



**Til Teknik- og Miljøudvalget**

03-04-2013

**Orientering om fremrykning af eventuelle investeringer i forbindelse med Nordhavnsvej**

Sagsnr.  
2013-55480

Dokumentnr.  
2013-271988

**Indledning**

BR traf 29. november 2012 principbeslutning, der indebar valg af overordnet linjeføring for en østlig omfartsvej som udgangspunkt for de fortsatte analyser.

På baggrund heraf har forvaltningens rådgiver vurderet, at der er mulighed for at foretage en samlet besparelse på 225 mio. kr. ved at foretage en fremrykning af kommende investeringer til et tilkøb af en forlængelse af Nordhavnsvejstunnelen med 220 meter ved Strandvænget.

Herved vil man med en eventuel næste etape – en sænketunnel fra Nordhavnsvej til Nordhavn – undgå væsentlige trafikale gener, minimere generne for borgerne i området, samt sikre en væsentlig økonomisk besparelse i forhold til den samlede anlægsinvestering for Nordhavnsvej – etape 1 og 2. – uden at den eksisterende kontrakt forsinkes.

En forlængelse af Nordhavnsvej til Nordhavn vil desuden kunne understøtte byudviklingen af Nordhavn, lede trafik uden om Østerbro og indre dele af Nordhavn. Endvidere kan den tunge trafik fra havnen forbindes direkte til det overordnede vejnet og havnefaciliteternes erhvervsmæssige potentiale styrkes til gavn for nye arbejdspladser.

Teknik- og Miljøforvaltningen skal bemærke, at en beslutning om fremrykning af midler skal tages snarest, hvis det ikke skal forsinke og fordyre den igangværende kontrakt.

På mødet i Teknik- og Miljøudvalget den 15. april 2013 vil udvalget blive yderligere orienteret om sagen.

**Baggrund**

***Nordhavnsvej 2x2 spor uden nødspor, BR 29. april 2010***

En statslig/kommunal arbejdsgruppe vurderede i forbindelse med projekteringen af Nordhavnsvej, at en 2x2 sporet vej med brede nødspor som led i en fremtidssikring af vejen ville koste 80 mio. kr. Med denne løsning ville store trafikale gener ved at lukke Nordhavnsvej for trafik kunne undgås og de økonomiske konsekvenser i en etape 2 minimeres (jf. BR 29. april 2010). Der blev ultimo marts 2010 i forbindelse med Kickstart Kbh indgået af Socialdemokraterne, SF og Radikale Venstre afsat 80 mio. kr. hertil.

BR besluttede den 29. april 2010, at Nordhavnsvej etableres som en 2x2 sporet vej uden nødspor. BR besluttede samtidig, at forvaltningen i forbindelse med projekteringen af Nordhavnsvej skulle belyse hensigtsmæssigheden af at fremtidssikre vejen med en forberedelse (for fortsættelse) til Ydre Nordhavn.

#### ***Nordhavnsvej fremtidssikres, BR 18. november 2010***

BR besluttede 18. november 2010, at Nordhavnsvej skal fremtidssikres, så vejen er forberedt for videreførelse til ydre Nordhavn i en sænketunnel under Svanemøllebugten. Omkostningerne til fremtidssikringen blev vurderet til 25 mio. kr. Differencen mellem de 80 mio. kr. og de 25 mio. kr. skyldes, at projektet er uden nødspor.

Samtidig besluttede BR, at differencen mellem de vurderede omkostninger på 25 mio. kr. og de 80 mio. kr. omdisponeres som en rådighedsbevilling til Nordhavnsvejprojektet som en reserve. BR har efterfølgende den 13. december 2012 besluttet at tilføre projektet 75 mio. kr. til tilslutning til Helsingørmotorvejen, ekspropriationer mv. Af de 75 mio. kr. blev der taget 9,1 mio. kr. af de "ikke øremærkede" reserver.

Det er i dag forvaltningens vurdering, at de trafikale konsekvenser af den valgte løsning burde være trukket tydeligere frem både Rambølls notat og i indstillingen fra BR 18. november 2010. Dette må skyldes, at de trafikale konsekvenser ved at spare nødsporene væk ikke er kommet tilstrækkeligt til udtryk i notatet.

#### ***Principbeslutning om linjeføring for fortsættelse af Nordhavnsvejen til ydre Nordhavn, jf. BR 29. november 2012***

Nordhavnsvejs forlængelse til Nordhavn er indeholdt i Handlingsplanen for Grøn Mobilitet vedtaget på BR 20. juni 2012. BR tiltrådte 29. november 2012 indstillingen om en overordnet principbeslutning om linjeføringen, og det fremgår igen, at "*Den foreslåede model er en sænketunnel fra Nordhavnsvej til Nordhavn*".

#### **Aktuelle problemstillinger ved det eksisterende projekt**

Det besluttede Nordhavnsvej-projekt er forberedt for en senere videreførelse af Nordhavnsvejen i tunnel til Nordhavn, herunder etablering af nye tilslutningsramper til Kalkbrænderihavnsvej/Strandvænget, jf. BR 18. november 2010.

Etableringen af en videreførelse i tunnel vil dog være anlægsteknisk kompliceret og vare flere år. En mulighed er først at etablere en eller begge ramper for herefter at lægge trafikken fra den eksisterende rampe over i en eller begge de nye ramper. Trafikken vil i en væsentlig del af anlægsperioden dog skulle afvikles med ét spor i hver retning. Trafikken skal som en følge heraf påregnes afviklet med væsentlig nedsat hastighed og dermed stærkt reduceret kapacitet til

følge, hvilket også fremgår af BR 18. november 2010, bilag 8 fra Rambøll. Denne periode vil vare 3 til 4 år.

Arbejdet med etablering af indfatningsvægge (sekantpæle) til byggegruben vil formentlig kræve midlertidig ekspropriationer af dele af forhaverne på Strandvænget samt en del af Helgolandområdet.

En videreførelse af Nordhavnsvej i henhold til det nuværende projekt vil endvidere betyde, at store dele af det allerede etablerede anlæg i Strandvænget skal nedbrydes og fjernes, herunder tunnelrampe, dele af tunnelement nr. 28, dele af teknikbygning Øst, dagslysskærm og vej anlæg. Disse anlægsarbejder repræsenterer en værdi i størrelsesordenen 100 mio. kr.

### **Løsning**

Med henblik på at undgå ovennævnte omkostninger og gener for omgivelserne har forvaltningens entreprenører sammen med rådgiver udarbejdet forslag til en mere fordelagtig fremtidssikring:

- Nordhavnsvej kan forblive i normal drift i hele anlægsperioden uden behov for omlodning af trafikken
- Nedbrydning af store dele af et etableret anlæg undgås
- Borgerne spares for gener som følge af omfattende gravearbejder og støj
- Lystbådehavnen berøres først, når sænketunnel etableres.
- Nordhavnsvej vil fortsat - som oprindelig planlagt - kunne tages i drift ultimo 2015.
- Strandvænget vil i 2016 være ført tilbage til oprindelig udformning med mulighed for genskabelse af lokalgade m.m. – et stort ønske fra borgerne i området.

Beslutningen om at udføre en del af det fremtidige anlæg i Strandvænget ved at forlænge tunnelen med 220 m frem mod kysten ved Svanemøllen i regi af den eksisterende kontrakt skal principielt tages snarest, og pengene bevilges senest medio maj 2013, hvis det ikke skal forsinke og fordyre den igangværende kontrakt. For hver måned beslutningen udskydes vil det koste minimum 10 mio. kr. samt udskyde ibrugtagningen af tunnelen 1 måned. Forvaltningen er i dialog med entreprenøren og rådgiveren om netop dette aspekt.

### **Alternativer**

I forbindelse med udformningen af tilslutningsanlæg i Strandvænget er en række alternative løsninger vurderet, men kun to opfylder forvaltningens krav til trafikafviklingen, herunder sikkerhed og fremkommelighed for cyklister. Det betyder, at der ikke som sådan er en alternativ model, idet tilslutningsanlægget forudsætter at tilslutning til Nordhavn skal ske via tunnel og ikke via bro eller dæmning. Tilslutningsanlægget er ikke afhængig af linjeføringen af en evt. østlig omfartsvej. Vejen kan således enten forlænges eller forblive som den er i det oprindelige projekt.

## Økonomi

Den foreslåede løsning forudsætter fremrykning af anlægsinvesteringer på samlet 220 mio. kr. Den fremrykkede investering samt den forventede besparelse på videreførelsen er overslagsmæssigt opgjort i nedenstående oversigt.

<b>Merudgifter i etape 1. Tunnel forlænges med 220 m. i Strandvænget (Bilag 0b)</b>	
Anlæg inkl. Projektering af byggegrube	235 mio.kr.
Fradrag i kontrakten for arbejder der ikke udføres	-55 mio.kr.
Netto Anlæg	180 mio.kr.
Omprojektering af tilslutningsanlæg, usikkerhed mv.	40 mio.kr.
<b>Anlægsomkostninger netto forøgelse</b>	<b>220 mio.kr</b>

<b>Reduktion af anlægsomkostninger i etape 2 ved at ændre grænsefladen og forlænge tunnelen med 220 m. i etape 1</b>	
Pris for forlængelse	235 mio.kr.
Nedrivning og fjernelse af anlæg	40 mio.kr.
Byggepladsomkostninger, grundvandsenkning	15 mio. kr.
Trafikoplægning i Strandvænget	15 mio. kr.
Reetablering af fjernet byggeri	100 mio.kr.
Projektering og usikkerhed	40 mio.kr.
<b>Reduktion af anlægsomkostninger i etape 2.</b>	<b>445 mio.kr.</b>

<b>Samlede besparelse i etape 1 plus 2.</b>	<b>225 mio.kr.</b>
---------------------------------------------	--------------------