

7. Principaftale med staten om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen og udvikling af Nordhavn (2014-0092333)

Bilag

[Bilag 1 - Principaftale om Sydhavnsmetro](#)

[Bilag 2 - Deloitte rapport maj 2014](#)

[Bilag 3 - Principaftalens investeringer](#)

[Bilag 4 - Orientering om pressens omtale af parternes vurdering af By & Havn i principaftalen om Metro til Ny Ellebjerg samt udbygning af Nordhavn](#)

Der indgås en principaftale med staten om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen samt byudvikling af hele Nordhavn, anlæg af en Nordhavnstunnel og mere metro i Nordhavn.

Indstilling og beslutning

Indstilling om,

1. at den i bilag 1 vedlagte principaftale om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen godkendes,
2. at de i budgetaftalen for 2014 afsatte 2 mia. kr. til metro til Sydhavn indskydes i Metroselskabet i 2014, hvoraf 0,2 mia. kr. allerede indgår i budget 2014 på Økonomiudvalgets bevilling på finansposter i 2014. Der skal derfor afsættes yderligere 1,8 mia. kr. i 2014 (pl 2014) på Økonomiudvalgets bevilling, jf tabel 1 bevillingsmæssige konsekvenser,
3. at der gives instruks til kommunens nuværende og kommende bestyrelsesmedlemmer i By & Havn og Metroselskabet I/S om, at disse skal stemme for de nødvendige tiltag, fx vedtægtsændringer eller investeringsbeslutninger, i forbindelse med implementeringen og gennemførelsen af principaftalens indhold,
4. at Økonomiforvaltningen får mandat til, på Københavns Kommunes vegne, at gennemføre de ændringer, som principaftalen medfører, fx i By & Havns stiftelsesdokumenter, vedtægter og interessentkontrakt.

(Økonomiudvalget)

Problemstilling

Københavns Kommune har udtrykt ønske om, at Cityringen udvides med en metrolinje til Ny Ellebjerg via Sydhavn.

Borgerrepræsentationen har således i budget 2014 afsat 2 mia. kr. til metro til Sydhavn. Staten har ikke afsat midler til en Sydhavnsmetro.

Staten har i stedet tilbudt at overdrage 40 procentpoint af sin ejerandel i By & Havn til Københavns Kommune, hvis kommunen vil bygge en metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen. Værdien af de 40 procentpoint af By & Havn kompenserer således for et direkte statsligt indskud til Sydhavnsmetoen, under forudsætning af, at hele Nordhavnen byudvikles.

Løsning

Det indstilles til Borgerrepræsentationen, at den i bilag 1 vedlagte principaftale om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen godkendes.

Godkendelsen betyder, at Metroselskabet vil gå videre med projektering og anlæg af en Sydhavnsmetro, hvor den første del er et

afgreningskammer.

Den påtænkte metro til Sydhavn er en variant af scenario E fra "Udredning af metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen" hvor stationerne etableres som traditionelle dybe stationer, bortset fra Ny Ellebjerg stationen, som afsluttes i terræn. Anlægsomkostningerne forventes brutto at udgøre 6.636 mio. kr. (pl 2014) (8.626 mio. kr. med 30 pct. reserve (pl 2014)). Restfinansieringsbehovet efter passagerindtægter og forrentning af indskud i 2014 er 3.900 mio. kr. (5.591 mio. kr. med 30 pct. reserve). Da beslutningen om en Sydhavnsmetro først foretages i år, forventes det, at færdiggørelsen af en sydhavnsmetro tilsvarende forskydes til 2023/24.



Principaftalen omhandler endvidere, hvordan Sydhavnsmetroen finansieres af Københavns Kommune og inddirekte af staten ved statens overdragelse af 40 procentpoint af ejerskabet af By & Havn til Københavns Kommune.

Den videre byudvikling af Nordhavn samt By & Havns øvrige forretningsområder viser, at der er en merværdi i By & Havn på 5 til 6 mia. kr, jf. den i bilag 2 vedlagte rapport fra Deloitte. Staten vil overdrage 40 procentpoint af sit ejerskab til By & Havn til Københavns

Kommune, hvis kommunen beslutter at bygge en metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen, anlægge en Nordhavnetunnel og byudvikle hele Nordhavnen, som et indirekte indskud til en Sydhavnsmetro. Statens bidrag til sydhavnsmetroen erlægges dermed indirekte ved at overdrage 40 procentpoint af statens ejerandel i By & Havn til Københavns Kommune, som herefter anvender værdierne i By & Havn til at finansiere statens bidrag samt korrektionsreserven.

Staten og kommunens vurdering af værdien af By & Havn er baseret på, at parterne sikrer en fortsat byudvikling af Nordhavnen, hvor kommunen sikrer den nødvendige infrastruktur ved en fremtidssikring af Nordhavnsvejen i 2014/2016 og en videreførelse af Nordhavnsvejen i en Nordhavnstunnel på samlet 2,1 mia. kr. inklusiv en korrektionsreserve på 50 pct.

By & Havn finansierer anlægsomkostningerne til fremtidssikring af Nordhavnsvejen i 2014-2016 samt Nordhavnstunnelen, som efter den af By & Havn forventede byudvikling først er nødvendig i 2029. Fremtidssikringen anlægges af Københavns Kommune som en videreførelse af de nuværende anlægsarbejder og kontrakter på Nordhavnsvejen. Københavns Kommune mellemfinansierer anlægsopgaven på forventet 345 mio. kr. pr 2014, som efterfølgende refunderes af By & Havn.

By & Havn forventes først at betale til Nordhavnstunnelen, når projekteringen og anlægsarbejderne påbegyndes. Korrektionstillægget tilbageholdes i By & Havn til udbetaling, hvis det bliver nødvendigt. Ydermere finansierer By & Havn mere metro i Nordhavnen i takt med, at byudviklingen nødvendiggør flere stationer end de 2 stationer, som allerede er besluttet i Nordhavn. Staten og Københavns Kommune har ikke lagt sig fast på nogen konkret linjeføring af mere metro i Nordhavn, men staten og kommunen konstaterer, at By & Havn i selskabets langtidsbudget har afsat 1 mia. kr. pr 2014 til mere metro i Nordhavn. Af principaftalen fremgår det at der er afsat 1,5 mia. kr. Forskellen vedrører en potential opfyldning og byudvikling af en ny holm i Nordhavnen inklusiv metrobetjening. Da en ny holm kræver yderligere lov- og opfyldningstilladelser, er Deloitte rapporten korrigeret således, at den ekstra holm inklusiv metro ikke indgår.

Det er endvidere aftalt, at staten på Københavns Kommunes vegne vil påtage sig bygherreopgaven forbundet med anlæggelse af en Nordhavnstunnel, da staten har erfaring og indsigt i anlæg af store vej-tunnelprojekter.

Herudover skal Københavns Kommune bidrage til Sydhavnsmetroen med et direkte indskud på 2 mia. kr. i 2014 til Metroselskabet I/S, mens By & Havn skal bidrage med det resterende restfinansieringsbehov for Sydhavnsmetroen, jf. ovenstående. Herudover reserverer By & Havn også en korrektionsreserve på 30 pct. til finansiering af Sydhavnsmetroen.

Staten bidrager endvidere direkte til Sydhavnsmetroen ved at finansiere halvdelen af afgreningskammeret til Sydhavnsmetroen, svarende til 263 mio. kr. inklusiv korrektionsreserve (pr 2014). Ligesom for kommunens andel indskydes reserven kun, hvis den er nødvendig.

Der er endnu ikke fastlagt en proces for den formelle implementering af principaftalens punkter, men det er Økonomiforvaltningens forventning, at de krævede lovændringer først vil blive vedtaget i Folketingssamlingen 2014/2015, sideløbende hermed vil Økonomiforvaltningen, sammen med Transportministeriet, ændre i interessentkontrakten, vedtægter og eventuelle øvrige selskabsdokumenter vedrørende By & Havn. Dette betyder, at Økonomiforvaltningen ikke forventer, at den nye lovgivning er på plads før slutningen af 2014 og måske først i 2015, hvilket bl.a. bevirker, at Københavns Kommune ikke kan indsætte et 4. bestyrelsesmedlem, før lovgivningen er ændret, da bestyrelsespostfordelingen er en del af den gældende lov. Herudover forventes det, at Transportministeriet også skal udarbejde anlægslove for metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen, Nordhavnstunnelen og på sigt for Mere metro i Nordhavn.

Principaftalens indhold skal efter Borgerrepræsentationens godkendelse implementeres i vedtægter og interessentkontrakter, samt eventuelt øvrige selskabsdokumenter i By & Havn eller Metroselskabet, jf. ovenstående. Økonomiforvaltningen indstiller derfor, at Økonomiforvaltningen får mandat til at gennemføre de ændringer, som principaftalen nødvendiggør samt at der gives instruks til

kommunens bestyrelsesmedlemmer i By & Havn og Metroselskabet I/S om at de også i de respektive selskaber skal stemme for de nødvendige ændringer og tiltag for at implementer principaftalen og gennemfører de forskelle anlægsopgaver (med undtagelse af formanden for By & Havn I/S, hvor der ikke er instruktionsbeføjelse).

Økonomi

I budget 2014 er der allerede afsat 200 mio. kr. til metro til en Sydhavnsmetro. Med principaftalen indgås der aftale om, at Københavns Kommunes fulde bidrag på 2 mia. kr. indbetales til Metroselskabet i 2014. Økonomiudvalget får bevilling til også at udmønte de resterende 1,8 mia. kr. i 2014 af de i alt 2 mia. kr., som indgik i budgetaftalen for 2014, med mellemfinansiering på kassen. Kassen kompenseres i stedet via den årlige opsparing på 225 mio. kr., som var tiltænkt Sydhavnsmetroen.

Tabel 1. Bevillingsmæssige konsekvenser

Udvalg	Aktivitet/projekt	Bevilling (nr. og navn)	Funktion	Beløb i 1.000 kr. (2014 p/l)
				2014
ØU	Indskud i Metroselskabet I/S	Finansposter	08.22.05.5 kassen	-1.800.000
ØU	Indskud i Metroselskabet I/S	Finansposter	8.32.21.5, Indskud i aktier og andelsbeviser	1.800.000
I alt	-	-	-	0

ØU = Økonomiudvalget

Herudover reguleres egenkapitalen i By & Havn på Økonomiudvalgets balance, konto 9.32.21.5 med -1,7 mia. kr. i forbindelse med overtagelsen af 40 procentpoint yderligere ejerskab i By & Havn. Dette har modpost i en tilsvarende nedsættelse af kommunens egenkapital.

Bevillingen til fremtidssikringen af Nordhavnsvejen vil indgå i en særskilt indstilling fra Teknik- og Miljøforvaltningen til Teknik- og Muljoudvalget, inklusiv indtægtsbevilling til at modtage finansieringsbidrag fra By & Havn.

Det bemærkes endvidere, at det af principaftalen fremgår, at de i aftalen beskrevne infrastrukturprojekter ikke er omfattet af det kommunale anlægsloft.

Økonomiforvaltningen har i bilag 3 opstillet en tabel med principaftalens investeringsomfang henholdsvis uden og med korrektionsreserver, jf. statens principper for ny anlægsbudgettering.

Ydermere vil Økonomiforvaltningen fremadrettet anvende Deloitte's rapporten og dens forudsætninger, som baselinie for henholdsvis Københavns Kommunes udvikling af By & Havns arealer m.m. (fx Nordhavn og Ørestad) samt for den selskabsmæssige udvikling i By & Havn. Baselinie relationen kan vedrører kommunale forhold, fx planforhold, som afviger fra Deloitte-rapportens antagelser eller selskabsforhold, fx byggemodningsomkostninger, realrente niveau, som afviger fra baselinie antagelserne. Afvigelse kan enten have negative eller positive konsekvenser for By & Havn og dermed indirekte for Københavns Kommune, som 95 pct. ejer.

Videre proces

Hvis Borgerrepræsentationen tiltræder indstillingen, vil Økonomiforvaltningen meddele staten, at Københavns Kommune har tiltrådt aftalen. Det samme meddeles By & Havn og Metroselskabet.

Herudover vil Økonomiforvaltningen gå videre med at gennemføre de nødvendige ændringer i selskabsdokumenter og aftaler for at implementere principaftalen, samt overføre betalingen på 2 mia. kr. til Metroselskabet. Metroselskabet kan dermed også påbegynde detailprojekteringen af Sydhavnsmetroen inkl. et afgreningskammer.

Sideløbende med nærværende indstilling vil Teknik- og Miljøforvaltningen indstille, at der bygges en fremtidssikring af Nordhavnsvejen.

Økonomiforvaltningen skal endvidere forestå proces for VVM håndtering af metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen, Økonomiforvaltningen vil i den forbindelse fremlægge en indstilling til Borgerrepræsentationen herom. Vedrørende planlægning af Nordhavnstunnel og VVM for Mere metro i Nordhavn vil Økonomiforvaltningen hurtigst muligt fremlægge indstillinger om det videre arbejde i relation til planlægningen såvel som VVM. VVM processen vil blive håndteret i samarbejde med Teknik- og Miljøforvaltningen.

Ved implementeringen af principaftalen overtager Københavns Kommune 40 procentpoint mere i ejerandel af By & Havn, i den forbindelse er det aftalt, at staten afstår én bestyrelsespost, samt at Københavns Kommune får én ekstra bestyrelsespost i By & Havn. Københavns Kommune skal således foretage en udpegning af et 4. bestyrelsesmedlem til By & Havn. Økonomiforvaltningen indstille en udpegnings sag når lovgrundlaget for et 4. bestyrelsesmedlem er på plads.

Claus Juhl

/Bjarne Winge

Oversigt over politisk behandling

Økonomiforvaltningen indstiller, at Økonomiudvalget over for Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at den i bilag I vedlagte principaftale om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen godkendes,
2. at de i budgetaftalen for 2014 afsatte 2 mia. kr. til metro til Sydhavn indskydes i Metroselskabet i 2014, hvoraf 0,2 mia. kr. allerede indgår i budget 2014 på Økonomiudvalgets bevilling på finansposter i 2014. Der skal derfor afsættes yderligere 1,8 mia. kr. i 2014 (pl 2014) på Økonomiudvalgets bevilling, jf tabel I bevillingsmæssige konsekvenser,
3. at der gives instruks til kommunens nuværende og kommende bestyrelsesmedlemmer i By & Havn og Metroselskabet I/S om, at disse skal stemme for de nødvendige tiltag, fx vedtægtsændringer eller investeringsbeslutninger, i forbindelse med implementeringen og gennemførelsen af principaftalens indhold,
4. at Økonomiforvaltningen får mandat til, på Københavns Kommunes vegne, at gennemføre de ændringer, som principaftalen medfører, fx i By & Havns stiftelsesdokumenter, vedtægter og interessentkontrakt.

Økonomiudvalgets beslutning i mødet den 10. juni 2014

Indstillingen blev anbefalet over for Borgerrepræsentationen uden afstemning.

Beslutning

Borgerrepræsentationens beslutning i mødet den 18. juni 2014

Socialdemokraterne, Enhedslisten, Radikale Venstre, Liberal Alliance, Venstre, Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti fremsatte følgende ændringsforslag om tilføjelse af et ekstra at-punkt:

”Borgerrepræsentationen pålægger Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen hurtigst muligt at udarbejde et beslutningsgrundlag for anlæg af Nordhavnstunnelen, så den kan etableres i umiddelbar forlængelse af etableringen af afgreningskammeret fra Nordhavnsvej. De økonomiske konsekvenser heraf, herunder for business casen, skal fremgå af beslutningsgrundlaget. Beslutningsgrundlaget skal også indeholde løsningsforslag for lystbådehavnen i Svanemøllebugten”

Det fremsatte ændringsforslag om tilføjelse af et ekstra at-punkt blev godkendt med 47 stemmer imod 0. Ingen medlemmer undlod at stemme.

Indstillingen blev herefter godkendt uden afstemning.

Enhedslisten afgav følgende protokolbemærkning:

”Enhedslisten stemmer for aftalen med regeringen fordi aftalens elementer om metro til Sydhavnen, yderligere stationer på Nordhavnsmetroen og en tunnel til containerterminalerne er i klar forlængelse af den politik, Enhedslisten tidligere har fremført.

Men Enhedslisten har også bekymringer. De økonomiske aspekter i aftalen er uklare, idet København med aftalen påtager sig en meget stor gæld gennem det næsten totale ejerskab af By & Havn. Enhedslisten er principielle modstandere mod at anvende ejendomsspekulation som grundlag for at finansiere udbygningen af kollektiv transport, hvorfor vi i det kommende arbejde vil arbejde for at salget af grunde også understøtter målet om en grøn og social byudvikling.

Desuden anser vi det for vigtigt:

- at letbaner er de næste skridt i udbygningen af den kollektive trafik i København, og at linjen ad Frederikssundsvej bliver første banelinje
- at metroen til Sydhavnen skal kunne udbygges med en letbane til Hvidovre Hospital og den af regionen projekterede letbanelinje

- at der i By & Havn og Metroselskabet anvendes sociale klausuler
- at By & Havns grunde i videst muligt omfang sælges til almene boliger
- at der opstilles mål for grønne og rekreative områder i Nordhavnen, således at byens mål om klima, miljø og grøn udvikling understøttes, og at omfanget af grønne, rekreative områder samlet i København følger befolkningsudviklingen
- at By & Havn også i sin administration skal anse vandarealerne for et fælles gode, hvor non-profit-aktører skal kunne lave aktiviteter
- at der i byudviklingen af Nordhavn skal sikres menneskelige dimensioner i arkitektur og byrum, og at der ud over grønne og rekreative arealer også kan etableres områder til mindre erhverv eller kommunal produktion.

Enhedslisten bemærker endelig, at en tilslutning til containerhavnstunnelen ikke er en tilslutning til planerne om en havnetunnel. Vi konstaterer, at containerhavnstunnelen er en forudsætning for at byudvikle de ydre dele af Nordhavn og vil give Indre By og Østerbro en dæmpning af især den tunge trafik, hvilket Enhedslisten anser for yderst vigtig.”

3. Igangsætning af VVM for vej tunnel til Nordhavn (2014-0243920)

Bilag

[Bilag 2 - Kommissorium for VVM-undersøgelse af forlængelse af Nordhavnsvej](#)

[Bilag 3 - Undersøgelsesområde, VVM for Nordhavnstunnel](#)

[Bilag 4 - Brev fra Transportministeriet om fremtidssikring af Nordhavnstunnelen](#)

Borgerrepræsentationen skal tage stilling til, at Vejdirektoratet på opdrag fra Københavns Kommune igangsætter VVM-proces (Vurdering af Virkninger på Miljøet) og projektering til implementering af principaftalen med staten om en vej tunnel til Nordhavn.

Indstilling og beslutning

Økonomiforvaltningen indstiller, at Økonomiudvalget over for Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at samarbejdsaftale mellem Københavns Kommune, Vejdirektoratet og Udviklingselskabet By & Havn I/S om VVM-proces og projektering for vej tunnel til Nordhavn (bilag 1) med tilhørende Kommissorium for VVM (bilag 2), herunder valg af undersøgelsesområde for tunnelplacering (bilag 3) godkendes,
2. at det tages til efterretning, at Vejdirektoratet, efter et ønske fra staten, belyser muligheden for en fremtidssikring af tunnelen til en Østlig Omfartsvej (bilag 4),
3. at Vejdirektoratet belyser mulighederne for en cykelforbindelse på tværs af Svanemøllebugten,
4. at Københavns Kommune har særlig vægt på inddragelse af interessenter i Svanemøllehavnen, der vil blive berørt af anlægsarbejdet,
5. at Økonomiforvaltningen får mandat til, på Københavns Kommunes vegne, at implementere samarbejdsaftalen med Vejdirektoratet og inddragelsen af interessenter i Svanemøllehavnen.

Problemstilling

Der skal gennemføres en VVM-proces og etableres projekteringsgrundlag for realiseringen, via en anlægslov, af en forlængelse af Nordhavnsvej med en tunnel under Svanemøllebugten til Nordhavn.

Projektet for en Nordhavnstunnel skal VVM-vurderes i henhold til bekendtgørelse om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af lov om planlægning (bekendtgørelse nr. 764 af 23. juni 2014).

Borgerrepræsentationen godkendte den 18. juni 2014 "Principaftale om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen samt udvikling af Nordhavnen". Aftalen blev underskrevet af Transportministeren og Overborgmesteren den 27. juni 2014. Transportministeriet har den 12. november 2014 som udmøntning af principaftalen fremsat forslag til lov om bl.a. projektering af en Nordhavnstunnel, der forventes vedtaget i Folketinget den 5. februar 2015 (L 68 Forslag til lov om ændring af lov om ændring af lov om en Cityring og lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S).

I henhold til lovforslaget skal Vejdirektoratet varetage VVM-proces, projektore og anlægge tunnelen. Udviklingselskabet By og Havn I/S skal finansiere Vejdirektoratets arbejde og anlæg af tunnel. Nordhavnstunnelen vil efter anlæggelsen blive overtaget af Københavns Kommune som en kommunal vej. Det er sikret i lovforslaget, at Vejdirektoratet udfører arbejdet på opdrag fra Københavns Kommune og efter Borgerrepræsentationens godkendelse.

Løsning

Opstart af VVM-proces

Vejdirektoratet skal udarbejde et forslag til VVM-redegørelse med bistand fra Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen og i tæt samarbejde med Udviklingselskabet By & Havn I/S. Parallelt med VVM-processen, forbereder Vejdirektoratet projektering, samt forslag til anlægslov.

VVM-redegørelsen, med løsningsforslag til Nordhavnstunnel og linjeføring, skal danne baggrund for detailprojekteringen og den senere

anlægslov. VVM-redegørelsen vil blive forelagt Borgerrepræsentationen til godkendelse, hvorefter Vejdirektoratet kan projektere Nordhavnstunnelen på baggrund af Borgerrepræsentationens beslutning, herunder valg af løsning. Herefter udformes anlægsloven, der skal danne grundlag for selve anlægget af tunnelen og tilretning af lokalplaner og kommuneplan. Udkastet til anlægslov skal godkendes af Borgerrepræsentationen jf. bemærkninger til lovforslaget (L68).

Vejdirektoratet udbyder VVM-redegørelsen og projekteringen i et samlet udbud. Vejdirektoratet indgår en rammeaftale med en hovedrådgiver, der omfatter såvel skitseprojektering (VVM) og projektering. Dette sker for at sikre, at viden ikke går tabt mellem de to faser og for at sikre, at tidsplanen holdes.

Rammeaftalen medfører, at Vejdirektoratet er forpligtet til løbende at indhente Københavns Kommunes godkendelse ved bestilling og iværksættelse af rådgiveropgaverne.

Første skridt i VVM-processen er en forudgående høring, hvor borgere og interessenter kan komme med idéer og forslag til, hvilke miljøforhold og undersøgelser, der bør indgå i VVM-redegørelsen for Nordhavnstunnelen. Der vil i den forbindelse blive afholdt et borgermøde i foråret 2015.

På baggrund af den forudgående høring udarbejder Vejdirektoratet et forslag til VVM-redegørelse samt en hvidbog over de indkomne høringssvar. Herefter sender Vejdirektoratet VVM-redegørelsen i offentlig høring, hvortil også Københavns Kommune er høringsberettiget. Processen forventes afsluttet med en endelig VVM-redegørelse ultimo 2016.

Valg af tunnelløsninger, der skal undersøges

Afgrænsningen af undersøgelsesområdet tager udgangspunkt i næste fase i byudviklingen af Nordhavn, hvor hele holmen ved Levantkaj forventes omdannet til et nyt bolig- og erhvervsområde, når containerterminalen flyttes omkring 2020. Der er derfor valgt et undersøgelsesområde nordvest for dette, hvor Nordhavnstunnelen kan tilsluttes det eksisterende vejnet, betjene krydstogstterminalen og containerterminalen mod nordøst og et kommende byområde i ydre Nordhavn jf. bilag 3.

Nordhavnstunnel er i Principaftalen angivet med en længde på ca. 1 km. med tilslutning nær ved Færgehavsvej. Den er skønnet at koste 2,1 mia. kr. inklusive statens korrektionstillæg. En østligere - og mere central - placering af tilslutningen i Nordhavn vurderes at understøtte en bedre og mere bæredygtig byudvikling i Nordhavn, samt en bedre trafikafvikling, herunder til/fra container- og krydstogstterminalerne. En sådan løsning medfører en længere tunnel. VVM'en skal derfor også belyse prisforskellene, herunder i forhold til fordele og ulemper for by- og trafikudviklingen ved de forskellige løsninger.

Fremtidssikring til en østlig omfartsvej

Efter ønske fra staten skal Vejdirektoratet endvidere belyse en fremtidssikring af Nordhavnstunnelen til en eventuel videreførelse til Refshaleøen som del af en statslig østlig omfartsvej. En sådan fremtidssikring indgår ikke i beløbet på 2,1 mia. kr. fra Principaftalen. Det forventes, at staten bidrager til finansiering af projektering og eventuel senere anlæg af fremtidssikringen, da en østlig omfartsvej vil være en statsvej. Analysen af en østlig omfartsvej indgik i Transportministeriets samlede afrapportering af de strategiske analyser til forligskredsen bag en grøn transportpolitik (alle partier i Folketinget undtagen Enhedslisten) i marts 2014.

Cykelforbindelse

For at understøtte målet om en bæredygtig fordeling af transportmidler i Nordhavn, er det nødvendigt på et tidspunkt at etablere en direkte cykelstiforbindelse til Ydre Nordhavn på tværs af Svanemøllebugten. En sådan cykelstiforbindelse indgår ikke i Principaftalen, men er omfattet af samarbejdsaftalen med Vejdirektoratet for at belyse forskellige løsningsmuligheder, da en eventuel løsning i tunnel i givet fald bør etableres samtidig med vejtunnelen.

Midlertidig flytning af Svanemøllehavnen

I forbindelse med Borgerrepræsentationens behandling af Principaftalen godkendte samtlige partier følgende ændringsforslag: "Borgerrepræsentationen pålægger Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen hurtigst muligt at udarbejde et beslutningsgrundlag for anlæg af Nordhavnstunnelen (...). Beslutningsgrundlaget skal også indeholde løsningsforslag for lystbådehavnen i Svanemøllebugten".

De to forvaltninger har efterfølgende opstartet en dialoggruppe med repræsentanter fra Svanemøllehavnen interessenter og Udviklingsgesellschaft By & Havn I/S. Dialoggruppen drøfter, hvordan selve anlægsarbejdet med Nordhavnstunnelen kan udføres mest skånsomt over for Svanemøllehavnen og mulige midlertidige løsninger for havneaktiviteterne under anlægsfasen. Dialoggruppen kan give input og forslag til VVM-proces og projekteringen, der kan indgå i et eventuelt senere beslutningsgrundlag for lystbådehavnen i Svanemøllebugten under anlægsfasen.

Økonomi

Udviklingselskabet By & Havn I/S afholder omkostningerne til Vejdirektoratets arbejde med VVM og projektering. Undtaget herfra er dog omkostninger til en eventuel projektering af en fremtidssikring af Nordhavnstunnelen og omkostninger til en eventuel projektering af en cykelforbindelse. Den afsatte økonomiske ramme til henholdsvis VVM og projektering fremgår af samarbejdsaftalen, jf. bilag 1.

Udviklingselskabet By og Havn I/S ansøger EU om medfinansiering på 50 % til VVM-proces og projektering.

Videre proces

Den forudgående høring forventes gennemført af Vejdirektoratet i foråret 2015.

Forslag til VVM-redegørelse om Nordhavnstunnel forventes i offentlig høring medio 2016 og endeligt udarbejdet ultimo 2016.

Borgerrepræsentationen skal godkende den endelige VVM-redegørelse, inkl. placering af Nordhavnstunnel. På baggrund af Borgerrepræsentationens behandling af VVM-redegørelsen gennemfører Vejdirektoratet projektering for det valgte løsningsforslag og udarbejder efterfølgende anlægslov. Udkast til anlægslov forelægges Borgerrepræsentationen til godkendelse, hvorefter det forelægges for Folketinget.

Borgerrepræsentationen skal på et senere tidspunkt beslutte, hvornår Nordhavnstunnelen skal anlægges.

Mikkel Hemmingsen

Anne Skovbro

Beslutning

Dagsordenspunkt 3: Igangsætning af VVM for vejttunnel til Nordhavn

Økonomiudvalgets beslutning i mødet den 3. februar 2015

Indstillingens 1. at-punkt blev anbefalet over for Borgerrepræsentationen med 12 stemmer mod 0. Ingen medlemmer undlod at stemme.

For stemte: A, Ø, B, F, V, C og I.

Imod stemte: -.

Indstillingens 2. at-punkt blev anbefalet over for Borgerrepræsentationen med 9 stemmer mod 3. Ingen medlemmer undlod at stemme.

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

Imod stemte: Ø og F.

Indstillingens 3.-5. at-punkt blev anbefalet over for Borgerrepræsentationen med 12 stemmer mod 0. Ingen medlemmer undlod at stemme.

For stemte: A, Ø, B, F, V, C og I.

Imod stemte: -

6. Høringssvar til VVM for Nordhavnstunnel (2016-0253604)

Bilag

[Bilag 1 Høringssvar VVM for Nordhavnstunnel](#)

[Bilag 2 Nordhavnstunnel Sammenfattende rapport VVM-redegørelse](#)

[Bilag 3 Orientering om VVM for Nordhavnstunnel](#)

Vejdirektoratet har sendt VVM redegørelse for Nordhavnstunnel i høring.

Sagsfremstilling

Indstilling

Økonomiforvaltningen indstiller, at Økonomiudvalget over for Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at det godkendes, at vedlagte høringssvar sendes til Vejdirektoratet.

Problemstilling

Efter indstilling fra Økonomiudvalget besluttede Borgerrepræsentationen på sit møde den 28. februar 2015 at igangsætte en VVM undersøgelse for en vej tunnel til Nordhavn. VVM undersøgelsen skulle belyse:

- Vejforbindelsen (Nordhavnstunnelen).
- Muligheden for en fremtidssikring af tunnelen til en Østlig Ringvej (efter ønske fra staten).
- Mulighederne for en cykelforbindelse på tværs af Svanemøllebugten.

Beslutningen indebar, at VVM redegørelsen blev udarbejdet af Vejdirektoratet med bistand fra Københavns Kommune og By & Havn, og at Vejdirektoratet fremlægger VVM redegørelsen i offentlig høring. Vejdirektoratet har sendt VVM redegørelsen i høring den 7. juni 2016, og høringsperioden varer til den 29. august 2016. Københavns Kommune har på linje med andre interessenter mulighed for at indsende et høringssvar i høringsperioden.

Løsning

Borgerrepræsentationen afgiver et høringssvar.

VVM redegørelsen er udarbejdet med inddragelse af Københavns Kommune ved Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen. Københavns Kommune har derfor ikke væsentlige indholdsmæssige kommentarer til redegørelsen.

VVM redegørelsen behandler de ønskede emner: vej tunnel, fremtidssikring til Østlig Ringvej og stiforbindelser. Der er i redegørelsen foretaget vurdering af de væsentlige miljømæssige elementer, herunder afværgeforanstaltninger, trafik- og støjbelastninger. Både under anlæg og senere drift.

VVM redegørelsen behandler:

- Fire scenarier for tunnelen. To længder med og uden forberedelse til en Østlig Ringvej.
- Forskellige anlægsteknikker: Nogle anlægsteknikker medfører, at adgangen til Svanemøllehavnen og Kalkbænderihavnen lukkes i anlægsperioden og alle 1.420 både i havnen skal flyttes til midlertidige havne, mens andre teknikker tillader besejling under anlæg, hvorved antallet af både, der skal flyttes, reduceres til 600.

- Erstatningshavne i to størrelser til hhv. 600 og 1.420 både på fire forskellige lokationer: nord for SvaneKnoppen, i Færgen Nord, nord for Nordhavn og på Prøvestenen.
- Tre mulige stiftorbindelser mellem SvaneKnoppen og Nordhavn: en klappbro, en tunnel og en højbro.

Anlægsperioden for tunnelen er ca. 8 år, heraf 3 år til forberedelse og udbud samt til anlæg af erstatningshavn og ca. 5 år til anlæg.

En stiftorbindelse kan anlægges uafhængig af vej-tunnelen.

Borgerrepræsentationen tager i høringsvaret ikke stilling til valg af løsninger, men forholder sig alene til kvaliteten af VVM redegørelsen.

Borgerrepræsentationen skal på et senere tidspunkt træffe beslutning om valg af løsninger.

Økonomi

Indstillingen har ingen økonomiske konsekvenser, da høringsvaret ikke indeholder forpligtigelser for Københavns Kommune.

Vejdirektoratet har, som led i VVM-undersøgelsen, udført anlægsoverslag for tunnel, erstatningshavne og cykelstiftorbindelse. Billigste tunnelloosning estimeres til 2.027 mio. kr. (2015 p/l) og er en kort tunnel med tilslutning øst for Færgenvej uden forberedelse til Østlig Ringvej.

Dyreste løosning estimeres til 2.989 mio. kr. (2015 p/l) og er en lang tunnel med tilslutning ved Kattegatvejs forlængelse og forberedelse til Østlig Ringvej.

Vælges det at etapeopdele anlægget øges anlægstiden med 5-9 måneder og prisen med 62 mio. kr. (2015 p/l).

Det bemærkes, at anlægsoverslagene er inklusiv 30% korrektionsreserve, men eksklusiv tilkoblingsanlæg på Nordhavnsvej, som er igangsat og medfører en omkostning på 627 mio. kr. (2015 p/l).

Billigste erstatningshavn er løosningen til 600 både på Prøvestenen, der estimeres til 111 mio. kr. (2015 p/l). Denne løosning kræver, at anlægsarbejdet etapeopdeles.

Dyreste erstatningshavn er havnen til 1.420 både nord for Nordhavn, der estimeres til 318 mio. kr. (2015 p/l)

De tre stiftorbindelser: Klappbro, højbro og tunnel estimeres til hhv. 102, 169 og 236 mio. kr. (2015 p/l). Anlægsoverslagene er inklusiv 30% korrektionsreserve.

I principaftalen mellem Københavns Kommune og Staten er der afsat 2.100 mio. kr. på By og Havns budget (2014 p/l) til finansiering af en kort Nordhavns tunnelen inkl. tilkobling til Nordhavnsvej, men uden forberedelse til Østlig Ringvej og uden eventuel stiftorbindelse. Der skal i forbindelse med valg af løosning peges på samlet finansiering.

Videre proces

Efter høringsperiodens udløb den 29. august 2016 udarbejder Vejdirektoratet en hvidbog med høringsvarene og Vejdirektoratets bemærkninger hertil. VVM redegørelsen og hvidbogen udgør beslutningsgrundlaget for Borgerrepræsentationens valg af løsninger.

På baggrund af VVM redegørelsen og hvidbogen indleder Økonomiforvaltningen dialog med Transportministeriet om eventuel forberedelse af Nordhavns-tunnelen til en Østlig Ringvej, der er belyst i VVM'en efter ønske fra staten.

Når der foreligger et resultat af dialogen med staten, bliver Borgerrepræsentationen forelagt en indstilling om godkendelse af VVM'en og valg af løsninger i forhold til vej tunnel, erstatningshavn og evt. stiforbindelse.

På baggrund af Borgerrepræsentationens valg af løsninger udarbejder Vejdirektoratet udkast til forslag til anlægslov om etablering af tunnel og erstatningshavn. Udkastet til forslag til anlægslov forelægges Borgerrepræsentationen til godkendelse, inden det forelægges Folketinget til vedtagelse.

En evt. stiforbindelse vil ikke være omfattet af anlægsloven, og anlæg heraf vil skulle beslattes og finansieres alene af Københavns Kommune.

Mikkel Hemmingsen /

Søren Tegen Pedersen

Beslutning

[Dagsordenspunkt 6: Høringssvar til VVM for Nordhavnstunnel \(2016-0253604\)](#)

Økonomiudvalgets beslutning i mødet den 16. august 2016

Indstillingen blev anbefalet over for Borgerrepræsentationen uden afstemning.

Venstre, Det Konservative Folkeparti og Liberal Alliance afgav følgende protokolbemærkning:

”Vi finder, at der skal vælges en tunnelløsning, der er forberedt til en østlig omfartsvej (havnetunnel).”

36. Medlemsforslag om hurtig proces for vedtagelse af Nordhavnstunnelen (2017-0206417)

Sagsfremstilling

Medlemsforslag

Det foreslås,

- I. at Borgerrepræsentationen beder Økonomiforvaltningen om at udarbejde forslag til politisk behandling om vedtagelse af vejforbindelse fra Østerbro til Nordhavnen inden udgangen af 2017.

(Stillet af Venstre)

Motivering

Venstre vil med dette forslag anmode Økonomiforvaltningen om at afslutte den igangværende dialogproces om Nordhavnstunnelen, så vi kan få vejforbindelsen mellem Nordhavnsvejen på Østerbro og det nye byudviklingsområde Nordhavn vedtaget politisk i Københavns Borgerrepræsentation inden udgangen af 2017.

Regeringen og Københavns Kommune har i principaftale af 27. juni 2014 besluttet at anlægge en Nordhavnstunnel under Svanemøllebugten. Hvidbogen for Nordhavnstunnelen er udarbejdet af Vejdirektoratet og udkom i november 2016. Hvidbogen indeholder VVM-undersøgelse, som belyser forskellige placeringer og udformninger af en vej tunnel fra Strandvænget til Nordhavn.

Transportministeriet har således lavet forarbejdet for, at Økonomiforvaltningen kan lægge en beslutning op til politisk vedtagelse om etablering og udformning af Nordhavnstunnelen fra Østerbro til Nordhavnen. Konkret skal Borgerrepræsentationen træffe beslutning om at bede Transportministeriet forberede en anlægslov for Nordhavnstunnelen (etablering og udformning af tunnelen, samt spørgsmål om bl.a. hvor én eller flere erstatningshavne skal placeres, om der eventuelt skal etableres en stiforbindelse, og om den i givet fald skal etableres som klapbro, højbro eller tunnel).

En hurtig afklaring vil sikre, at VVM'en ikke når at blive forældet, ligesom det vil være til fordel for den videre planlægning af infrastrukturen for Nordhavnsområdet. Endelig vil en afklaring være til gavn for de mange interessenter, der på forskellige vis berøres af projektet.

Sideløbende med arbejdet med Nordhavnstunnelen er Københavns Kommune ved at anlægge et tilkoblingsanlæg til Nordhavnsvejprojektet. Derved vil Nordhavnsvejprojektet være forberedt til videreførelse under Svanemøllehavnen til Nordhavn. Tilkoblingsanlægget og Nordhavnsvej forventes at være færdigt ultimo 2017.

Endelig kører den videre forbindelse til en Østlig Ringvej i sit eget spor, idet der er taget hul på forundersøgelserne til Havnetunnelen. Undersøgelserne heraf foreligger om to år, men i mellemtiden er der intet til hinder for, at Københavns Kommune kan gå videre med arbejdet med at få etableret en forbindelse til Nordhavnen, som leder trafikken uden om Østerbro.

Beslutning

Borgerrepræsentationens beslutning i mødet den 18. maj 2017

Medlemsforslaget blev forkastet med 37 stemmer imod 10. Ingen medlemmer undlod at stemme.

For stemte: V, O og I.

Imod stemte: A, Ø, B, F og C.

En Samlet Borgerrepræsentation afgav følgende protokolbemærkning:

”Partierne finder at der af hensyn til de lokale interessenter og brugere af Svanemøllehavnen er behov for afklaring vedr. byggeriet af Nordhavnstunnel. Denne afklaring kan ske uafhængigt af den igangværende dialog med Transport-, Bygnings- og Boligministeriet om tunnellængde og fremtidssikring. Partierne mener at etableringen af Nordhavnstunnellen skal udføres i etaper så adgangen til Svanemøllehavnen opretholdes i anlægsperioden. Den nødvendige erstatningshavn for de sejlere, som det på trods heraf, vil være nødvendigt at flytte, bør placeres i Nordhavn, så der fortsat vil være nærhed til lokalområdet og eksisterende faciliteter. Samtidig kan nuværende forhold for Svanemøllestranden og vinterbadere på Svaneknoppen opretholdes i anlægsperioden.

Partierne bakker op om etableringen af en tunnel under Svanemøllebugten som en vigtig forudsætning for den videre udvikling af Nordhavn og som en trafikal aflastning af de indre dele af Nordhavn bl.a. for trafik til og fra containerterminalen.”