat - omkostninger	Beløb eksklusiv moms	Beløb inkl. moms
Krydsombygninger, anlæg 1-5	45,5 mio. kr. + moms	56,875 mio. kr.
Foranalyse til tunnelprojekt		2,500 mio. kr.
Stiforbindelse over CMS	59,0 mio. kr. + moms	73,750 mio. kr.
Tunnellen	215 mio. kr.*	215,000 mio. kr.*
I alt		348,125 mio. kr.

\*Beløbet indeholder et beløb til uforudseelige udgifter på 69 mio. kr., hvilket skyldes det niveau projektet er på, på nuværende tidspunkt, hvor der ikke er foretaget projektering. Beløbet svarer til 50% af entrepriser- og rådgiveromkostninger.

	Beløb eksklusiv moms	Beløb inkl. moms
Max. Bidrag fra grundejerne (525 kr./m <sup>2</sup> , dog max 260 mio. kr. inkl. evt. moms)		260,000 mio.kr.
Fradrag for Krydsombygninger, anlæg 1-5	45,5 mio.kr. + moms	56,875 mio.kr.
Fradrag for Stiforbindelse over CMS, anlæg 6	59,0 mio.kr. + moms	73,750 mio.kr.
Fradrag for foranalyse af tunnelprojekt, anlæg 7		2,500 mio.kr.
Restbeløb til grundejernes bidrag til Tunnellen (anlæg 7)		126,875 mio.kr.

Ud fra ovenstående beløb, vil anden privat og/eller kommunal medfinansiering til Tunnellen udgøre 88,125 mio. kr. excl. Moms.

Grundejerne håber at foranalysen for Tunnellen vil vise, at beløbet til uforudseelige udgifter på 69 mio. kr. inkl. evt. moms kan nedbringes væsentligt, således at Københavns Kommunes økonomiske bidrag til Tunnellen kan nedbringes herfra.



Hvis Københavns Kommunes forventede medfinansiering af tunnel efter udført foranalyse viser sig at overstige 35 mio. kr., er Københavns Kommune berettiget til at modtage yderligere bidrag fra Grundejerne på op til 40 mio. kr. inkl. evt. moms til dækning af det beløb, hvormed Københavns Kommunes forventede medfinansiering af basisscenariet for udbygning af tunnelen overstiger 35 mio. kr.

Det er Grundejernes vurdering, at Københavns Kommune skal være medfinansierende på tunnelen, idet der er tale om offentlig infrastruktur, som sikrer en sikker skolevej mellem Enghave/Vesterbro og Jernbanebyen. Det er derfor en forudsætning, at Københavns Kommune i alle tilfælde skal medfinansiere minimum 35 mio. kr. til tunnelen. I det tilfælde alle anlæg i udbygningsaftalen kan gennemføres indenfor Grundejernes bidrag på 260 mio. kr. vil Københavns Kommune dog alene skulle bidrage med en forholdsmæssig andel til etablering af sikker skolevej mellem Enghave/Vesterbro og Jernbanebyen.

Tunnelen gennemføres, etableres, renoveres og driftes af Københavns Kommune som bygherre og ejer. Grundejerne udfører og etablerer som bygherre Krydsombygningerne. Grundejerne udfører, etablerer og drifter som udgangspunkt Stiforbindelsen over CMC inkl. trapper og elevatorer (men Grundejerne er åbne for at lade Københavns Kommune udføre, etablere og/eller drifte såfremt Københavns Kommune finder det hensigtsmæssigt).

Parterne aftaler en tidsplan, der sikrer en hensigtsmæssig udførelse og færdiggørelse af anlæggene i forhold til udbygning af området.

Overdragelse af anlæggene til Københavns Kommune:

Krydsombygninger (Anlæg 1-5) overdrages til Københavns Kommune således at drift og vedligeholdelse afholdes af Københavns Kommune som ejer af Krydsombygningerne.

Københavns Kommune vil være forpligtet til at overtage Stiforbindelsen over CMC inkl. trapper og elevatorer til drift og vedligeholdelse, såfremt Københavns Kommune etablerer (i) stiforbindelse over baneterrænet fra Jernbanebyen til Vesterbro eller (ii) ramper på Stiforbindelsen over CMC, idet Stiforbindelsen over CMC i så fald vil få betydning for forbindelserne til det øvrige København.

Såfremt Københavns Kommune ikke senest den 31.12.2030 har bevilget den nødvendige medfinansiering til etablering af Tunnelen mellem Den Gule By og Enghavevej skal parterne indlede forhandling om, hvorledes restbeløb af Grundejernes bidrag, jf. ovenfor, vil kunne anvendes til brug for øgede kvaliteter af infrastrukturen i Jernbanebyen.

Kan parterne ikke inden den 30.6.2032. opnå enighed om disponering af restbeløbet vil restbeløbet tilfalde Grundejerne.

### **Betingelser**

Nærværende tilbud er betinget af:

- At der vedtages en endelig lokalplan, jf. planlovens §27, i overensstemmelse med udkast til lokalplanforslag af april 2024 og evt. ændringer som grundejerne fremkommer med i høringsperioden og som der mellem parterne er opnået enighed om er indarbejdet i den endelige lokalplan.
- At Grundejerne og KK opnår enighed om udbygningsaftalens nøjagtige indhold, herunder at Grundejerne kan overdrage deres rettigheder og forpligtigelser i henhold til udbygningsaftalen.
- Såfremt lokalplanen bliver påklaget, og klageinstansen træffer afgørelse om ophævelse af planerne bortfalder nærværende tilbud og den efterfølgende aftalte udbygningsaftale uden videre.

København, den 30. april 2024

Med venlig hilsen

## BILAG 2.8A

ØKONOMIOVERSLAG AF UDVALGTE  
INFRASTRUKTURANLÆG

ADRESSE COWI A/S  
Parallelvej 2  
2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

REVISION 1.3 – 04.06.2024

Tabel 1-1: Oversigt over økonomioverslag for krydsombygninger og infrastrukturanlæg i Jernbanebyen.

Lokalitet	Samlet økonomioverslag	Entrepriseomkostning (beregnet primo 2024 – indeks Q3 2023)	Projektering, arbejdsplads, trafikafvikling og tilsyn	Uforudseelige udgifter	Bemærkning
Kryds: JBB-Otto Busses Vej / Carsten Niebuhrs Gade	<b>12.5 mio.</b>	8.5 mio.	1.9 mio.	2.1 mio.	Projektering og tilsyn: 12 %. Omkostninger til arbejdsplads, trafikafvikling etc.: 10 % Uforudseelige udgifter: 25 %
Kryds: Vasbygade / Kortløb	<b>8.4 mio.</b>	5.7 mio.	1.3 mio.	1.4 mio.	
Kryds: Vasbygade / Belvederekanal	<b>8.6 mio.</b>	5.8 mio.	1.3 mio.	1.5 mio.	
Kryds: Vasbygade / Vestre Teglgade	<b>4.0 mio.</b>	2.7 mio.	0.6 mio.	0.7 mio.	
Kryds: Enghavevej / (Gl. Vasbygade)	<b>13.6 mio.</b>	9.3 mio.	2.0 mio.	2.3 mio.	
<b>Total (for kryds)</b>	<b>47.1 mio.</b>	32.0 mio.	7.1 mio.	8.0 mio.	
Tunnel til Enghavevej inkl. ramper til Enghavevej	<b>215 mio.</b>	98 mio.	48 mio.	69 mio.	Projektering og tilsyn: 14 %. Omkostninger til arbejdsplads, trafikafvikling etc.: 12 % Tværgående udgifter: 15 % EKB: 8 %
Bro over CMC inkl. trapper og elevatorer	<b>59 mio.</b>	27 mio.	13 mio.	19 mio.	
<b>Total</b>	<b>321 mio.</b>	157 mio.	68 mio.	96 mio.	Uforudseelige udgifter: 50 %.

PROJEKTNR.

DOKUMENTNR.

A240152

A240152\_002\_04

VERSION

UDGIVELSESDATO

BESKRIVELSE

UDARBEJDET

KONTROLLERET

GODKENDT

1.3

04-06-2024

Bilag 2.8a  
Økonomioverslag tabel

WLAV/EBKN

EBKN

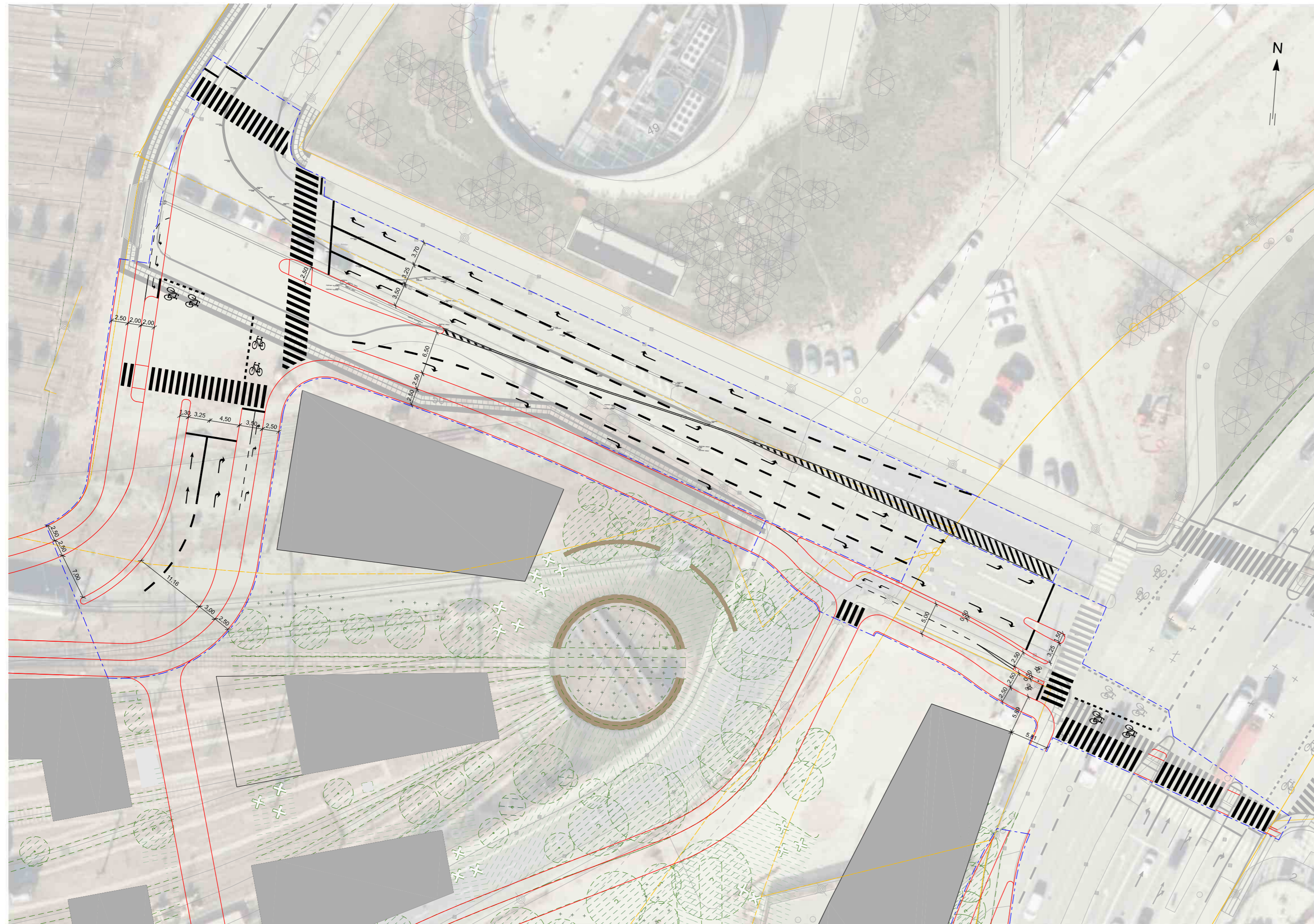
KATP



**Noter**  
 Ubenævnte mål er i meter.

**Signaturer**

- Eksisterende forhold
- Matrikelskel
- Fremtidig vejgeometri - COWI
- Fremtidige forhold - Jernbanebyen
- Entreprisegrænse



\_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

VER.	DATO	BEMÆRKNINGER	TEGN./UDARB.	KONTROL	GODKENDT
------	------	--------------	--------------	---------	----------

**COBE A/S**  
**Udvikling af JBB**

Skitseforslag for krydsombygning  
 Otto Buses Vej / Carsten Niebuhrs Gade  
 Bilag 3.1a

PROJEKTNR. A240152  
 TEGN./UDARB. WLAV / WLAV  
 KONTROLLERET BJWR  
 GODKENDT EBKN  
 MÅL 1:500  
 DATO 2024-05-28

BEMÆRKNINGER



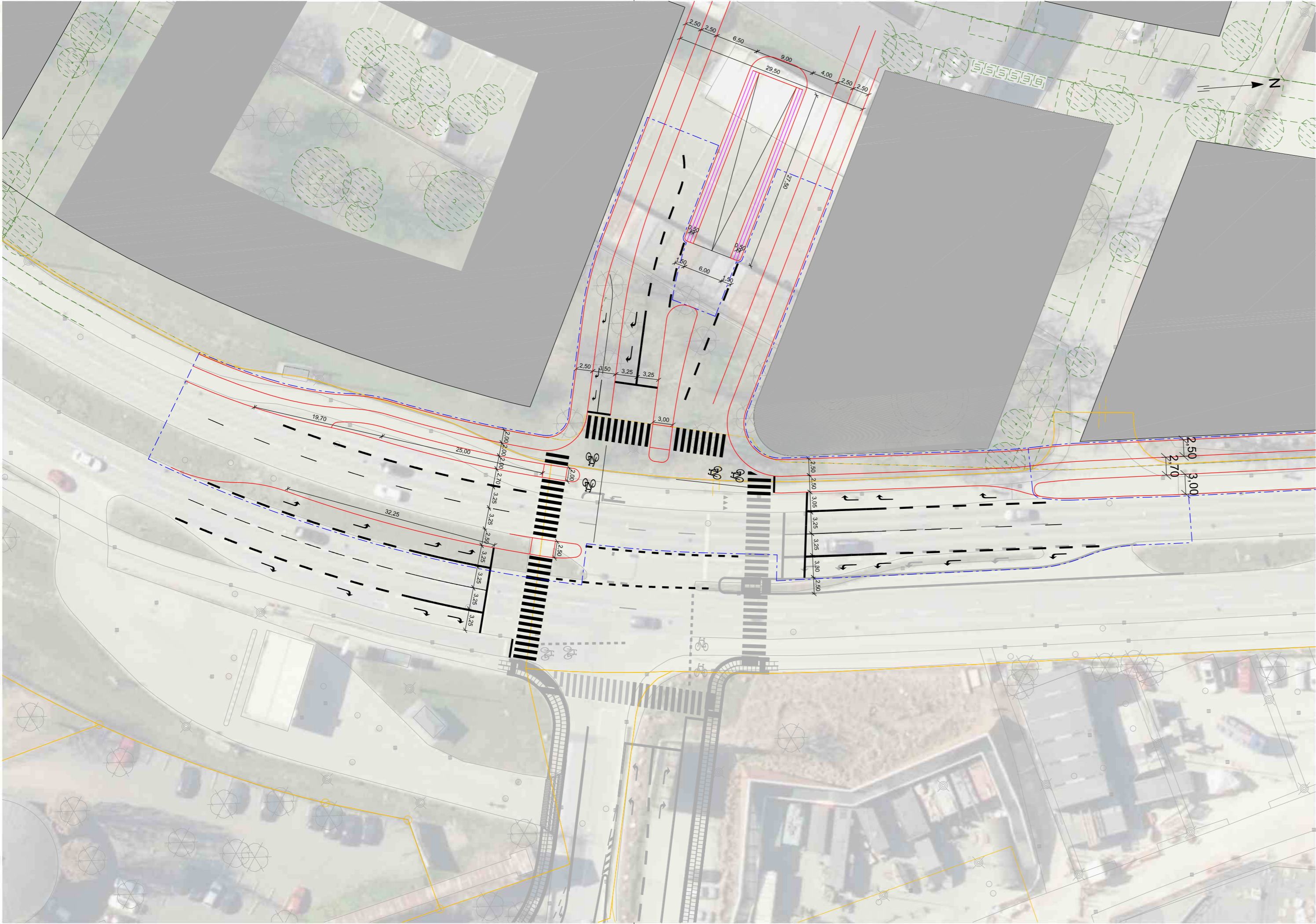
COWI A/S  
 Parallelvej 2  
 2800 Kongens Lyngby  
 Danmark

Tlf +45 56 40 00 00  
 Fax +45 56 40 99 99  
 www.cowi.dk

DOKUMENTNR.	VERSION
A240152-Bilag-3.1a	9



**Noter**  
 Ubenævnte mål er i meter.



**Signaturer**

- Eksisterende forhold
- Matrikelskel
- Fremtidig vejgeometri - COWI
- Fremtidige forhold - Jernbanebyen
- Entreprisegrænse
- Støttemur

VER.	DATO	BEMÆRKNINGER	TEGN./UDARB.	KONTROL	GODKENDT
------	------	--------------	--------------	---------	----------

**COBE A/S**  
**Udvikling af JBB**

Skitseforslag for krydsombygning  
 Vasbygade / Kortløb  
 Bilag 3.1b

PROJEKTNR.	A240152
TEGN./UDARB.	WLAV / WLAV
KONTROLLERET	BJWR
GODKENDT	EBKN
MÅL	1:500
DATO	2024-03-21

**BEMÆRKNINGER**

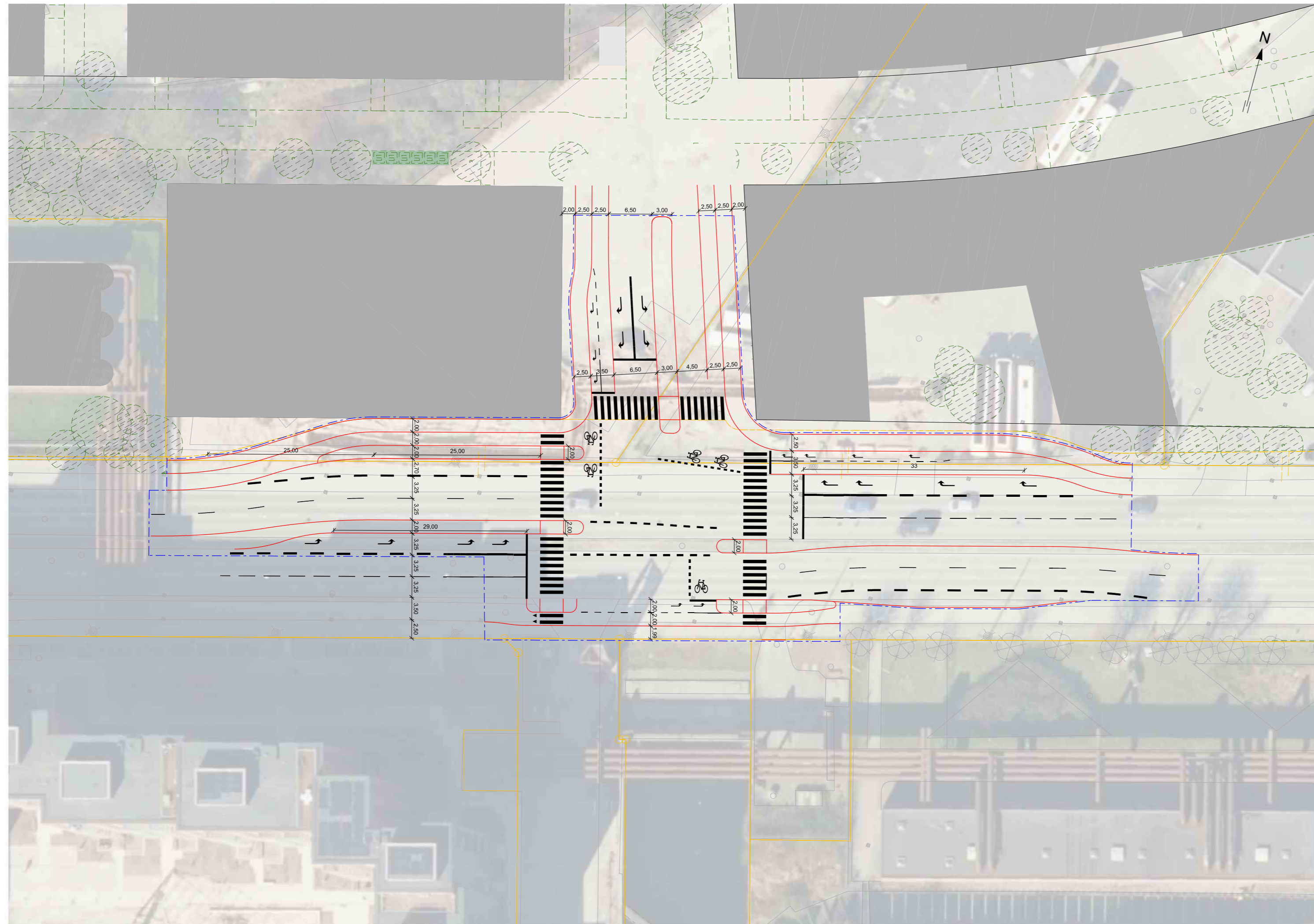


COWI A/S  
 Parallelvej 2  
 2800 Kongens Lyngby  
 Danmark

Tlf +45 56 40 00 00  
 Fax +45 56 40 99 99  
 www.cowi.dk



**Noter**  
 Ubenævnte mål er i meter.



**Signaturer**

- Eksisterende forhold
- Matrikelskel
- Fremtidig vejgeometri - COWI
- Fremtidige forhold - Jernbanebyen
- Entreprisegrænse

VER.	DATO	BEMÆRKNINGER	TEGN./UDARB.	KONTROL	GODKENDT

**COBE A/S**  
**Udvikling af JBB**

Skitseforslag for krydsombygning  
 Vasbygade / Belvederekaj  
 Bilag 3.1c

PROJEKTNR. A240152  
 TEGN./UDARB. WLAV / WLAV  
 KONTROLLERET BJWR  
 GODKENDT EBKN  
 MÅL 1:500  
 DATO 2024-03-06

**BEMÆRKNINGER**



COWI A/S  
 Parallelvej 2  
 2800 Kongens Lyngby  
 Danmark

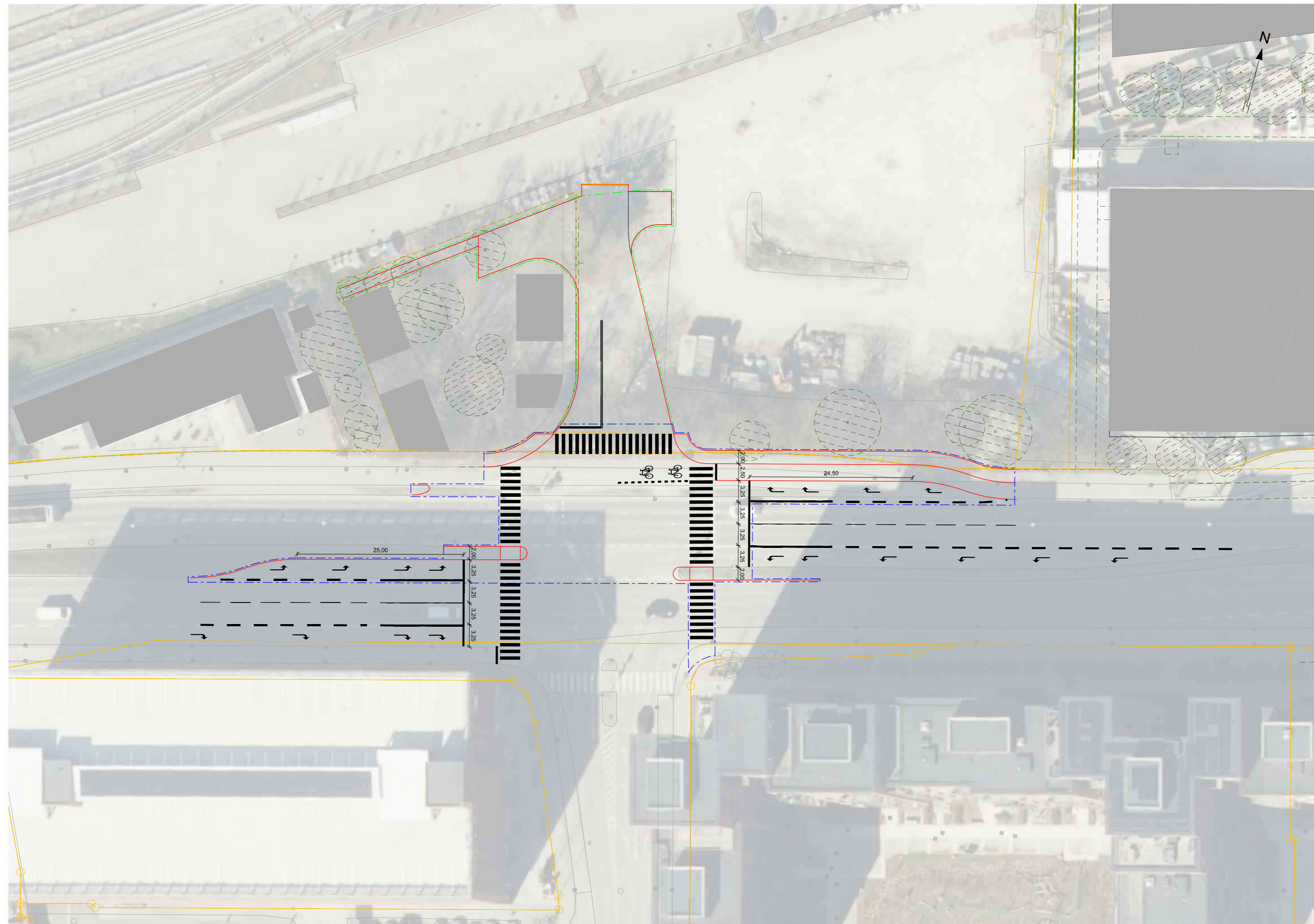
Tlf +45 56 40 00 00  
 Fax +45 56 40 99 99  
 www.cowi.dk

DOKUMENTNR.	VERSION
A240152-Bilag-3.1c	6

**Noter**  
 Ubenævnte mål er i meter.

**Signaturer**

- Eksisterende forhold
- Matrikelskel
- Fremtidig vejgeometri - COWI
- Fremtidige forhold - Jernbanebyen
- Port til CMC
- Entreprisegrænse
- Entreprisegrænse ind mod CMC



\_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

VER.	DATO	BEMÆRKNINGER	TEGN./UDARB.	KONTROL	GODKENDT

**COBE A/S**  
**Udvikling af JBB**

Skitseforslag for krydsombygning  
 Vasbygade / Vestre Teglgade  
 Bilag 3.1d

PROJEKTNR. A240152  
 TEGN./UDARB. WLAV / WLAV  
 KONTROLLERET BJWR  
 GODKENDT EBKN  
 MÅL 1:500  
 DATO 2024-03-08

BEMÆRKNINGER



COWI A/S  
 Parallelvej 2  
 2800 Kongens Lyngby  
 Danmark

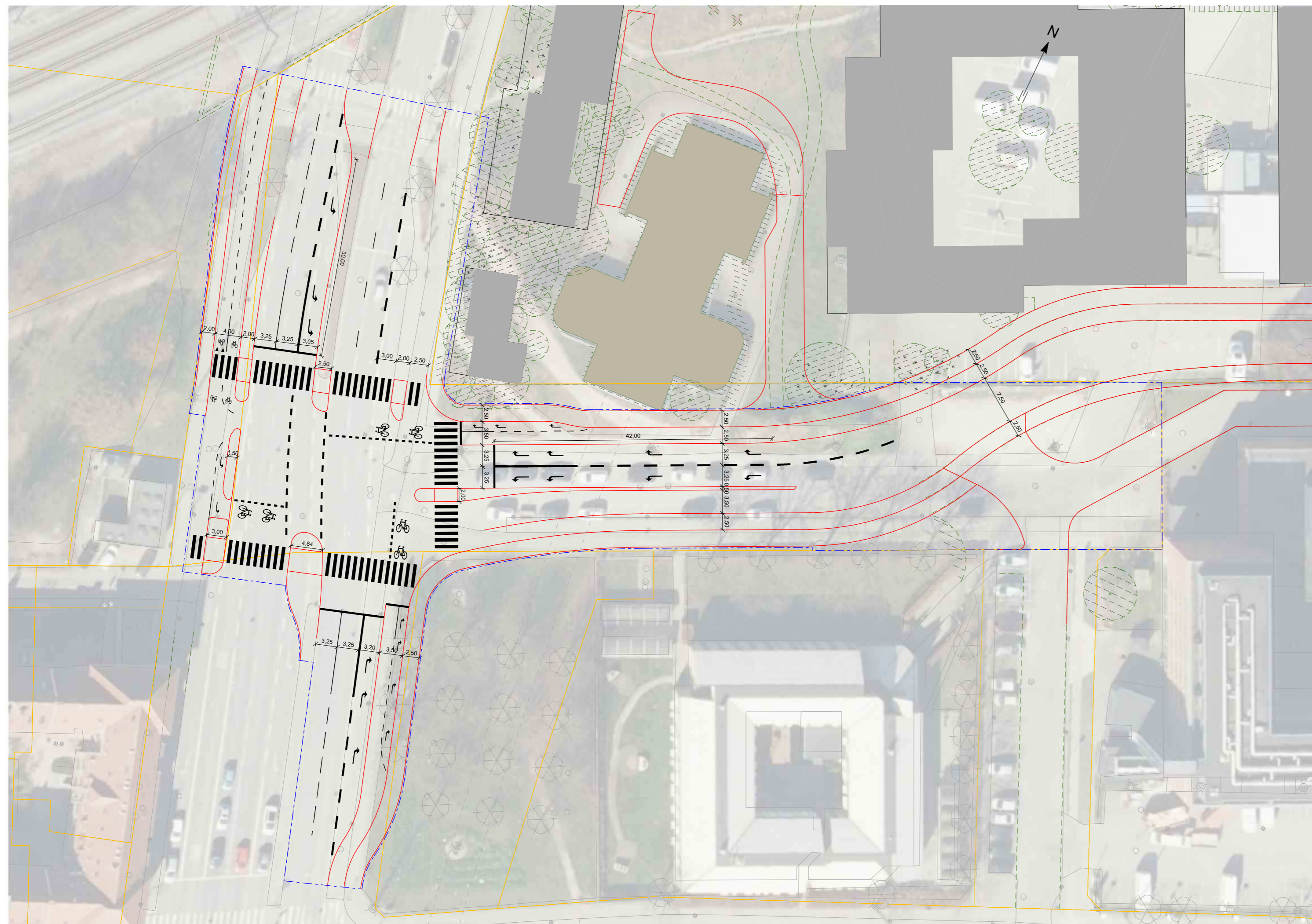
Tlf +45 56 40 00 00  
 Fax +45 56 40 99 99  
 www.cowi.dk



**Noter**  
 Ubenaevnte mål er i meter.

**Signaturer**

- Eksisterende forhold
- Matrikelskel
- Fremtidig vejgeometri - COWI
- Fremtidige forhold - Jernbanebyen
- Entreprisegrænse



\_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

VER.	DATO	BEMÆRKNINGER	TEGN./UDARB.	KONTROL	GODKENDT
------	------	--------------	--------------	---------	----------

**COBE A/S**  
**Udvikling af JBB**

Skitseforslag for krydsombygning  
 Gamle Vasbygade / Enghavevej  
 Bilag 3.1e

PROJEKTNR. A240152  
 TEGN./UDARB. WLAV / WLAV  
 KONTROLLERET BJWR  
 GODKENDT EBKN  
 MÅL 1:500  
 DATO 2024-03-08

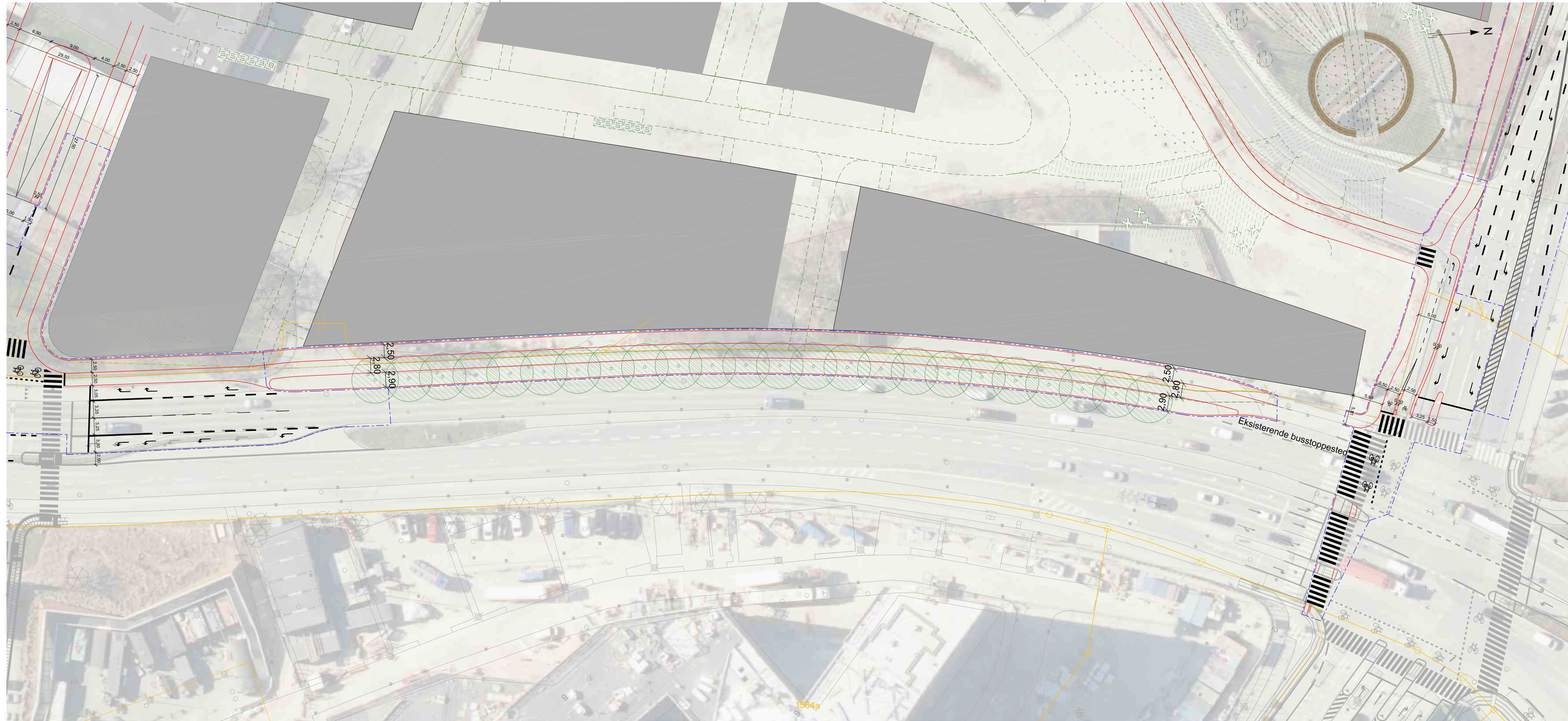
BEMÆRKNINGER



COWI A/S  
 Parallelvej 2  
 2800 Kongens Lyngby  
 Danmark

Tlf +45 56 40 00 00  
 Fax +45 56 40 99 99  
 www.cowi.dk





**Noter**  
 Ubenævnte mål er i meter.

**Signaturer**

- Eksisterende forhold
- Matrikelskel
- Fremtidig vejgeometri - COWI
- Fremtidige forhold - Jernbanebyen
- Entreprisegrænse
- Nye træer langs Vasbygade

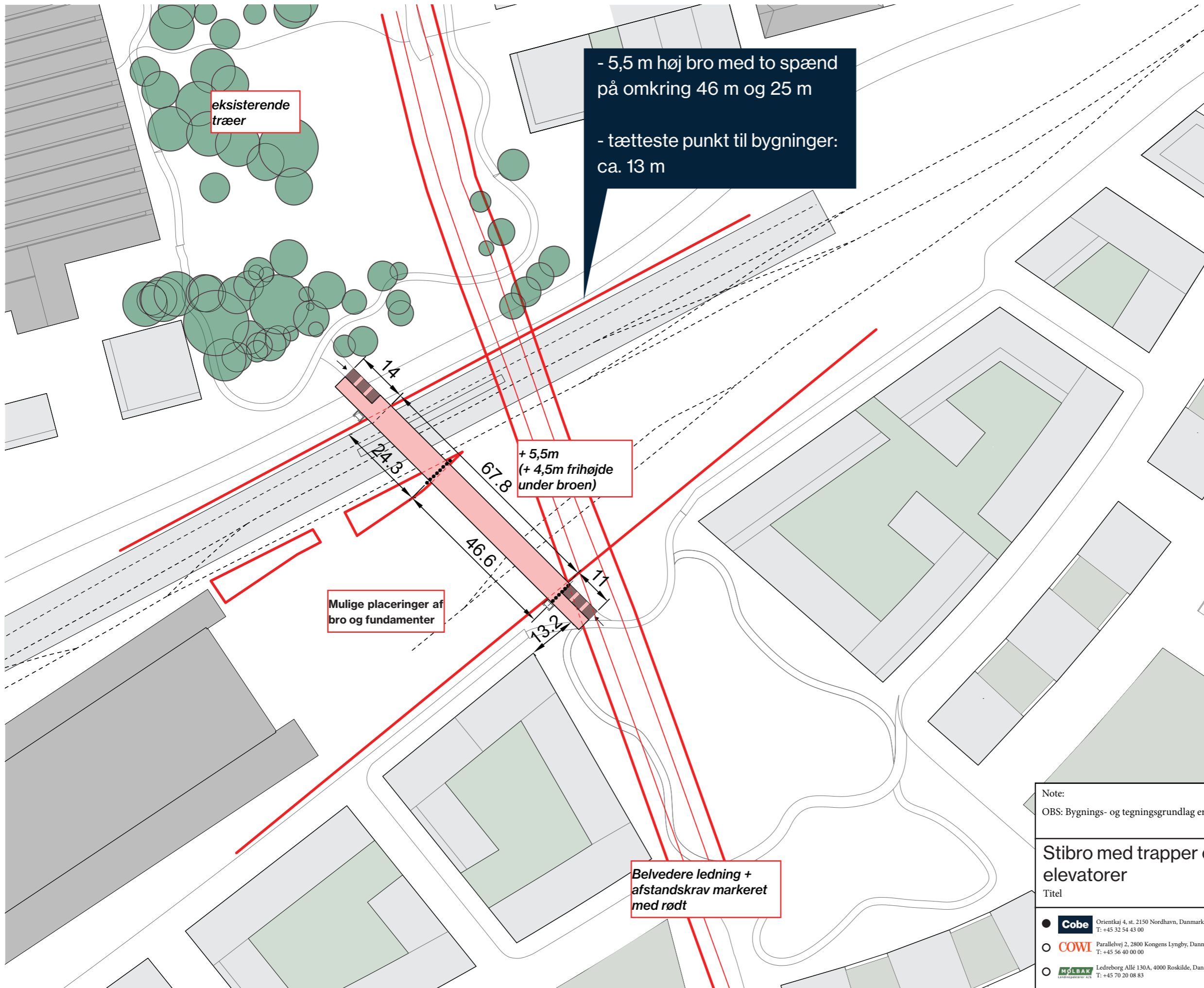
VER.	DATO	BEMÆRKNINGER	TEGN./UDARB.	KONTROL	GODKENDT
------	------	--------------	--------------	---------	----------

**COBE A/S**  
**Udvikling af JBB**

Skitseforslag  
 Træer langs Vasbygade  
 Bilag 3.1f

PROJEKTNR. A240152  
 TEGN./UDARB. WLAV / WLAV  
 KO/WLAVRET EKBN  
 GODKENDT EKBN  
 MÅL 1:500  
 DATO 2024-05-28





Note:  
OBS: Bygnings- og tegningsgrundlag er ikke udtryk for endelig udformning.

<b>Stibro med trapper og elevatorer</b>		Tegningsnummer	Rev
Titel		A3	
● <b>Cobe</b> Orientkaj 4, st. 2150 Nordhavn, Danmark T: +45 32 54 43 00	○ <b>COWI</b> Parallelvej 2, 2800 Kongens Lyngby, Danmark T: +45 56 40 00 00	1:1000	2023.06.13
○ <b>MJSLBAK</b> Ledreborg Allé 130A, 4000 Roskilde, Danmark T: +45 70 20 08 83		Mål	Dato

## Bilag 5

### Ny tunnel mellem Jernbanebyen og Enghavevej inkl. rampeanlæg

#### Opgavebeskrivelse for rådgivers ydelser for en foranalyse

Allerede udarbejdet materiale, herunder indhentede ledningsoplysninger mv. stilles til rådighed for udarbejdelse af foranalysen.

I foranalyse skal følgende undersøges:

#### 1. Tunnelgeometri

- a. Indledende screening af om den nye tunnel skal ligge i den eksisterende tunnels linjeføring eller med en alternativ placering nord eller syd for den eksisterende tunnel ift. trafikal afvikling for brugere af tunnelen, tunnellængde, eksisterende bygninger og installationer (bl.a. signalhytte) mm.

Der skal laves en opmåling af området.

- b. Efter Grundejernes og KKs fastlæggelse af tunnelplacering skal følgende tre scenarier skal undersøges:
  - i. Tunnelbredde på 6,8 m (3,0 m cykelsti, 3,0 m fortov og 2 x 0,40 sikkerhedsafstand) og tunnelhøjde på 2,60 m (basisscenarie)
  - ii. Tunnelbredde på 8 m (4,4 m cykelsti, 3,0 m fortov og 2 x 0,30 sikkerhedsafstand) og tunnelhøjde på 2,60 m
  - iii. Tunnelbredde på 8 m og tunnelhøjde på 3,00 m

Disse forhold skal indgå i undersøgelsen af de tre scenarier:

- iv. vurdering af konstruktionshøjde, afstand til spor og underkant konstruktion
- v. vurdere muligheden for udvidelse af tunnelen i enderne for at optimere trafikflow
- vi. vurdere mulighed for ovenlys på sporfrie arealer, hvilket skal aftales med Banedanmark
- vii. vurdere mulighed for kunst eller lysinstallationer på vægge for at øge attraktivitet og tryghed

#### 2. Tunneludførelse

- a. Indhentning af ledningsoplysninger fra LER og Banedanmark
- b. Indhente geotekniske data
- c. Opstille og vurdere mulige konstruktionsprincipper (fx elementer i flere etaper eller insitustøbt med indskubning)
- d. Fastlægge funderingsforhold inkl. mulige sætninger
- e. Dialog med Banedanmark om mulige sporspæringer for S-tog, fjerntog og Øresundstog
- f. Dialog med Banedanmark om hvad der skal ske med eksisterende tunnel (nedrivning, opfyldning eller anden anvendelse). Hvis den skal nedrives, skal det undersøges af hvem, hvordan og hvornår dette skal udføres?
- g. Undersøge konsekvenser for trafikafvikling i anlægsfasen, hvis eksisterende tunneltrace ikke kan anvendes i anlægsfasen
- h. Undersøge mulige placeringer af byggeplads

#### 3. Trafikale løsninger ved tunnelindgangene

- a. Udarbejde forslag til landing mod Jernbanebyen, der vil lande i nogenlunde sammen niveau som det eksisterende terræn
- b. Udarbejde flere trafiksikre forslag til landinger på Enghavevej, der ligger ca. 1 m under baneterrænet. Ved udarbejdelsen af forslag skal følgende medtages:
  - i. nødvendig rampelængde iht. til en stigning på 4,0 %
  - ii. vurdering om der skal være ramper til begge sider af Enghavevej, eller om rampen kun skal være til den ene side med dobbeltrettet cykeltrafik
  - iii. skitsere trapper op til Enghavevej ved tunnelindgangen
  - iv. tage hensyn til trafikflow, trafiksikkerhed og oversigt, bl.a. ved at der ikke er for skarpe kurver på cykelstien ved tunnelindgang
  - v. sikre gode krydsninger mellem cyklister og fodgængere
  - vi. ombygning af Enghavevej evt. over en længere strækning (ca. 100-150 m på begge sider af tunnelindgangen) og med inddragelse af midter- og siderabatter for at indpasse tunnelindgangene og ramperne i vejens geometri
  - vii. vurdere trafikflowet for fodgængere, cyklister og bilister samt ændring i antallet af parkeringspladser
  - viii. skitsering af samlet plan for signalreguleret kryds og/eller overgange på Enghavevej på strækningen omkring rampeanlægget

#### 4. Økonomi og tidsplan mm.

- a. Mængdeopgørelse på skitseniveau for de tre scenarier
- b. Overslag for de tre scenarier baseret på mængdeopgørelsen, dialog om sporspærringslængder med Banedanmark samt estimerede rådgiverudgifter
- c. Tidsplan inkl. etapeopdeling og angivelse af nødvendige sporspærringer for de enkelte løsninger
- d. Vurdering af hvilke godkendelser, behov for lokalplanændringer/dispensationer mm. der vil være nødvendige