

Aftale mellem Transportministeriet, Københavns Kommune og By & Havn, om løsninger til forbedrede adgangsforhold til Nordhavn station.

Nærværende papir angår aftale om modernisering af Nordhavn station samt cykel- og fodgængerforbindelse mellem Østerbro og de nye byudviklingsområder på de tidligere havnearealer.

1 Grundlag

Modernisering af Nordhavn station har været prioriteret i diverse infrastruktur planer senest i "aftale om en grøn transportpolitik" af januar 2009, hvor der blev afsat en pulje på 200 mio. kr. til stationsmoderniseringer, bl.a. Enghave Station og Nordhavn station. Det er hensigten, at der skal ske en modernisering af Nordhavn station i forbindelse med byudvikling af Nordhavnen, som i henhold til Cityringsaftalen kan udbygges med 600.000 etagemetre med senere mulighed for yderligere udbygning.

Nordhavn station havde i 2008 ca. 17.800 daglige af- og påstigere. Med en udbygning på 600.000 etagemetre i Nordhavnen og fuld udbygning på Marmormolen/Amerika Plads forventes antallet af af- og påstigere at stige til ca. 23.600. Dette gør Nordhavn station til en af de største stationer i København på størrelse med Vesterport og større end S-togs delen af Østerport og Hellerup station. En yderligere udbygning af Nordhavnen vil øge passagerstrømmen på Nordhavn station. Med en fuld udbygning af Nordhavnen på 3,6 mio. etagemetre og med en metro fra Cityringen til Nordhavnen forventes antallet af daglige af- og påstigere på Metro og S-toget på Nordhavn station at blive ca. 32.000.

Med baggrund i ovennævnte blev der i januar 2010 mellem Transportministeriet, Københavns Kommune og By & Havn nedsat en styregruppe og en arbejdsgruppe til at komme med forslag til forbedrede adgangsforhold til Nordhavn station og samtidig sikre bedre sammenhæng mellem Østerbro og de nye byudviklingsområder på de tidligere havnearealer, Nordhavnen, Marmormolen og Amerika Plads. Kommissorium for arbejdet er vedlagt i bilag 1.

I henhold til kommissoriet skulle Arbejdsgruppen komme med anbefalinger til: "Modeller for opgradering af forholdene på og omkring Nordhavn station inden for en ramme på 200 mio. kr. Mulighederne for en forbindelse med størst mulig barrierer-reducerende effekt for gående og cyklister fra områderne Amerika Plads og Marmormolen og til Nordhavn station og Ndr. Frihavnsgade skal indgå."

Arbejdsgruppen fremlagde deres forslag til forbedret løsning både i nord- og sydenden af Nordhavn station til styregruppen i maj 2010. Der henvises til Slutrapporten af juni 2010, der vedlægges som bilag 2. Nærværende aftale er udarbejdet

med baggrund i disse løsninger og aftalen omhandler, hvem der udfører hvilke opgaver, hvem der betaler for udførelse og hvem der forestår og betaler for den fremtidige drift og vedligeholdelse af anlæggene.

2 Løsninger og deres økonomi

Alle overslag nævnt i nærværende notat er inkl. projektering, men ekskl. moms, i prisniveau primo 2010 og udregnet ud fra statens anlægsbudgettering med 50 % til uforudseelige udgifter i de første faser af projektførelsen.

2.1 Den nordlige løsning

Arbejdsgruppen har beskrevet en løsning E3, som giver en forlængelse af peronen for S-togs sporene frem til Århusgade, hvor der etableres trappe og elevator ned til gadeniveau. Her får busserne holdeplads, samtidig med at der i nordsiden af vejen etableres en dobbeltrettet cykelsti, der i vest har forbindelse til cykelruten i Østbanegade og i østsiden til cykelloopet i Nordhavnen. Der etableres en sydlig adgangstunnel med plads til fortov og cykelsti, samt fra Østbanegade en adgangstunnel til trappeanlægget. Det er muligt at tilføje optioner til løsningen, så der opnås større fleksibilitet og visuel sammenhæng mellem Nordhavn og Østerbro. Der er enighed om, at løsning E3 er en tilfredsstillende løsning dog har parterne fravalgt halvdelen af cykelparkeringspladserne, hvorved der spares 3 mio.kr. Anlægsprisen er herefter 108 mio. kr. Såfremt en aftalepart ønsker forslaget forbedret ved tilføjelse af en eller flere af de mulige optioner eller med yderligere cykelparkering, betaler pågældende selv for anlæg heraf. De enkelte optioner er beskrevet og prisat i Slutrapporten.

2.2 Den sydlige løsning

Styregruppen har valgt løsning 6.5.b, som er en cykel- og fodgængerforbindelse fra Østbanegade til Kalkbrænderihavnsvej under udtrækssporene op til niveau i krydset Kalkbrænderihavnsvej/Marmorvej. Anlægsudgiften er 66 mio. kr. Den sydlige løsning kan anlægsteknisk etableres uafhængig af den nordlige løsning.

3 Finansiering

De tre parter har aftalt, at Transportministeriet har ansvaret for at finansiere de banerelaterede anlæg i den nordlige løsning, hvortil udgiften er skønnet til 79 mio. kr., og By & Havn og Københavns Kommune har ansvaret for at finansiere de vej- og sti relaterede anlæg i den nordlige løsning, hvortil udgiften er skønnet til 29 mio. kr. Endvidere har By & Havn ansvaret for at finansiere den sydlige løsning, hvortil udgiften er skønnet til 66 mio. kr. Finansiering af løsningerne er aftalt, som følger:

Transportministeriet har, som angivet under punkt 1, en pulje til stationsmodernisering. Ikke forbrugte midler fra Transportministeriets anlægsarbejder tilbageføres til Infrastrukturfonden.

By & Havn anlægger den sydlige løsning i overensstemmelse med indgået udbygningsaftale (med tillægsaftale) vedrørende Marmorvej mellem By & Havn og Københavns Kommune. Om og i givet fald hvordan Banedanmark inddrages i den sydlige løsning, herunder hvornår endelig overdragelse af specifikke delopgaver inkl. det økonomiske ansvar til aftalt part sker, aftales efterfølgende, men snarest.

Parterne forpligter sig til at søge projekterne gennemført. Såfremt et projekt eller dele heraf ikke kan gennemføres og samtidigt medfører, at anlæg etableret af anden part ikke kan benyttes, betales de indtil da afholdte udgifter af den part, der giver anledning til at projektet eller dele af det opgives.

3.1 Den nordlige løsning

Der er enighed om, at den nordlige løsning finansieres som følger (hovedposter henviser til slutrapporten side 6, se bilag 2):

Transportministeriet finansierer hovedpost 1+2+½6+10 - til en skønnet anlægspris på 79 mio. kr.

By & Havn finansierer hovedpost 5 til en skønnet anlægspris på 22 mio. kr.

Københavns Kommune finansierer hovedpost 9 til en skønnet anlægspris på 7 mio. kr.

3.2 Den sydlige løsning

Den sydlige løsning finansieres af midler fra Kommanditaktieselskabet DanLink Udvikling (DLU) og By & Havn, der hver især har en økonomisk pulje på minimum 45 mio. kr. Samlet er beløbet 90 mio. kr. Af dette beløb er der anvendt ca. 1 mio. kr. til undersøgelser af forbedret adgang til Nordhavn station samt 1 mio. kr. til ændring af krydset Kalkbrænderihavnsvej / Marmorvej.

Den sydlige løsning har et samlet anlægsoverslag på 66 mio.kr.

4 Drift og vedligehold

Efter anlæg overtager Københavns Kommune alle vejanlæg i Århusgadeviadukten i det omfang, der er vejanlæg som Københavns Kommune ikke allerede er ejer af. For så vidt angår den sydlige løsning overtager Københavns Kommune dette anlæg i overensstemmelse med udbygningsaftale inkl. tillæg vedrørende Marmormolen (bilag 3).

Dette betyder følgende for drift og vedligeholdelse:

For den nordlige løsning, E3, udfører Transportministeriet drift og vedligehold på spor, den sporbærende bro over Århusgade samt den forlængede perron inklusiv perronadgangen i form af trappe og elevator. Hertil kommer cykelparkeringspladsen, tunnelkonstruktionen ved den gennempressede tunnel syd for Århusgade og tunnelkonstruktionen mod Østbanegade.

Kommunen udfører drift og vedligeholdelse af alle nye vejanlæg i Århusgadeviadukten i kraft af denne aftale, det være sig busbaner og busperroner, adgangsarealer til stationen, fortov og cykelstier, herunder "gulvet" i den gennempressede tunnel syd for Århusgade, samt lyssignal i krydset Århusgade/Kalkbrænderihavnsvej.

For den sydlige løsning har kommunen det fulde drifts- og vedligeholdelsesansvar for alle konstruktioner og stianlæg, det gælder også den sporbærende bro for udtrækssporene, men ikke for selve sporanlægget, hvor Banedanmark har ansvaret for drift og vedligeholdelse. Fordeling af den praktiske udførelse af opgaven og udgiften hertil skal aftales mellem Transportministeriet/Banedanmark og Københavns Kommune.

5 Anlæggenes udførelse

Parterne er enige om, at de banetekniske anlæg i den nordlige løsning udføres i Transportministeriets regi, mens vej i den nordlige løsning samt anlægget i den sydlige løsning udføres af By & Havn. Der skal ske en teknisk og tidsmæssig koordinering af anlæggenes udførelse.

Ansvar for den endelige anlægsøkonomi vedrørende den nordlige og den sydlige løsning bæres af parterne bag de enkelte anlæg. Transportministeriet bærer ansvaret for de banetekniske anlæg i den nordlige løsning.

6 Proces

Tidsplan for projektering og anlæg af både den nordlige og den sydlige løsning fremgår af Slutrapporten fra juni 2010.

Nordhavnsvejens sporspærringer har indflydelse på planerne for de ovennævnte anlæg. Det er oplyst om sporspærringer:

2013: Kystbanen 22. juli og 2 uger frem. S-banen 9. august og 2 uger frem.

Arbejdet med den nordlige løsning påbegyndes hurtigst muligt og skal vedr. sporspærringer koordineres med den sydlige løsning og andre anlægsprojekter på banen samt koordineres, i det omfang, det er nødvendigt, med en eventuel metro til Nordhavn.

Under forudsætning af, at der ikke skal gennemføres en egentlig VVM-proces, kan tidsplanen for den nordlige løsning se således ud:

April 2012 – efterår 2013: Projektering
Efterår 2013 – primo 2016: Anlægsperiode

Den sydlige løsning har store fordele ved at blive udført samtidigt med Nordhavnsvejen.

Tidsplanen for den sydlige løsning er:

April 2012 – forår 2013: Projektering
Forår 2013 – sommer 2014: Anlægsperiode

Parterne betinger aftalen af, at betingelserne i § 5 i tillægsaftale til DLU-aftalen fra 2001, mellem DLU, Københavns Kommune og By & Havn samt betingelserne i § 6 i tillægsaftale til udbygningsaftale vedrørende Marmormolen mellem Københavns Kommune og By & Havn opfyldes. Såfremt betingelserne i disse aftaler ikke opfyldes, er parterne enige om at genforhandle en ny aftale til afløsning af nærværende aftale.

7 Følgegruppe

En følgegruppe med deltagelse fra Transportministeriet, DSB, Banedanmark, Københavns Kommune og By & Havn vil følge processen hele vejen til anlæggene er etableret.

8 Underskrift af aftale

Underskrift af aftalen sker for Transportministeriet og Københavns Kommune med forbehold for politisk godkendelse. Fra By & Havns side er aftalen betinget af bestyrelsens godkendelse.

Dato

Københavns Kommune

Transportministeriet

By & Havn

Bilag

- 1. Kommissorium - Arbejdsgruppe vedrørende Nordhavns station, 2009
- 2. Slutrapporten fra juni 2010 om forbedrede adgangsforhold m.v.
- 3. (aftaler: DLU aftale fra 2001, tillægsaftale til DLU aftale fra 2012, udbygningsaftale vedr. Marmormolen fra 2009 og tillægsaftale til udbygningsaftale om Marmormolen fra 2012)