

2. Nordhavnsvej - Drøftelse af metodevalg ved krydsning af Kystbanen og S-Banen (2010-28126)

Teknik- og Miljøudvalget drøfter på baggrund af ønske fra Dansk Folkeparti, Venstre og Det Konservative Folkeparti forskellige anlægsmetoder i forbindelse med den kommende Nordhavnsvejs krydsning af Kystbanen og S-Banen.

INDSTILLING OG Beslutning

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at Teknik- og Miljøudvalget med udgangspunkt i vedlagte indstilling og bilag drøfter krydsningen af Kystbanen og S-Banen.

Problemstilling

I forbindelse med udvalgmødet 6. april 2010 bad Jakob Næsager (C), Lars Berg Dueholm (V) og Karin Storgaard (O) om, at der indkaldes til et ekstraordinært møde i Teknik- og Miljøudvalget med følgende punkt på dagsordenen:

”Teknik- og Miljøudvalget pålægger Teknik- og Miljøforvaltningen at undersøge, hvorvidt den kommende Nordhavnsvej under Kystbanen, Nordbanen og Østerbrogade kan anlægges efter anlægsmetoden Jacked Tunnel eller lignende anlægsmetoder, hvor det ikke er nødvendigt at grave disse vitale transportforbindelser op og afbryde færdslen.”

Løsning

Kommunen og dennes rådgiver Rambøll har igennem længere tid været i tæt dialog med BaneDanmark for at finde den mest hensigtsmæssige metode til at krydse under Kystbanen og S-banen.

Krydsningen af Kystbanen og S-bane er en af Nordhavnsvejens store og vanskelige udfordringer. Krydsningen skal ske i en spids vinkel, ca. 30 grader, ligesom en del af tunneltraceet ligger i en kurve det pågældende sted. Det er også her, at tunnelen ligger dybest og i et område med vanskelige jord/grundvandsforhold (bilag 1).

I forbindelse med udarbejdelse af projektforslag for vejforslag A1 (Cut & Cover tunnel med brede nødspor) har forvaltningen undersøgt 14 metoder for krydsning under Nordbanen og Kystbanen. Metoderne er aftalt i samarbejde med Banedanmark.

Metoderne er nærmere beskrevet i vedlagte notat fra projektets rådgivere Rambøll dateret 7. april 2010 (bilag 2). Til notatet er vedlagt en skematisk oversigt over de 14 forskellige metoder med angivelse af sporspæringsbehov, konsekvenser for trafikken og bemærkninger til de enkelte metoder herunder om metoden er fravalgt. Metoderne er gennemgået og fravalgt er foretaget i samarbejde med Banedanmark.

I samarbejde med Banedanmark arbejdes der videre med at undersøge de ikke fravalgte metoder. Udførelsesmetoden for underføringen af Kystbanen og S-banen skal ikke nødvendigvis være den

samme. Valget af metode skal ses i sammenhæng med muligheden for og konsekvensen af at spærre banerne, projektets fremdrift samt de med metoden og spærringerne forbundne risici for tid, økonomi, sikkerhed og kvalitet.

Forvaltningen forventer, at der foreligger et endeligt metodevalg/kombination af metodevalg inden sommerferien.

V, K og O har stillet forslag om, at forvaltningen undersøger muligheden for at anvende ”Roof Box Jacking” (eller ”Pipe Arch”), på dansk Rørskjoldsmetoden. Denne metode er en af de 14 undersøgte. I forvaltningens materiale er det metode 13.

Specifikt vedrørende ”Roof Box Jacking” metoden, har forvaltningen foretaget en besigtigelse af denne metode i Schweiz. Erfaringer og en nærmere beskrivelse af denne metode fremgår af bilag 3.

Metoden, som kun har været gennemført en gang tidligere i Europa, er fravalgt på baggrund af de mange risici metoden medfører for både banedriften og tunnelprojektet. Endvidere er metoden både meget tidskrævende og kostbar. Den vurderes at koste over 200 mio. kr. mere end det beløb, der indgår i anlægsoverslaget for A1 som er på 2,3 mia. kr.

Økonomi

Drøftelsessagen har ingen økonomiske konsekvenser

Videre proces

Ingen

Hjalte Aaberg

/Torben Gleesborg

bilag

[Bilag 1 - Nordhavnsvej Vejforslag A1 - 2x2 spor med brede nødspor. Cut & Cover. Krydsning af Kystbanen og Nordbane \(S-Bane\)](#)

[Bilag 2 - Notat af 8. april 2010 fra Rambøll. Krydsning af Nordbanen og Kystbanen - Undersøgte udførelsesmetoder.](#)

[Bilag 3 - Notat af 8. april 2010 fra Teknik- og Miljøforvaltningen ”Nordhavnsvej. Krydsning under Kystbanen og Nordbanen](#)

