

Københavnertunnelen står stærkest. Status pr. 1. januar 2013

Københavnertunnelen er OPP finansielt attraktiv med en pris på 20 mia. kr. samt kapacitet fremtidssikret til 120.000 køretøjer dagligt med 6 spor + 2 nødspor.

De gennemkørende køretøjers udstødning bliver rensset for partikler, kvælstofoxider samt kulbrinter.

Partikler fra bremsestøv, dæk og vejbane bliver rensset.

Den længste del kan bygges i havneløbet og kan gå over Metrotunnelen og tilgodese de fornødne sikkerhedszoner samt tillade en vanddybde på 5 m fra Knippelsbro og i resten af Københavns Havn mod syd.

Den kan gå mellem bropillerne på Knippelsbro og Langebro.

Den har mange til/og frakørsler og er forberedt for tilslutning til Holbækmotorvejen og Hillerødmotorvejen.

Foretræde for Økonomiudvalget den 6. november 2012 vedr. sag på dagsordenen pkt. 7. Havnetunnel / østlig omfartsvej (2012-156007).

Peter Wimmelmann Larsen Dir./projektkoordinator og Flemming Kjer, Miljøkoordinator, havde på vegne af selskabet foretræde.

Der blev udleveret materiale på 7 sider, dateret 6. november 2012, til samtlige medlemmer i Økonomiudvalget.

Konklusion side 6: ”Ved detailprojektering er det muligt at tilgodese de fornødne sikkerhedszoner, omkring såvel Metrotunnelen som den langsgående Københavnertunnel”.

I referatet fra mødet, skrevet af Økonomiudvalgets sekretariat, er materialet på 7 sider samt ”Københavnertunnelen OPP-Pilotprojekt 4. reviderede udgave” i digital udgave, offentliggjort på Københavns Kommunes hjemmeside www.kk.dk.

Rambøll rapport offentliggjort den 14. november 2012

Transportministeren har udsendt en Rambøll rapport dateret November 2012 med forslag til linjeføring ” Østlig Ringvej, sammenfatning af linjeføring” med 2 hovedalternativer.

1. hovedalternativ, delstrækning 4 (B4).

Boret og gravet tunnel med 4 spor med en kapacitet 41.000 køretøjer dagligt, uden rensningsanlæg for partikler, kvælstofoxider samt kulbrinter, som føres i boret tunnel mellem Nordhavnen og Refshaleøen og videre under/over Amager, til en overslagspris på 27 mia. kr.

2. hovedalternativ, delstrækning 6 (B6) (Københavnertunnelen).

Københavnertunnelen står stærkest, da den er på 6 spor + 2 nødspor, med en kapacitet på 120.000 køretøjer dagligt, rensset for partikler, kvælstofoxider samt kulbrinter. Københavnertunnelen kan gå over Metrotunnelen og bygges i havneløbet samt tillade en vanddybde på 5 m fra Knippelsbro og i resten af Københavns Havn mod syd.

Københavnertunnelen har mange til/og frakørsler, inklusiv forberedelse af tilslutningstunneler til Holbækmotorvejen og Hillerødmotorvejen.

Københavnertunnelen er OPP finansielt attraktiv med en pris på 20 mia. kr. samt kapacitet fremtidssikret til 120.000 køretøjer dagligt med 6 spor + 2 nødspor.

Foredrag for Byggesocietetet, Københavnsudvalget den 20. november 2012

Historien og tankerne bag Københavnertunnelen, en beskrivelse af projektet samt en aktuel status og hvilke udfordringer, som skal løses, for at Københavnertunnelen bliver en realitet.

Efter ovennævnte foredrag holdt Sampension, et indlæg om, hvilke generelle krav en institutionel investor vil stille for at gå ind i et Offentligt Privat Partnerskab, hvordan og hvorfor? ,som f.eks. et infrastruktur projekt som Københavnertunnelen.

Citater fra Sampensions indlæg:

OPP – Potentielle fordele

Partnerskab med professionelle private aktører.

Adgang til stordriftsfordele.

Sammentænkning af drift, anlæg og vedligeholdelse i designfasen.

Kontraktmæssig sikring af kvalitet.

Højere kvalitet af anlæg og bygninger og bedre vedligeholdelse.

Vedligeholdelse fjernes fra politiske budgetforhandlinger.

Udenlandske erfaringer:

Overskredet budget: OPP 22 pct. Traditionelle 73 pct.

Overskredet tidsplan: OPP 24 pct. Traditionelle 70 pct.