



11. Høringssvar til udkast til forslag om lov om Nordhavnstunnel (2018-0239772)

Vejdirektoratet har sendt udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavnstunnel i offentlig høring fra mandag den 8. april til fredag den 10. maj 2019. Københavns Kommune er høringspart.

Anlæg af en Nordhavnstunnel sker efter opdrag fra Københavns Kommune. Borgerrepræsentationen besluttede den 23. august 2018 at etablere den korte løsning af Nordhavnstunnel, der, efter krav fra staten, er forberedt til Østlig Ringvej. Siden beslutningen har Borgerrepræsentationen, den 13. november 2018, godkendt en principaftale med staten om Lynetteholmen. Principaftalen indebærer, at Østlig Ringvej må forventes etableret samt 35.000 beboere og tilsvarende antal arbejdspladser på Lynetteholmen og deraf følgende mertrafik.

Det anbefales, at Borgerrepræsentationen godkender høringssvaret, hvor det, i lyset af Lynetteholmen, fremgår, at Københavns Kommune nu ønsker en lang Nordhavnstunnel. Omkostningerne hertil (571 mio. kr.) kan, efter forslag fra Transportministeriet, finansieres af Lynetteholmen I/S. Den lange løsning giver, ifølge Vejdirektoratet, et bedre udgangspunkt for trafikafviklingen og byudviklingen i Nordhavn (særligt med Østlig Ringvej) og er ønsket af By & Havn.

Indstilling

Indstilling om,

1. at vedlagte høringssvar til udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavnstunnel, hvoraf fremgår, at Københavns Kommune ønsker en lang Nordhavstunnel, godkendes, jf. bilag 1 og løsningsafsnittet,
2. at det godkendes, at hvis lovforslaget ændres i overensstemmelse med Københavns Kommunes høringssvar, bemyndiges Økonomiforvaltningen til at indgå en aftale med staten og By & Havn om, at finansieringen til en lang tunnel på 571 mio. kr. anvises ved:
 - a. et forventet tilskud fra Lynetteholmen I/S
 - b. et eventuelt medfinansieringsbidrag fra By & Havn, hvis selskabet opnår væsentlige byudviklingsmæssige fordele af den lange tunnelløsning.

(Økonomiudvalget)

Problemstilling

Borgerrepræsentationen besluttede den 23. august 2018 at etablere den korte løsning af Nordhavnstunnel fra Nordhavnsvej til Færgehavnsvej (bilag 2). Borgerrepræsentation tog samtidig til efterretning, at Transportministeriet kun agter at fremsætte en anlægslov for Nordhavnstunnelen, der indeholder en forberedelse til Østlig Ringvej. Borgerrepræsentationen lagde til grund, at finansiering af forberedelsen er statens ansvar.

Vejdirektoratet har på den baggrund udarbejdet udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavnstunnel (bilag 3). Udkastet til lovforslag er sendt i offentlig høring, hvor Københavns Kommune er høringspart. Forudsat at lovforslaget bliver vedtaget af Folketinget primo 2020, forventer Vejdirektoratet, at Nordhavnstunnelen står færdig i 2027. Af hensyn til den fortsatte byudvikling i Nordhavn skal tunnelen, ifølge By & Havn, være i brug senest i 2027. Det bemærkes, at hvis anlægsloven skal ændres (fra kort til lang tunnel), er det ifølge Vejdirektoratet mest hensigtsmæssigt at træffe beslutning herom i forbindelse med den offentlige høring. Ellers vil lovprocessen og dermed projektet potentielt blive forsinket og eventuelt fordyret.

Siden Borgerrepræsentationens beslutning om valg af løsning for Nordhavnstunnelen den 23. august 2018 har Borgerrepræsentationen, den 13. november 2018, besluttet at indgå en principaftale med staten om Lynetteholmen, der indebærer at:

- Østlig Ringvej må forventes etableret
- 35.000 beboere og tilsvarende antal arbejdspladser på Lynetteholmen og deraf følgende mertrafik
- Der oprettes et nyt selskab Lynetteholmen I/S ejet af By & Havn og staten, der yder tilskud til etablering af infrastruktur til understøttelse af Lynetteholmen (herunder Østlig Ringvej).

Vejdirektoratet har på den baggrund angivet i udkastet til lovforslaget, at Nordhavnstunnelen, efter ønske fra Transportministeriet, er forberedt, så en tunnel kan forsætte fra Nordhavnstunnelen videre til Lynetteholmen og Refshaleøen som en ny Østlig Ringvej. Vejdirektoratet har derudover angivet, at staten anviser finansiering til forberedelsen via Lynetteholmen I/S.

I lyset heraf anbefales det at forlænge Nordhavnstunnelen fra den korte til den lange løsning (bilag 4). Det skyldes dels, at den lange løsning, ifølge Vejdirektoratet, giver et bedre udgangspunkt for trafikafvikling og byudvikling i Nordhavn særligt (men ikke udelukkende) med Østlig Ringvej (bilag 5). Derudover kan forlængelsen, efter forslag fra Transportministeriet, finansieres af Lynetteholmen I/S, idet Østlig Ringvej vil blive tilsvarende kortere.

Fordelene ved den lange løsning er ifølge Vejdirektoratet (bilag 5):

Bedre trafikal afvikling i Nordhavn, da:

- a. En lang tunnel giver et bedre ophæng til det overordnede vejnet på Nordhavn og understøtter i højere grad trafikafviklingen fra Levantkaj
- b. Tilslutningsanlægget ligger tættere på Containerterminalen og Krydstogtterminalen, hvorfor den tunge trafik herfra fjernes så hurtigt som muligt fra Nordhavn
- c. Løsningen giver bedre trafiksikkerhed for den tunge trafik
- d. Længdeprofilen på den lange tunnel sikrer en større komfort for bilisterne

Bedre byudviklingsmuligheder i Nordhavn, da:

- a. Forlængelsen af tunnelen frigiver et større areal til bebyggelse, bl.a. som følge af en mindre interessezone for byggelinjer for Østlig Ringvej (se kort over interessezonen i bilag 5, side 3)
- b. Forlængelsen af tunnelen giver mulighed for, at der henover tunnelen kan bygges på et større areal
- c. Den lange løsning er mere fordelagtig i forhold til helhedsplanen for Nordhavn.

Selvom Østlig Ringvej forstærker fordelene ved den lange tunnelløsning, er de stadig gældende, hvis Østlig Ringvej, mod forventning, ikke realiseres.

Løsning

Københavns Kommune angiver i høringssvaret til Vejdirektoratet, at kommunen, i lyset af principaftalen om Lynetteholmen, ønsker at ændre kommunens beslutning om en kort Nordhavnstunnel til en lang Nordhavnstunnel. Det øger anlægsbudgettet i lovforslaget med 571 mio. kr. Finansiering hertil anvises ved et forventet tilskud fra Lynetteholmen I/S. Derudover kan der eventuelt hentes et medfinansieringsbidrag fra By & Havn, hvis selskabet opnår væsentlige byudviklingsmæssige fordele af den lange tunnelløsning. Såfremt denne betingelse ikke opfyldes, sker finansieringen udelukkende af Lynetteholmen I/S.

Staten finder finansiering til forberedelsen af Nordhavnstunnelen til Østlig Ringvej på 467 mio. kr. via Lynetteholmen I/S.

Københavns Kommune noterer sig, at det videre arbejde med anlæg af Nordhavnstunnelen, herunder økonomiske forhold, formaliseres i en samarbejdsaftale, mellem Vejdirektoratet, By & Havn og Københavns Kommune. I samarbejdsaftalen foreslår Vejdirektoratet ligeledes, at parterne midlertidigt aftaler at reservere et areal (interessezone), hvor inden for byggelinjer for en Østlig Ringvej kan placeres. Samarbejdsaftalen skal godkendes af Borgerrepræsentationen i forbindelse med godkendelse af lovforslaget, jf. videre proces.

Københavns Kommune har ikke andre, væsentlige indholdsmæssige kommentarer til udkastet til lovforslag, idet lovforslaget meget tekstnært indeholder redegørelser og løsninger fra VVM-redegørelsen, som Vejdirektoratet har udarbejdet i samarbejde med Københavns Kommune og By & Havn.

Det bemærkes, at høringssvaret har været drøftet med By & Havn.

Økonomi

Forlængelsen af Nordhavnstunnelen er, jf. Vejdirektoratets VVM-redegørelse, vurderet til at koste yderligere 571 mio. kr. (2019 p/l) i forhold til lovforslagets nuværende anlægsbudget for en kort tunnel forberedt til Østlig Ringvej (ØR), jf. tabel 1.

Tabel 1. Finansieringsbehov for den lange tunnelløsning

Mio. kr.	Lang tunnel forberedt til ØR	Kort tunnel forberedt til ØR	Forskel
Nordhavnstunnel inkl. etapeopdeling og erstatningshavn	-3.442	-2.871	-571

Note: Anlægsoverslag fra VVM inkl. 30 pct. korrektionsreserve i 2019 p/l (Moderniseringsstyrelsen (vejindeks), jf. Vejdirektoratet)

Forlængelsen finansieres via et tilskud fra Lynetteholmen I/S, jf. principaftale om Lynetteholmen. Omkostninger til forlængelse afholdes først, når selskabet er oprettet. Der kan derudover eventuelt hentes et medfinansieringsbidrag fra By & Havn, hvis selskabet opnår væsentlige byudviklingsmæssige fordele af forlængelsen af Nordhavnstunnelen.

Hvis Lynetteholmen, mod forventning, ikke realiseres, må projektet tilpasses og alternativ finansiering anvises. Københavns Kommune har finansieringsansvaret for den lange tunnelløsning (571 mio. kr. 2019 p/l), som følge af, at Nordhavnstunnelen er en kommunal vej jf. Principaftale om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen samt udbygning af Nordhavnen fra 2014 og dertilhørende lov. Københavns Kommune har ikke finansieringsansvar og budgetrisiko ved forberedelsen til Østlig Ringvej.

Restfinansieringsbehovet er beregnet i 2019 p/l for tunnelarbejde. Den endelige pris afgøres efter udbud og anlæg af tunnelen. Såfremt restfinansieringsbehovet øges, vil Økonomiforvaltningen fremsætte en ny indstilling herom. Nordhavnstunnelen er ikke omfattet af det kommunale anlægsloft.

Videre proces

Efter høringsperioden udløber, vil Vejdirektoratet bearbejde høringssvarene. Herefter vil forslag til lov om anlæg af Nordhavnstunnel og samarbejdsaftale forventeligt blive forelagt Borgerrepræsentationen til godkendelse i september 2019, inden loven fremsættes i Folketinget i november 2019. VVM-redegørelsen godkendes i forbindelse med Folketingets vedtagelse af anlægsloven.

Økonomiforvaltningen vil, i regi af Lynetteholmprojektet, indgå en aftale med staten og By & Havn om, at finansieringen til forlængelsen af Nordhavnstunnelen (lang løsning) kan anvises via Lynetteholmen I/S og med eventuelt et medfinansieringsbidrag fra By & Havn.

Peter Stensgaard Mørch

/Søren Tegen Pedersen

Oversigt over politisk behandling

Økonomiforvaltningen indstiller, at Økonomiudvalget over for Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at vedlagte høringssvar til udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavnstunnel, hvoraf fremgår, at Københavns Kommune ønsker en lang Nordhavnstunnel, godkendes, jf. bilag 1 og løsningsafsnittet,
2. at det godkendes, at hvis lovforslaget ændres i overensstemmelse med Københavns Kommunes høringssvar, bemyndiges Økonomiforvaltningen til at indgå en aftale med staten og By & Havn om, at finansieringen til en lang tunnel på 571 mio. kr. anvises ved:
 - a. et forventet tilskud fra Lynetteholmen I/S
 - b. et eventuelt medfinansieringsbidrag fra By & Havn, hvis selskabet opnår væsentlige byudviklingsmæssige fordele af den lange tunnelløsning.

Økonomiudvalgets beslutning i mødet den 30. april 2019

Indstillingen blev anbefalet over for Borgerrepræsentationen med 7 stemmer mod 5. Ingen medlemmer undlod at stemme.

For stemte: A, V, C og O.

Imod stemte: Ø, Å, B og F.

Enhedslisten og Alternativet afgav følgende protokolbemærkning:

”Enhedslisten og Alternativet anerkender behovet for en kort containerhavnstunnel som en forudsætning for at byudvikle de ydre dele af Nordhavn og give Indre By og Østerbro en dæmpning af især den tunge trafik. Men Enhedslisten og Alternativet ønsker ikke en havnetunnel og støtter ikke op om dette høringssvar, der er sigtet på at muliggøre og finansiere en havnetunnel via etableringen af Lynetteholmen.”

Det Radikale Venstre afgav følgende protokolbemærkning:

”Radikale Venstre støtter op om den korte havnetunnel ved Nordhavn, Radikale Venstre kan ikke godkende høringssvaret som det foreligger, men vil følge udviklingen omkring Lynetteholmen og hvilken infrastruktur, der på sigt vil være nødvendig.”

SF afgav følgende protokolbemærkning:

”SF er modstandere af opførelse af en havnetunnel (Østlig ringvej) og har med deres stemmeafgivning i forbindelse med Lynetteholmen, taget forhold for denne del af projektet.

SF ønsker, at Lynetteholmen bliver en klimaneutral, grøn og cykelvenlig bydel med Metro uden traditionel individuel biltrafik. SF kan derfor ikke godkende et høringssvar, hvor et ja fra Københavns Kommune til en senere udvidelse med en havnetunnel over Lynetteholmen anses som godkendt af Københavns Kommune.”

Beslutning

Borgerrepræsentationens beslutning i mødet den 9. maj 2019

Indstillingen blev godkendt med 27 stemmer imod 25. Ingen medlemmer undlod at stemme.

For stemte: A, V, C, O og I.

Imod stemte: Ø, Å, B og F.

Enhedslisten og Alternativet videreførte deres protokolbemærkning fra udvalgsbehandlingen:

”Enhedslisten og Alternativet anerkender behovet for en kort containerhavnstunnel som en forudsætning for at byudvikle de ydre dele af Nordhavn og give Indre By og Østerbro en dæmpning af især den tunge trafik. Men Enhedslisten og Alternativet ønsker ikke en havnetunnel og støtter ikke op om dette høringssvar, der er sigtet på at muliggøre og finansiere en havnetunnel via etableringen af Lynetteholmen.”

Radikale Venstre videreførte deres protokolbemærkning fra udvalgsbehandlingen:

”Radikale Venstre støtter op om den korte havnetunnel ved Nordhavn, Radikale Venstre kan ikke godkende høringssvaret som det foreligger, men vil følge udviklingen omkring Lynetteholmen og hvilken infrastruktur, der på sigt vil være nødvendig.”

SF videreførte deres protokolbemærkning fra udvalgsbehandlingen:

“SF er modstandere af opførelse af en havnetunnel (Østlig ringvej) og har med deres stemmeafgivning i forbindelse med Lynetteholmen, taget forhold for denne del af projektet. SF ønsker, at Lynetteholmen bliver en klimaneutral, grøn og cykelvenlig bydel med Metro uden traditionel individuel biltrafik. SF kan derfor ikke godkende et høringssvar, hvor et ja fra Københavns Kommune til en senere udvidelse med en havnetunnel over Lynetteholmen anses som godkendt af Københavns Kommune.”

Bilag

[Bilag 1 - Høringssvar til forslag til lov om anlæg af Nordhavnstunnel](#)

[Bilag 2 - Borgerrepræsentations beslutning af 23. august 2018](#)

[Bilag 3 - Forslag til lov om anlæg af Nordhavnstunnel](#)

[Bilag 4 - Illustration af kort og lang tunnelløsning](#)

[Bilag 5 - Vejdirektoratets vurdering af trafikale og byudviklingsmæssige fordele ved den lange tunnel](#)