



## 12. Godkendelse af anlægslov og samarbejdsaftale for Nordhavnstunnelen (2019-0144160)

Borgerrepræsentationen forelægges Transport- og Boligministeriets udkast til lovforslag til lov om anlæg af Nordhavnstunnel til godkendelse, inden det fremsættes for Folketinget, jf. principaftale om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen samt udbygning af Nordhavnen fra 2014 og dertilhørende lov.

Vejdirektoratet har haft udkast til lovforslaget i offentlig høring fra 8. april til 10. maj 2019 med en supplerende høring fra 19. august til 2. september 2019. Vejdirektoratet har bearbejdet høringssvarene, der kun har givet anledning til få ændringer af lovudkastet. Den vigtigste ændring er, at Nordhavnstunnelen etableres som en lang tunnelløsning frem for en kort tunnelløsning på baggrund af Borgerrepræsentationens høringssvar fra 9. maj 2019.

Nordhavnstunnelen skal anlægges af Vejdirektoratet på vegne af Københavns Kommune. Det videre arbejde med anlæg af Nordhavnstunnelen forudsætter, jf. udkast til lovforslaget, at der indgås en samarbejdsaftale mellem Vejdirektoratet, By & Havn og Københavns Kommune. Samarbejdsaftalen formaliserer rolle- og ansvarsdeling mellem parterne. Borgerrepræsentationen skal godkende samarbejdsaftalen.

## Indstilling

Indstilling om,

1. at Transport- og Boligministeriets udkast til lovforslag om lov om anlæg af Nordhavnstunnel (bilag 1) godkendes,
2. at samarbejdsaftale mellem Københavns Kommune, Vejdirektoratet og By & Havn om anlæg af Nordhavnstunnel (bilag 2), godkendes,
3. at Økonomiforvaltningen får mandat til, på Københavns Kommunes vegne, at implementere samarbejdsaftalen med Vejdirektoratet og By & Havn,
4. at Økonomiforvaltningen får mandat til, på Københavns Kommunes vegne, at foretage mindre ændringer i samarbejdsaftalen inden for rammen af anlægsloven.

(Økonomiudvalget)

## Problemstilling

Nordhavnstunnelen skal anlægges af Vejdirektoratet. Efter anlæg overdrages tunnelen til Københavns Kommune jf. principaftale om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen samt udbygning af Nordhavnen fra 2014 og dertilhørende lov.

Vejdirektoratet har haft udkast til lovforslag om anlæg af Nordhavnstunnel i offentlig høring fra 8. april til 10. maj 2019 med en supplerende høring fra 19. august til 2. september 2019.

Borgerrepræsentationen besluttede den 9. maj 2019 at afgive et hørings svar til lovudkastet (bilag 3). I hørings svaret tilkendegav Københavns Kommune, at Nordhavnstunnelen, i lyset af Lynetteholmen, etableres som en lang tunnelløsning fra Nordhavnvej til Kattegatvejs forlængelse frem for en kort tunnelløsning fra Nordhavnvej til Færgehavsvej. Forlængelsen af tunnelen finansieres, efter aftale med Transport- og Boligministeriet, af selskabet Lynetteholmen I/S.

Vejdirektoratet har indarbejdet Københavns Kommunes ønske om en lang tunnelløsning i udkast til lovforslaget og foretaget få øvrige præciseringer (bilag 1). Disse præciseringer giver ikke anledning til kommentarer fra Københavns Kommune. Det skyldes, at de fleste ændringer meget tekstnært indeholder redegørelser og løsninger fra VVM-redegørelsen om Nordhavnstunnelen, som Vejdirektoratet har udarbejdet i samarbejde med Københavns Kommune og By & Havn. Andre ændringer er præciseringer af enten national lovgivning eller EU-lovgivning.

Økonomiforvaltningen bemærker, at det nu fremgår eksplicit af udkast til lovforslaget, at anlægsprojektet er uden for det kommunale anlægsloft, jf. principaftale om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen samt udbygning af Nordhavnen fra 2014 samt principaftale om anlæg af Lynetteholmen fra 2018.

Dansk Cyklistforbund har i høringsprocessen angivet, at hvis Nordhavnstunnelen anlægges, bør en parallel cykelforbindelse etableres (bilag 4). Økonomiforvaltningen bemærker, at en stiforbindelse er et selvstændigt byggeprojekt, der kan anlægges, efter at Nordhavnstunnelen er etableret. Samt at Borgerrepræsentationen på sit møde den 23. august 2018 besluttede, at der ikke skal etableres en stiforbindelse.

Det videre arbejde med anlæg af Nordhavnstunnelen forudsætter, jf. udkast til lovforslaget, at der indgås en samarbejdsaftale mellem Københavns Kommune, By og Havn og Vejdirektoratet, der formaliserer rolle- og ansvarsdeling mellem parterne.

Inden lovforslag til lov om anlæg af Nordhavnstunnel fremsættes i Folketinget, forelægges udkastet til loven for Københavns Kommunes Borgerrepræsentation til godkendelse, jf. principaftale om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen samt udbygning af Nordhavnen fra 2014 og dertilhørende lov.

## Løsning

Københavns Kommune godkender udkast til lovforslaget og samarbejdsaftalen om anlæg af Nordhavntunnel. Samarbejdsaftalen er udarbejdet af Vejdirektoratet i samarbejde med Københavns Kommune (Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen) og By & Havn (bilag 2). Københavns Kommune har haft særligt fokus på følgende emner:

### Styregruppe

Anlæg af Nordhavnstunnelen styres af en administrativ styregruppe, der består af én repræsentant fra hhv. Vejdirektoratet, By & Havn og Københavns Kommune (Økonomiforvaltningen).

### Faglig bistand fra Københavns Kommune

For bl.a. at sikre Københavns Kommunes fremtidige drift af Nordhavnstunnelen, samt sammenhængen mellem Nordhavnvej og Nordhavnstunnelen, bistår Teknik- og Miljøforvaltningen Vejdirektoratet i udformningen af projektløsninger. Anlæg af Nordhavnstunnelen følger derudover, i tråd med Nordhavnsvej-tunnelen, EU's Tunneldirektiv. Teknik- og Miljøforvaltningen er indforstået hermed og har deltaget i møder med Vejdirektoratet, By & Havn og Økonomiforvaltningen om udarbejdelse af samarbejdsaftalen.

Teknik- og Miljøforvaltningens udgifter afholdes inden for projektets ramme. Opgaven har dermed ikke økonomiske konsekvenser for forvaltningen, da den bliver kompenseret herfor.

#### Overholdelse af arbejdsklausuler

Det er aftalt, at Københavns Kommunes CSR-enhed under Økonomiforvaltningen bistår Vejdirektoratet med at kontrollere, at den indgåede arbejdsklausul vedr. løn- og arbejdsvilkår overholdes i forbindelse med byggeriets udførelse. Det er dog Vejdirektoratet, der som projektets bygherre træffer den endelige beslutning i eventuelle sager om håndtering af social dumping, herunder i givet fald valg af sanktion. Københavns Kommune er som udfører af kontrolopgaven således med til at sikre, at minimumsrettigheder og -niveauer for gældende overenskomster i Danmark overholdes ved anlæg af Nordhavnstunnel og erstatningshavn i Færgehavn Nord.

Økonomiforvaltningens udgifter hertil afholdes inden for projektets ramme.

#### Udmøntning af anlægsbudgettets reserve

Da Vejdirektoratet er bygherre på Nordhavnstunnelen, følger projektets økonomistyring de statslige budgetregler, bl.a. Ny Anlægsbudgettering. Det betyder, at det samlede anlægsbudget for Nordhavnstunnelen består af et basisoverslag tillagt en reserve på i alt 30 pct., se tabel 1. Vejdirektoratet kan selv disponere over basisoverslaget samt en reserve på 10 pct. (den såkaldte K2A-reserve). Vejdirektoratet afrapporterer disse disponeringer til styregruppen i løbende måneds- og kvartalsrapporteringer.

Vejdirektoratets disponering af de resterende 20 pct. i reserve (den såkaldte K2B-reserve) kræver godkendelse i styregruppen. Udmøntning af denne reserve kræver enighed i styregruppen mellem Københavns Kommune og By & Havn. By & Havn repræsenterer i denne sammenhæng Lynetteholm I/S' interesser.

**Tabel 1: Projektets budget inkl. reserve jf. statens anlægsbudgettering**

Basisoverslag	K2A-reserve (10 pct. af basisoverslag)	K2B-reserve (20 pct. af basisoverslag)	Samlet anlægsbudget
2,7 mia. kr.	0,2 mia. kr.	0,5 mia. kr.	3,4 mia. kr.

#### Anlægsarealer

By & Havn og Københavns Kommune stiller vederlagsfrit nødvendige arealer (midlertidigt eller permanent) til rådighed for anlæg af Nordhavnstunnelen. Det følger af principaftale fra 2014 om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen samt udbygning af Nordhavnen og dertilhørende lov.

Økonomiforvaltningen bemærker, at et evt. krav om betaling for arealerne vil øge anlægsbudgettet og dermed i sidste ende finansieringen fra By & Havn og Københavns Kommune.

I samarbejdsaftalen fremgår ligeledes arealreservation til Østlig Ringvej. Arealreservationen til Østlig Ringvej mindskes i takt med, at vidensniveauet om Østlig Ringvej øges og der træffes politiske beslutninger herom, jf. den igangværende forundersøgelse af Østlig Ringvej og principaftale om Lynetteholmen.

### Finansiering

By & Havn finansierer (inkl. medfinansieringsbidrag fra Københavns Kommune) 70 pct. af anlæg af Nordhavnstunnelen, mens Lynetteholmen I/S finansierer de resterende 30 pct. By & Havns/Københavns Kommunes andel angår Nordhavnstunnelen til Færgehavnsvej (lang tunnelløsning), mens Lynetteholmen I/S' andel angår forlængelsen til Kattegatvej og forberedelsen til Østlig Ringvej (bilag 5).

Københavns Kommune indhenter, på vegne af Vejdirektoratet, bidrag fra hhv. By & Havn og Lynetteholmen I/S. Da udgifterne til anlæg af Nordhavnstunnelen, herunder forberedelsen til Østlig Ringvej efter ønske fra staten, vedrører én samlet entreprise, kan de enkelte dele af projektet ikke opgøres særskilt. Derfor anvendes en fordelingsnøgle på 70/30 pct. til at fakturere selskaberne. Fordelingsnøglen er baseret på parternes finansieringsansvar ud fra projektets anlægsøkonomi, jf. ovenfor og bilag 5. Der anvendes samme fordelingsnøgle for evt. mer- eller mindreforbrug.

Udgifterne til erstatningshavn i Færgehavn Nord opgøres særskilt, da de omhandler en særskilt entreprise. Den indgår dermed ikke i overstående procentfordeling. Erstatningshavnen finansieres af By & Havn. By & Havn mellefinansierer derudover bidrag fra Lynetteholmen I/S, indtil selskabet er oprettet.

Det fremgår af samarbejdsaftalen, at Vejdirektoratet først må sende entreprisen for Nordhavnstunnelen i udbud, når finansieringen er på plads ved enten, at Lynetteholmen I/S er dannet, eller alternativ finansiering er anvist samt at styregruppen har godkendt udsendelsen af udbuddet.

## **Økonomi**

Denne indstilling har ikke i sig selv økonomiske konsekvenser for Københavns Kommune. Borgerrepræsentationen har i budget 2019 anvist finansiering på i alt 745,4 mio. kr. (2018 p/l) for, at anlægget kan igangsættes. Den endelige pris afgøres efter udbud og anlæg af tunnelen. Hvis restfinansieringen øges, vil Økonomiforvaltningen fremsætte en indstilling herom.

Hvis Lynetteholmen I/S, imod forventning, nedlægges eller ikke dannes, har Københavns Kommune finansieringsansvaret for forlængelsen af Nordhavnstunnelen fra Færgehavnsvej til Kattegatvej (lang tunnelløsning), jf. Borgerrepræsentationens beslutning af 9. maj 2019. Økonomiforvaltningen vil i så fald fremsætte en indstilling herom. Samarbejdsaftalen vil ligeledes skulle justeres.

Københavns Kommune skal, efter anlæg af Nordhavnstunnelen, stå for drift og vedligehold. Teknik- og Miljøforvaltningen vil på et senere tidspunkt forelægge et overslag over udgifterne hertil til politisk behandling.

## Videre proces

Hvis Borgerrepræsentationen godkender udkast til lovforslaget, forventes det fremsat for Folketinget i december 2019 med henblik på vedtagelse primo 2020. Transport- og Boligministeriet skal forinden foretage en lovteknisk gennemgang af lovforslaget samt en endelige godkendelse. I forbindelse med fremsættelse af lovforslaget offentliggøres Transport- og Boligministeriets høringsnotat til lovforslaget. Efter vedtagelse af lovforslaget igangsættes projektering og anlæg af Nordhavnstunnelen. Ifølge samarbejdsaftalens indledende hovedtidsplan forventes erstatningshavnen anlagt i 2022/2023 og Nordhavnstunnelen at åbne i 2027.

Søren Tegen Pedersen

/Mads Grønvall

## Oversigt over politisk behandling

Økonomiforvaltningen indstiller, at Økonomiudvalget over for Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at Transport- og Boligministeriets udkast til lovforslag om lov om anlæg af Nordhavnstunnel (bilag 1) godkendes,
2. at samarbejdsaftale mellem Københavns Kommune, Vejdirektoratet og By & Havn om anlæg af Nordhavnstunnel (bilag 2), godkendes,
3. at Økonomiforvaltningen får mandat til, på Københavns Kommunes vegne, at implementere samarbejdsaftalen med Vejdirektoratet og By & Havn,
4. at Økonomiforvaltningen får mandat til, på Københavns Kommunes vegne, at foretage mindre ændringer i samarbejdsaftalen inden for rammen af anlægsloven.

### Økonomiudvalgets beslutning i mødet den 22. oktober 2019

Indstillingen blev anbefalet over for Borgerrepræsentationen med 7 stemmer mod 5. Et medlem undlod at stemme.

For stemte: A, V, C og O.

Imod stemte: Ø, Å og F.

Undlod at stemme: B.

Enhedslisten, Alternativet og SF afgav følgende protokolbemærkning:

”Partierne anerkender behovet for en kort tunnelløsning 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 partierne kan ikke stemme for en indstilling, der indeholder etablering af et afledningskammer til videreførelse til en ny ringvej - Østlig Ringvej - som vil blive til en 4-sporsvejtunnel til biler. Partierne

ønsker at Lynetteholmen bliver en klimaneutral, grøn og cykelvenlig bydel med skinnebåren transport og uden privatbilisme.”

## Beslutning

### Borgerrepræsentationens beslutning i mødet den 31. oktober 2019

Indstillingen blev godkendt med 28 stemmer imod 22. 5 medlemmer undlod at stemme.

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

Imod stemte: Ø, Å og F.

Undlod at stemme: B.

Radikale Venstre afgav følgende protokolbemærkning:

”Radikale ønsker at anlæg af den trafikale adgang til Lynetteholmen kobles sammen anlæg af en cykelforbindelse og med undersøgelser af mulighed for anlæg af den grønne boulevard, altså en tunnel fra Bispeengbuen og under HC Andersens boulevard.”

Enhedslisten, Alternativet og SF videreførte deres protokolbemærkning fra udvalgsbehandlingen:

”Partierne anerkender behovet for en kort tunnelloøsning 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 partierne kan ikke stemme for en indstilling, der indeholder etablering af et afledningskammer til videreførelse til en ny ringvej - Østlig Ringvej - som vil blive til en 4-sporsvejtunnel til biler. Partierne ønsker at Lynetteholmen bliver en klimaneutral, grøn og cykelvenlig bydel med skinnebåren transport og uden privatbilisme.”

## Bilag

[Bilag 1 - Udkast til Forslag til Lov om Nordhavnstunnel](#)

[Bilag 2 - Udkast til samarbejdsaftale om anlæg af Nordhavnstunnel](#)

[Bilag 3 - Borgerrepræsentations beslutning af 9. maj 2019](#)

[Bilag 4 - Vejdirektoratets resumé af høringssvar til udkast til Forslag til Lov om anlæg af Nordhavnstunnelen](#)

[Bilag 5 - Anlægsøkonomi for Nordhavnstunnelen - fordeling af udgifter](#)

[Bilag 6 - Notat fra Økonomiforvaltningen til Jakob Næsager \(C\) om kapacitet farthastighed og driftsudgifter for Nordhavnstunnelen](#)