

## 5. Midler til det videre arbejde med Nordhavnsvej (2009-17763)

Udvalget skal træffe beslutning om igangsættelse af de videre aktiviteter og frigive midler til disse aktiviteter.

### INDSTILLING OG Beslutning

Teknik- og Miljøforvaltningen (TMF) indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget (TMU) overfor Økonomiudvalget (ØU) og Borgerrepræsentationen (BR) anbefaler,

1. at der gives en tillægsbevilling på 30 mio. kr. til det videre arbejde med de aktiviteter, der er fælles for begge vejforslag, samt særligt kritiske aktiviteter på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling, Center for Anlæg og Udbud, funktion 2.28.22.3 (vejanlæg)
2. at der gives en tillægsbevilling på 10 mio. kr. til tidlig ekspropriation af bygninger, der skal fjernes permanent på Svanemøllens Kaserne på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling, Center for Anlæg og Udbud, funktion 2.28.22.3 (vejanlæg)
3. at der gives en tillægsbevilling på 25 mio. kr. til igangsættelse af projektforslag 1. september 2009 på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling, Center for Anlæg og Udbud, funktion 2.28.22.3 (vejanlæg)
4. at projektets fortsatte aktiviteter fremlægges til fornyet politisk beslutning, når der foreligger en afrapportering fra den i Transportministerens brev af 23. marts 2009 omtalte arbejdsgruppen.

### Problemstilling

Projektet har midler til at dække aktiviteterne i VVM processen (besluttet i Borgerrepræsentationen 13.12.2007) dvs. frem til udgangen af juni 2009, herefter står projektet uden midler til medarbejdere og det fortsatte arbejde.

Borgerrepræsentationen besluttede den 29. januar 2009, at rette henvendelse til Transportministeren om at ændre aftalegrundlaget for projektet. Efter tidsplanen skal valg af vejforslag besluttes i juni 2009.

Transportministeriet har i brev af 23. marts 2009 (bilag 3) foreslået, at der nedsættes en arbejdsgruppe med deltagelse fra staten og Københavns Kommune, som får til opgave at gennemgå forskellige muligheder for at sammentænke Nordhavnsvej med en eventuel fremtidig østlig ringvej, samt beskrive mulighederne for finansiering af en fremtidssikring af vejen. Der lægges op til at arbejdsgruppen afrapporterer inden udgangen af 2009.

Ministeriet lægge endvidere i svaret vægt på, at tidsplanen for projektet holdes på trods af, at tidspunktet for valg af vejforslag rykkes fra juni 2009 til tidligst første kvartal 2010.

Indstillingen redegør for hvordan det videre arbejde kan tilrettelægges således, at tidsplanen søges fastholdt, samtidig med at valg af vejforslag skubbes.

Det er vigtigt, at projektet uanset udskydelsen af tidspunkt for valg af vejforslag ikke mister momentum, og at de aktiviteter, som er kritiske, igangsættes, samt at nøgleressourcer hos rådgiveren

og i egen organisation fastholdes jf. bilag 1.

## Løsning

For at minimere konsekvenser af et manglende valg af vejforslag i juni 2009, samtidig med at tidsplanen søges fastholdt, anbefales det, at der arbejdes videre med den del af projektet, der er fælles for begge vejforslag A1 (cut and cover-løsning) og B (boret tunnelloøsning - B) dvs., strækningen fra Helsingørmotorvejen til Svanemøllens Kaserne, samt øvrige fælleselementer, herunder:

- Bygherreorganisation.
- Udarbejdelse af projektforslag for Ringbanebroen (underkrydsning af Farumbanen)
- Udarbejdelse af dispositionsforslag for:
  - Rampe- og tunnelvægge, sollameller mv.
  - Støjskærme, skilteportaler, belysning
  - Ryparkens boldanlæg
- Geo- og miljøtekniske forundersøgelser (kritisk aktivitet).
- Etablering af 2 kunstgræsbaner i vinteren 2009 (kritisk aktivitet)
- ITS (Intelligent Trafik System) koncept. (kritisk aktivitet)

Nogle af aktiviteterne benævnes kritiske, hvilket betyder, at en manglende igangsætning påvirker tidsplanen negativt.

Til ovenstående aktiviteter skal der frigives 20 mio. kr.

Herudover anbefales det ligeledes, at der arbejdes videre med de aktiviteter, der er kritiske for det videre arbejde i forhold til et valg af vejforslag A1 (cut and cover-løsningen):

### Ledninger i offentligt vejareal

- Aftaler med ledningsejere. For at minimere konsekvenserne for tidsplanen, skal DONG E og KE igangsætte projektering af ledningsomlægninger. Såfremt valget efterfølgende falder på Vejforslag B - en boret tunnelloøsning, må kommunen betale de udgifter, som uden grund er påført ledningsejerne (skønnet til ca. 2 mio. kr.)

### Ledninger privat grund.

- Ledningsomlægning på Svanemøllens Kaserne

### Indgåelse af aftaler

- Aftaler med Banedanmark (koordinering, myndighedsbehandling, sporspærringer), Trafikstyrelsen (DSB og øvrige operatører) og DSB First (opstillingsspor, Helgoland)
- Aftale med Forsvarets Etablissements- og Bygningstjeneste om den midlertidige nedrivning og genopførelse af bygninger.

### Teknik

- Projektering af nye opstillingsspor på DSB Helgoland.
- Planlægning af krydsning af jernbanen (Kyst- og S-bane).
- Dispositionsforslag for flytning af datakommunikationsbygning på Svanemøllens Kaserne.

Ovenstående aktiviteter er vurderet til 10 mio. kr.

I begge vejforslag er der 3 bygninger på Svanemøllens Kaserne, der skal fjernes permanent. Forsvarets Bygnings- og Etablissementstjeneste ønsker bygninger genopført et andet sted på

kasernen. For at minimere generne mest muligt ønsker kasernen, at disse bygninger opføres hurtigst muligt. Efter drøftelser med Forsvaret er konklusionen, at den bedste måde at håndtere sagen på er, at Forsvaret anmoder om en tidlig overtagelse (forlods ekspropriation). Dette er en kritisk aktivitet, fordi bygningerne skal være fjernet for at anlægsarbejdet kan påbegyndes i 2010. Det vurderes, at omkostningerne udgør 10 mio. kr.

Af hensyn til tidsplanen er det nødvendigt, at igangsætte udarbejdelsen af projektforslaget senest 1. september 2009. Det er en rådgivningsaktivitet, der kan stoppes med en måneds varsel. Derfor igangsættes udarbejdelsen af projektforslag for begge vejforslag. Denne omkostning vurderes inkl. bygherreorganisation til 25 mio. kr.

### **Økonomi**

Med denne indstilling frigives en anlægsbevilling på samlet 65 mio. kr. på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling, Ordinær anlæg, funktion 2.28.22.3 (Vejanlæg) til gennemførelse af de beskrevne aktiviteter. Midlerne fordeler sig med 50 mio. kr. i 2009 og 15 mio. kr. i 2010

fælles aktiviteter	20 mio. kr.
kritiske aktiviteter for A1	10 mio. kr.
ekspropriationer	10 mio. kr.
projektforslag	25 mio. kr.
i alt	65 mio. kr.

Oversigt over disponerede og forbrugte midler for projektet fremgår af bilag 2.

Såfremt der først vælges vejforslag i 1. kvartal 2010, er det forvaltningens vurdering, at projektet vil have afholdt ekstraudgifter i forhold til et valg som planlagt i juni 2009 på 8 mio. kr. ved valg af vejforslag A1 (cut and cover-løsningen) og 20 mio. kr. ved valg af vejforslag B (boret tunnel). I forhold til projektets samlede ramme på 2,3-4,9 mia.kr. (afhængig af valg af løsning) og de omfattende negative konsekvenser ved at forsinke det fortsatte arbejde finder forvaltningen, at niveauet for ekstraudgifter er acceptabelt.

Af de søgte midler forventes 3 mio. kr. anvendt på interne bygherreomkostninger i perioden 1.juli 2009 - 30.marts 2010.

### **Videre proces**

Når der foreligger et resultat af den foreslåede arbejdsgruppes arbejde vil forvaltningen udarbejde en indstilling med forslag til det videre forløb for projektet.

Der arbejdes løbende med risikoanalyser og risikovurderinger for begge vejforslag, dette kan resultere i en revision af anlægsoverslagene.

Det tager som udgangspunkt 5-6 år (Vejforslag A1) og 6-7 år (Vejforslag B) fra beslutning til vejen kan tages i brug. Ved valg af vejforslag som oprindeligt forudsat juni 2009, vil vejforslag A1 kunne ibrugtages i 2015 og vejforslag B i 2016. Årsagen til at Vejforslag A1 ikke vil kunne ibrugtages i 2014, som det fremgår af aftalen med staten, er at de nødvendige sporspærringer til krydsningen af S-banen og Kystbanen ikke kan forventes tildelt før 2012. Det er vigtigt at være opmærksom på, at der ved Vejforslag A1 er stærke tidsmæssige bindinger i forhold til tildelingen af sporspærringer

(Banedanmark).

Det vurderes, at de i denne indstilling foreslåede tiltag vil kunne medvirke til at fastholde tidsplanen og hermed en ibrugtagning i 2015 (A1) og 2016 (B), men tidsplanen er stram og derfor ikke uden risiko.

Hjalte Aaberg

/Torben Gleesborg

**bilag**

[Bilag 1, notat om konsekvenser af udskydelse af valg af vejforslag, rev 1](#)

[Bilag 2, oversigt over disponerede midler](#)

[Svarbrev af 23. marts 2009 fra Transportministeren](#)

**Teknik- og Miljøudvalgets beslutning den 01.04.2009**

**Indstillingen blev anbefalet.**

