



Teknik- og Miljøudvalget

21. september 2018

Teknik- og Miljøforvaltningens bemærkninger til henvendelse fra H. C. Andersen Adventure Tower og Park projektet i Nordhavn

Sagsnr.
2018-0247822

Dokumentnr.
2018-0247822-3

Sagsbehandler
Tue Alstrup Avnby

H. C. Andersen Adventure Tower og Park projektet v/ Kurt Immanuel Pedersen (HCAAT) fremsendte en henvendelse til Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget den 16. september 2018, hvori HCAAT udtrykker utilfreds med, at forvaltningen ikke kan anbefale at vedtage en lokalplan før to år før Nordhavnstunnelens åbning.

HCAAT angiver, at projektet ikke kan gennemføres, hvis ikke der er vedtaget en lokalplan i 2021, da By & Havn ikke vil opretholde grundkøbsreservationen for HCAAT. Herudover henviser HCAAT til, at HCAAT-projektet først vil være færdigt i 2027, hvor Nordhavnstunnelen forventes åbnet og derfor ikke vil belaste vejnettet. HCAAT udtrykker forståelse for, at forvaltningen af trafikmæssige årsager ikke ønsker ibrugtagning af HCAAT-projektet før Nordhavnstunnelen er etableret og foreslår derfor, at man i planprocessen frem til lokalplan indarbejder det forbehold, at vedtagelsen af lokalplan for området tidligst kan ske seks år før den forventede åbning af Nordhavnstunnelen for at give tid til projektering og anlæg. HCAAT anmoder dog om, at opførelse af almene ungdoms- og studieboliger ikke gøres afhængig af Nordhavnstunnelens åbning, hvorved lokalplanen herfor kan vedtages i 2021.

Herudover anfører HCAAT ved deres rådgiver Rambøll, at *"Trafikbelastningen fra HCAAT er minimal i spidsbelastningerne og kan absorberes på det eksisterende vejanlæg i Nordhavn på kort sigt (før 2027) uden anlæg afforsinkelse af Nordhavnstunnel samt forlængelse af metro fra Orientkaj, set over døgnet"*, og mener derfor, at ingeniørfirmaet MOE's analyse *"på ingen måde kan danne grundlag for at påvise, at HCAAT projektet er årsag til at krydset Sundkrogsgade/Kalkbrænderihavnsgade i et 2025 scenarie ikke vil fungere"*.

Teknik- og Miljøforvaltningens bemærkninger

Teknik- og Miljøforvaltningen har nedenfor forholdt sig til HCAAT teamets indvendinger.

Lokalplan og proces

Borgerrepræsentationen kan ikke vedtage en lokalplan for området før byudvikling er muliggjort i Kommuneplanens rækkefølgeplanlægning og der er vedtaget en kommuneplanramme, der muliggør lokalplanlægning for byggeriet. Det er herudover en forudsætning for vedtagelse af nyt plangrundlag i lokalplanområdet i den nordøstlige

Byplan Nord

Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

EAN nummer
5798009809452

del af Ydre Nordhavn, at Metroloven ændres af staten, da loven fastlægger området til havneformål.

Teknik- og Miljøforvaltningen er stadig af den holdning, at plangrundlaget tidligst bør være færdigt to år inden åbning af Nordhavnstunnellen, da der ellers er en risiko for, at bebyggelsen eller dele af bebyggelsen kan færdiggøres og ibrugtages og derved tilføre yderligere trafik ad Sundkrogsgade, inden Nordhavnstunnellen åbner. Der kan f.eks. indsendes ansøgning om byggetilladelse, når lokalplanen er bekendtgjort. Projektering er iflg. ansøger inkl. i de 6 - 7 år. Hvis der projekteres til dele af projektet forud for vedtaget lokalplan, er der en risiko for, at der kan søges ibrugtagning til dele af projektet før åbning af Nordhavnstunnelen.

Denne vurdering bunder i, at allerede den nuværende aftalte udvikling inden Nordhavnstunnelens åbning, skaber væsentlige trafikale udfordringer. Det er således ikke HCAAT projektet alene, der skaber den trafikale udfordring. Forvaltningen vurderer derfor af hensyn til trafikafviklingen, at der ikke bør åbnes op for yderligere byudvikling af nogen art inden Nordhavnstunnelens åbning.

Trafikale forhold

By og Havn har med deres trafikrådgiver MOE Tetraplan udarbejdet trafikanalyse for den mulige udbygning af Nordhavn. Derudover er der udarbejdet scenarier, hvor der også bygges et HCAAT på ydre Nordhavn.

Trafikanalysen er udarbejdet ud fra gældende faglige standarder og anvender de anerkendte trafikmodeller OTM og Vissim til at simulere den fremtidige trafikafvikling i krydset Kalkbrænderihavns-gade – Sundkrogsgade – Vordingborggade.

Trafikanalysen belyser den mulige udvikling i Nordhavn med udgangspunkt i den infrastruktur, der er kendt og truffet beslutning om, selv om der arbejdes parallelt med andre potentielle infrastrukturprojekter. Derfor er der bl.a. ikke i denne trafikanalyse medtaget Nordhavnstunnellen, da der endnu er en række ukendte faktorer for, hvornår den kan ibrugtages.

Ved anlæg af Nordhavnstunnellen viser VVM vurderingen, at trafikken fra et fuldt udbygget Nordhavn vil kunne afvikles.

En trafikanalyse, hvor trafikken vurderes i et fremtidigt scenarie, vil altid være baseret på en række faglige skøn og prognoser. En trafikanalyse kan derfor ikke give eksakte resultater men redegøre for, hvordan den fremtidige trafikafvikling forventes at udvikle sig, og hvor det må forventes, at der kan blive udfordringer i forhold til eksempelvis fremkommeligheden.

I trafikanalysens basisscenarie for 2018 er der nogle unøjagtigheder af trafiktallene i forhold til de nye tællinger efter åbningen af Nordhavnsvej. I forhold til trafikanalysens overordnede konklusioner har disse unøjagtigheder i trafiktallene ingen mærkbar betydning.

Skal trafikanalysen anvendes til en mere detaljeret analyse, skal disse unøjagtigheder i trafiktallene justeres. Det kunne eksempelvis være at undersøge, hvor stor en del af den mulige ramme på 870.000 m² for udbygning i Nordhavn, der kan bygges, før der efter trafik faglige termer opnås trafikalt sammenbrud.

Det fremgår klart af trafikanalysen, at allerede ved basisscenariet for 2025, hvor den mulige ramme for udbygning i Nordhavnen på samlet 870.000 m² (inkl. det der er bygget i dag), er bygget, vil der flere steder i krydset Kalkbrænderihavnsvej – Sundkrogsgade – Vordingborggade forekomme trafikale sammenbrud.

Det fremgår derfor tydeligt i trafikanalysen, at det ikke er HCAAT, der er den udløsende faktor for trafikalt sammenbrud i krydset, men at et eventuelt HCAAT yderligere vil forstærke trængselsproblemerne i krydset.

Det fremgår af trafikanalysen, hvor meget trafik HCAAT medfører pr. hverdagsdøgn, og at hovedparten af trafikken (75 % til og fra HCAAT) vil foregå i weekenderne.

Trafikanalysen redegør ligeledes for, hvordan VISSIM simuleringerne er gennemført. Det er de simuleringer, der viser, hvordan trafikken i krydset Kalkbrænderihavnsvej – Sundkrogsgade – Vordingborggade vil afvikles, og de serviceniveauer krydset vil opfylde i myldretiderne. MOE Tetraplan har anvendt de gældende retningslinjer for anvendelse af VISSIM trafikmodellen og den faglige praksis, der er kendt for trafikrådgivere i Danmark.

Trafikanalysens konklusioner om, hvornår der opnås trafikalt sammenbrud, tager udgangspunkt i de såkaldte serviceniveauer, som opdeler de forskellige serviceniveauer i den gennemsnitlige forsinkelse den enkelte bilist vil opleve gennem krydset i myldretiden.

Ved gennemsnitlig forsinkelse over 80 sek. opnås serviceniveau F, hvor der i trafik fagligt henseende vil være tale om trafikalt sammenbrud. De 80sek er en gennemsnitlig forsinkelse. Nogle oplever mindre andre mere forsinkelse, hvilket er den standard, der fagligt er sat for serviceniveau F.

Teknik- og Miljøforvaltningen er enige i rapportens konklusioner og finder ingen grund til at betvivle rapporten.

Karsten Biering Nielsen
Vicedirektør

Fra: Kurt Immanuel Pedersen [<mailto:kp@hc-andersen-tower.com>]

Sendt: 16. september 2018 19:32

Til: 'Søren Tegen Pedersen (EQ5R@kk.dk)'; 'torben.gleesborg@tmf.kk.dk'; 'lars_weiss@br.kk.dk'; 'Niels E. Bjerrum (Borgerrepræsentationen) ([Niels E. Bjerrum@kk.dk](mailto:Niels_E_Bjerrum@kk.dk))'; 'Marcus_Vesterager@kk.dk'; 'Julie_Frolich@kk.dk'; 'overborgmesteren@kk.dk'; 'Mette Annelie Rasmussen (Borgerrepræsentationen) ([Mette Annelie Rasmussen@kk.dk](mailto:Mette_Annelie_Rasmussen@kk.dk))'; 'borgmester@sof.kk.dk'; 'Klaus Mygind ([Klaus Mygind@kk.dk](mailto:Klaus_Mygind@kk.dk))'; 'borgmesteren@suf.kk.dk'; 'Ninna Hedeager Olsen (borgmesteren@tmf.kk.dk)'; 'Ulrik_Kohl@kk.dk'; 'finn_rudaizky@kk.dk'; 'Carl Christian Ebbesen ([Carl Christian Ebbesen@kk.dk](mailto:Carl_Christian_Ebbesen@kk.dk))'; 'Jakob_Naesager@br.kk.dk'; 'Alex Vanopslagh (Borgerrepræsentationen)'; 'fanny_broholm@kk.dk'; 'Niko Grünfeld (borgmesteren@kff.kk.dk)'; 'Flemming_Steen_Munch@br.kk.dk'; 'Cecilia Lonning-Skovgaard, Borgmester (borgmester@bif.kk.dk)'; 'Charlotte_Lund@kk.dk'; 'borgmester@buf.kk.dk'; 'Jonas_Bjorn_Jensen@kk.dk'; 'Karina_Vestergard_Madsen@kk.dk'

Cc: 'loujoh@kk.dk'; 'Birthe Lien'; 'mso@byoghavn.dk'; 'Rita Justesen'; 'Bjarke Curtz Jansen'; 'Christina Mose'

Emne: Mail og bilag fra HCAAT og RAMBØLL til udvalgsmøderne i TMU 17/9-18 og i ØU 25/9-18

Til Teknik- og Miljøforvaltningen og medlemmerne af Teknik- og Miljøudvalget

Til Økonomiforvaltningen og medlemmerne af Økonomiudvalget

Til sagsoplysning af HCAAT-projektet, fremsendes hermed nedenstående mail og vedhæftede filer, som bedes lagt på sagen som bilag til de kommende to udvalgsmøder i TMU den 17/9-2018 og i ØU den 25/9-2018.

Vi retter denne haste-henvendelse efter modtagelse af Teknik- og Miljøforvaltningens notat fra 12. september 2018, hvoraf det fremgår, at forvaltningen ikke kan anbefale at udarbejde en lokalplan for Ydre Nordhavn, som gør det muligt at ibrugtage oplevelsesparken og højhus-tårnet i HCAAT-projektet umiddelbart efter den forventede åbning af Nordhavnstunnelen om 9 år i 2027.

Forvaltningen foreslår derimod en særdeles langsommelig lokalplansproces, som først gør det muligt at ibrugtage HCAAT-projektet 4 år efter åbningen af Nordhavnstunnelen, dvs. i 2031.

HCAAT-projektet vil dermed ikke kunne gennemføres, idet grundejeren By & Havn ikke vil opretholde grundkøbsreservationen for HCAAT-projektet ved en lokalplanproces, som ikke er afklaret indenfor de næste ca. 4 år.

Det vil koste byen tabet af gevinsterne ved et projekt på ca. 6,5 mia. kr., herunder tabet af betaling for areal-købet/byggeretter på ca. 1 mia. kr. til By & Havn og tabet af ca. 600.000 passagerer årligt til metroen ud til Krydstogtskaj.

Baggrunden for forvaltningens afvisning af muligheden for ibrugtagning af HCAAT-projektet i 2027 forekommer både usaglig og urimelig.

Forvaltningen henviser til den potentielle trafikbelastning i Nordhavn fra HCAAT-projektet i perioden før åbningen af Nordhavnstunnelen, dvs. i 2025-27, hvor HCAAT slet ikke ønsker, at projektet skal kunne ibrugtages, idet kunderne ikke skal belastes med dårlige trafikforhold. HCAAT ønsker først ibrugtagning af oplevelsesparken og højhus-tårnet, når Nordhavnstunnelen og den forventede metroforbindelse til Krydstogtskaj er etableret. Yderligere oplyser det rådgivende ingeniørfirma Rambøll i notat til KK den 11. september 2018 og 16. september, at "Igen skal det pointeres, at byggeriet af HCAAT tidligst vil kunne være færdigt ultimo 2027, idet der må påregnes 6-7 år til projektering og opførsel af projektet".

Tilmed har Borgerrepræsentationen i august 2018 vedtaget at søge Nordhavnstunnelen etableret i 2027, og ved budgetaftalen i september 2018 har man afsat finansiering hertil. Det forekommer derfor som en usaglig forsinkelse af lokalplanprocessen, som økonomisk både belaster HCAAT og sælger af byggeretterne, By & Havn, hvis KK først vil vedtage en lokalplan i 2025 med henvisning til risikoen for trafikbelastning fra

HCAAT-projektet før Nordhavnstunnelens forventede åbning i 2027, når HCAAT-projektet ikke kan være færdig til ibrugtagning før tidligst ultimo 2027, dvs. 6-7 år efter vedtagelse af eventuel lokalplan i 2021, jf. Rambøll. Den anførte 2 års-sikkerhedsmargin fra forvaltningens forslag til lokalplanvedtagelse i 2025 for HCAAT-projektet ift. færdiggørelsen af Nordhavnstunnelen i 2027, bygger ikke på krav i planloven og virker usaglig, når projektet har en byggeperiode på hele 6-7 år.

Forbehold i planprocessen – ikke i lokalplanen

Vi har fuld forståelse for, at forvaltningen af trafikmæssige årsager ikke ønsker ibrugtagning af HCAAT-projektet før Nordhavnstunnelen er etableret, og derfor vil vi anbefale, at man i planprocessen frem til lokalplan indarbejder det forbehold, at vedtagelsen af lokalplan for området tidligst kan ske 6 år før den forventede åbning af Nordhavnstunnelen. Dermed er det på forhånd i planprocessen tydeliggjort for HCAAT, at der ikke kommer en lokalplan, som rummer mulighed for etablering af HCAAT-projektet i 2021, hvis Nordhavnstunnelen forventes færdiggjort senere end 2027. Den planrisiko er HCAAT villig til at acceptere.

Dog vil vi gerne anmode om, at lokalplanen for den del af projektet, som omfatter opførelse af almene ungdoms- og studieboliger, ikke gøres afhængig af Nordhavnstunnelens åbning, hvorved lokalplanen herfor kan vedtages i 2021. HCAAT har indgået aftale om etablering af almene boliger med et areal på ca. 6.250 m², svarende til 25 procent af lejlighederne, som opføres og drives af den almene boligadministrator KAB. De almene boliger vil blive etableret som ungdoms- og kollegielignende boliger, hvoraf en andel målrettes unge med særlige udfordringer. H.C. Andersens Adventure Tower vil indgå i et forpligtende socialt samarbejde, som skal give beskæftigelse til udsatte unge.

Ingen trafiksammenbrud – det urealistiske trafikscenarie

I forhold til trafiksituationen ved det urealistiske scenarie, at HCAAT etableres i perioden 2025-27, dvs. før Nordhavnstunnelen og udbygningen af metroforbindelsen, henvises til følgende kommentar fra Rambøll i deres opfølgende notat fra 16. september 2018:

”Trafikbelastningen fra HCAAT er minimal i spidsbelastningerne og kan absorberes på det eksisterende vejanlæg i Nordhavn på kort sigt (før 2027) uden anlæg af/forsinkelse af Nordhavnstunnel samt forlængelse af metro fra Orientkaj, set over døgnet”.

Rambøll' analyse viser således, at den trafikforøgelse som sker i myldretiden (morgen og eftermiddag) fra et tænkt scenarie om etablering af HCAAT-projektet før en åbning af Nordhavnstunnelen alene forøger trafikmængden med sølle 1,3 procent om morgenen, dvs. gennemsnitlig forsinkelse på 17 sekunder for bilisterne, og 2,1 pct. om eftermiddagen, dvs. en forsinkelse på 12 sekunder. Rambøll konkluderer derfor, at ingeniør-firmaet MOE's analyse ”på ingen måde kan danne grundlag for at påvise, at HCAAT projektet er årsag til at krydset Sundkrogsgade/Kalkbrænderihavnsvej i et 2025 scenarie ikke vil fungere”.

Det er surrealistisk og meget erhvervsfjendsk, hvis forvaltningen bruger en misvisende trafikanalyse om belastningen af trafikken i Nordhavn for perioden 2025-2027 til at forsinke etableringen af vores projekt med 4 år, når vi hverken kan eller vil ibrugtage oplevelsesparken og højhusprojektet før Nordhavnstunnelen og den forventede fremrykkede metroforbindelse er etableret ultimo 2027.

Parallel planproces

Forvaltningen begrundes yderligere den langsommelige planproces med, at man ikke kan udarbejde en lokalplan for området før, byudvikling er muliggjort i Kommuneplanens rækkefølgeplanlægning, og der er vedtaget en kommuneplanramme, der muliggør lokalplanlægning for byggeriet, og Metroloven skal være ændret.

Vi anfægter ikke, at disse planforhold skal være besluttet før, vedtagelse af en lokalplan for Ydre Nordhavn, som kan rumme HCAAT-projektet, kan træffes. Vi anmoder blot om, at man igangsætter en parallel planproces med forberedelse af lokalplan for HCAAT-projektet til eventuel vedtagelse i 2021, som By & Havn mener er muligt, bl.a. ved deres udarbejdelse af helhedsplan/strukturplan i 1. kvartal 2019. Dermed har KK beslutningsgrundlaget klar i forbindelse med vedtagelsen af et eventuelt tillæg til kommuneplan 2015 med ændring i rækkefølgeplanen eller ved vedtagelsen af kommuneplan 2019, som jo forventes i 2019. Såfremt ændringen i kommuneplanens rækkefølgeplanlægning og kommuneplanramme for området – imod forventning - ikke er vedtaget i 2021, så har HCAAT naturligvis intet krav på en lokalplan i 2021.

HCAAT ønsker ikke lokalplan før vedtagelse af en kommuneplanramme, der muliggør lokalplanlægning og byudvikling i Ydre Nordhavn. HCAAT ønsker alene, at man nu igangsætter planprocessen for HCAAT parallelt med den planlagte proces for ændring af kommuneplanen frem mod 2019.

Vi kræver således ikke en lokalplan med forbehold for etablering af infrastruktur. Vi ønsker blot en planproces med det for HCAAT bebyrdende forbehold, at HCAAT først kan få en lokalplan for området i Ydre Nordhavn, når ændringen af kommuneplanen er vedtaget, og når den endelige beslutning om fremrykning af Nordhavnstunnel-projektet er vedtaget. Se vedhæftede bilag med HCAAT' forslag til proces- og tidsplan som tidligere er indstillet til TMU og ØU.

Reelt handler det om, hvorvidt KK er villig til at igangsætte planprocessen frem mod en eventuel lokalplan for HCAAT-projektet i 2020/2021, som det blev foreslået af den tidligere planchef i KK Ingvar Sejr Hansen på møder i januar og marts 2017, hvor både Rambøll, BIG, Deloitte, SLA og By & Havn deltog. HCAAT og Rambøll' forslag til tids- og procesplan er fuldt ud planfaglig gennemførlig, jf. udsagn fra den daværende planchef i KK, hvis der er politisk opbakning.

Sund økonomi

HCAAT er et omfattende projekt, og derfor er de økonomiske analyser af mulighederne for gennemførelse af projektet udarbejdet af et af verdens førende selskaber for finansiel rådgivning, Deloitte. Vi har oplevet en betydelig investorinteresse.

Den samlede projektsum på ca. 6,5 mia. kr. vil være blandt Danmarks absolut største private investeringer i byggeri. Den globale rådgivningsvirksomhed Deloitte er engageret af H.C. Andersen Adventure Tower som finansiel rådgiver på projektet og assisterer bl.a. med at rejse det nødvendige kapitalgrundlag til realisering af projektet. Investorerne forventes at blive en kombination af danske og internationale investorer herunder privatejede fonde og pensionselskaber.

Deloitte:

"H.C. Andersen Adventure Tower er et visionært og ambitiøst projekt, som bygger på en unik forretningsmodel. Projektet er overordentligt interessant fra et finansielt såvel som samfundsøkonomisk perspektiv. Det har en karakter og størrelse, som gør projektet interessant for danske såvel som internationale investorer, og når projektet realiseres, vil det væsentligt bidrage til den fortsatte vækst og udvikling i Øresundsregionen gennem fx tiltrækning af turister, skabelse af arbejdspladser, værdiforøgelse af øvrige byggerier i området og generel branding af København og hele Øresundsregionen. Vi er stolte over at være en del af holdet på et projekt, som giver så meget tilbage til byen!", Thomas Bertelsen, Director, Deloitte.

HCAAT-teamets vurdering af konsekvenserne ved at følge forvaltningernes proces- og tidsplan og vores anmodning

HCAAT ønsker at indgå en betinget købsaftale med By & Havn på det grundstykke, som er tiltænkt HCAAT-projektet, i oktober 2018, men By & Havn har meddelt HCAAT, at hvis planprocessen kommer til at strække sig over fire-seks år, så er der ikke basis for at indgå en betinget købsaftale med HCAAT på nuværende tidspunkt.

HCAAT meddeler, at de har behov for klarhed omkring indgåelsen af den betingede købsaftale på grunden. HCAAT meddeler, at såfremt Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget vedtager den af forvaltningen anbefalede proces- og tidsplan, vil det forventeligt have den konsekvens for HCAAT, at de ikke kan opnå

den betingede grundkøbsaftale med By & Havn og dermed ikke kan rejse investormidler til at fortsætte udviklingen af HCAAT-projektet.

Vi anmoder i al sin enkelthed om, at HCAAT kan få en lokalplan og byggetilladelse, som gør det muligt at ibrugtage oplevelsesparken og højhus-tårnet, når infrastrukturen med Nordhavnstunnel og metroforbindelse til døren er på plads om ca. 9 år, ultimo 2027.

Med baggrund i ovenstående anmoder vi om, at TMU og ØU godkender og igangsætter HCAAT-teamets forslag til proces- og tidsplan, som muliggør en lokalplan for HCAAT-projektet i forventet 2021.

Med venlig hilsen

KURT IMMANUEL PEDERSEN – CEO / FOUNDER



H.C. Andersen Adventure Tower ApS

Jernholmen 39 - 41

DK – 2650 Hvidovre

Mob: +45 2093 2030

kp@hc-andersen-tower.com

Denne e-mail kan indeholde fortrolige oplysninger. Hvis du fejlagtigt har modtaget denne e-mail, beder vi dig underrette afsenderen, slette e-mailen og undlade at dele eller kopiere den.

Fra: Bjarke Curtz Jansen [<mailto:bjhj@ramboll.dk>]

Sendt: 16. september 2018 12:20

Til: 'Kurt Immanuel Pedersen'

Cc: Christina Mose

Emne: HCAAT: Rambøll bemærkninger til kommentarer fra B&H vedr trafikanalyse

Hej Kurt

Som lovet, jeg er på vej til lufthavnen, vil du videresende til dem du finder relevant hos B&H og KK.

Med venlig hilsen

Bjarke Curtz Jansen

Senior Director

Buildings East

M +45 51616177

bjhj@ramboll.dk

Rambøll

Hannemanns Allé 53

DK-2300 København S

www.ramboll.dk

CVR NR. 35128417



TRAFIKTAL FOR ØSTERBRO FØR OG EFTER INDVIJSELN AF NORDHAVNSVEJ MAJ 2018



H.C. Andersen Adventure Tower (HCAAT)
Kurt Immanuel Pedersen, adm. Direktør

Dato 16-09-2018

BEMÆRKNINGER TIL BY OG HAVNS BEMÆRKNINGER TIL RAMBØLL'S KOMMENTARER TIL TRAFIKANALYSE NORDHAVN 2018

Rambøll
Hannemanns Allé 53
DK-2300 København S

Ad punkt om døgnfordeling af trafik:

Det må konstateres, at det stadig ikke kan oplyses hvilken trafik der i Moe's analyse er lagt ind i spidsbelastningerne.

T +45 5161 1000
F +45 5161 1001
www.ramboll.dk

Ad punkt om forøget trafik på Vordingborggade:

Rambøll finder det stadig usandsynligt at trafikken er steget på Vordingborggade i forbindelse med åbningen af Nordhavnsvejen. For nærværende må det dog accepteres med den oplyste trafiktælling fra maj 2018 at trafikken på Vordingborggade er steget med 6,7% og altså ikke 13% som Moe's analyse anviser. Dette er dog stadig 6,3%-point for højt. Samtidig stiger trafikken på Kalkbrænderihavnsvej, iht. Moe's 2018 kalibrering, med kun 2% efter Nordhavnsvejens åbning, jf. trafiktællingen maj 2018 angives en stigning på 26,3%, mens der i Sundkrogsgade er et fald på 6,1% og altså ikke en stigning på 2%. Der er altså endog meget store divergenser mellem det kalibrerede 2018 udgangspunkt - som netop benyttes til at konkludere på 2025 scenarierne - og den ret faktiske optalte trafik i området.

Ref. HCAAT

Se i øvrigt Bilag 1: Maj 2018 Trafiktælling.

Ad punkt om serviceniveauer:

Rambøll anfægter ikke seriositeten omkring Moe's analyse og har ikke påstået at Moe's har anvendt forkerte metoder ej heller vedr. krydsenes omløbstiden. Rambøll pointerer blot, at det netop pga. krydsenes høje omløbstider vil være mere retvisende at kategorisere Serviceniveau F ved ventetider over 100 sek.

Rambøll Danmark A/S
CVR NR. 35128417

Ved sammenligninger af 2025 basis og Alternativ 1, HCAAT, i krydset Sundkrogsgade/Kalkbrænderihavngade kan følgende opsummeres, jf. MOE's Analyse:

Morgenspidsbelastning	Antal køretøjer	Gennemsnitlig forsinkelse	Serviceniveau
2025 Basis	4.323	62 sek	E
Alternativ 1, HCAAT	4.380	79 sek	E
Forskel (og i %)	+57 (1,3%)	+17 sek	uændret

Eftermiddagspidsbelastning	Antal køretøjer	Gennemsnitlig forsinkelse	Serviceniveau
2025 Basis	4.374	77 sek	E
Alternativ 1, HCAAT	4.467	89 sek	F (E)
Forskel (og i %)	+93 (2,1%)	+12 sek	Forhøjet (uændret)

Som det fremgår ved 2025 Basis scenariet, er krydset Sundkrogsgade/Kalkbrænderihavngade yderst belastet og med betydelige ventetider og kødannelser. På trods af dette kan krydset Sundkrogsgade/Kalkbrænderihavngade fastholdes i servicekategori E i scenariet Alternativ 1, HCAAT, for både morgen- og eftermiddagsspidsbelastninger, hvis man følger forslag til vejreglerne, der alt andet lige ift. de simuleringer der er fortaget må findes mest korrekte.

Som det også fremgår af ovenstående tabel forårsager scenariet Alternativ 1, HCAAT, altså kun en stigning på henholdsvis 1,3% og 2,1% i antallet af køretøjer eller 57 og 93 flere køretøjer ud af over 4.300 køretøjer. Når det samtidig nu kan påvises, at der ift. trafikbelastningen på Vordingborggade er en afvigelse på 6,3%-point i det kalibrerede 2018 Basis Scenarie svarede til ca 600 køretøjer set over et døgn - må det alt andet lige konkluderes at en påstået stigning på 1,3% og 2,1% er marginal og ikke kan danne grundlag for en konklusion.

Set i lyset af at der i udgangspunktet påviseligt er en afvigelse på 6,3%-point for meget trafik på Vordingborggade og åbenbart også en afvigelse på Kalkbrænderihavngade og Sundkrogsgade på hhv. +24,3%-point og -4,1%-point og dermed en afvigelsesmargin på flere tusind køretøjer, kan det fastholdes at HCAAT giver en minimale og ubetydelig trafikstigning, som i øvrigt ligger langt under den påviste afvigelse og medfølgende simuleringssikkerhed.

Med ovenstående bemærkninger finder Rambøll stadig at Moe's analyse på ingen måde kan danne grundlag for at påvise at HCAAT projektet er årsag til at krydset Sundkrogsgade/Kalkbrænderihavngade i et 2025 scenarie ikke vil fungere.

Rambøll kan derfor stadig fastholde sin oprindelige vurdering:

Trafikbelastningen fra HCAAT er minimal i spidsbelastningerne og kan absorberes på det eksisterende vejanlæg i Nordhavn på kort sigt (før 2027) uden anlæg af / forsinkelse af Nordhavnstunnel samt forlængelse af metro fra Orientkaj, set over døgnet.

Igen skal det pointeres at Byggeriet af HCAAT tidligst vil kunne være færdigt ultimo 2027, idet der må påregnes 6-7 år til projektering og opførsel af projektet. Denne trafikdrøftelse bygger således fortsat på en forkert 2025 grundlag, hvor det antages at HCAAT er færdigbygget i 2025. Forudsætning bør ændres til et 2027 scenarie, hvor de forventede forbindelser til Nordhavn via Nordhavnstunnelen og Metro er etableret.

		Forår 18	Efter år 18	Forår 19	Efter år 19	Forår 20	Efter år 20	Forår 21	Efter år 21	Forår 22	Efter år 22	Forår 23	Efter år 23	Forår 24	Efter år 24	Forår 25	Efter år 25	Forår 26	Efter år 26	Forår 27	Efter år 27	Forår 28	Efter år 28	Forår 29	Efter år 29	Forår 30	Efter år 30
A.	Politisk behandling	1	2	3+4	5+6	7	8																				
B.	Kommuneplan 2015 + tillæg / 2019																										
C.	Foranalyser																										
D.	Forstudie til Bebyggelsesplan																										
E.	Startredegørelse																										
F.	Projekt og højhusdesign																										
G.	Lokalplan + VVM																										
H.	Projektering																										
I.	Nordhavns-tunnel åbning																										
J.	Metrostationer åbning																										
K.	Myndigheds-behandling																										
L.	Byggestart og -periode																										

(A) Politisk behandling / fremlæggelser

1. På udvalgsmøderne i marts og april 2018 anmoder HCAAT om politisk vedtagelse af, at der arbejdes videre med HCAAT-projektets indhold, herunder en forlystelses- og oplevelsespark samt offentligt tilgængelige friarealer, et HCAAT-højhus på op til 280 meter, med en samlet bebyggelse på op til 150.000 m2 etageareal, på en grund på ca. 85.000 m2 ved metroen og Krydstogtskaj i Nordhavn, og at der arbejdes videre efter HCAAT-projektets proces- og tidsplan. Den politiske vedtagelse er afgørende for at opnå en betinget grundkøbsaftale mellem By & Havn og HCAAT samt investortilsagn til at fortsætte udviklingen af HCAAT-projektet.
2. Sag om kommuneplantillæg til kommuneplan 2015 med politisk godkendelse af ændring i rækkefølgeplanen til HCAAT-projektet.
3. Forslag til Kommuneplan 2019.
4. Sag om behandling af startredegørelse for HCAAT-projektet.
5. Sag om igangsættelse af lokalplan for HCAAT-projektet, orientering om design af HCAAT-højhus.
6. Vedtagelse af Kommuneplan 2019.
7. Forslag til lokalplan for HCAAT-projektet med miljørapport og VVM-redegørelse for projektet. Politisk beslutning om, at forslaget sendes i høring.
8. Vedtagelse af lokalplan, kommuneplantillæg og VVM-rapport for HCAAT-projektet.

(B) Tillæg til Kommuneplan 2015 / Kommuneplan 2019

HCAAT anmoder primært om, at der udarbejdes et kommuneplantillæg, med en vedtaget ændret kommuneplanramme, som et tillæg til kommuneplan 2015, der således vil kunne danne grundlag for planprocessen. Sekundært anmoder HCAAT om, at lokalplanprocessen udarbejdes parallelt med Kommuneplan 2019.

Årsagen til at vi ønsker et tillæg til kommuneplan 2015 som grundlag for planprocessen er, at vi ønsker at undgå eventuelle forsinkelser grundet andre forhold, som er uvedkommende for HCAAT-projektet, men som kan være afgørende for vedtagelsen af kommuneplan 2019.

Det afgørende for HCAAT-projektet er, at kommuneplanrammen starter op i henhold til proces- og tidsplanen, som den er fremlagt af HCAAT, jf. ovenstående, hvilket der er redegjort for i dybden nedenfor i dette dokument.

(C) Foranalyser

De nødvendige foranalyser, herunder VVM-screening og turismeanalyse afklares med Københavns Kommune ("KK") og By & Havn.

(D) Forstudie til Bebyggelsesplan

HCAAT-projektet indgår en betinget grundkøbsaftale med By & Havn på et areal på ca. 85.000 m², som er nabo til Metrogrunden på ca. 15.000 m². Det samlede areal for HCAAT og Metro på ca. 100.000 m² indgår i forstudiet til bebyggelsesplanen, herunder den endelige placering af HCAAT-projektet.

By & Havn tilvejebringer et grundlag for at definere en byggegrund samt rammerne for opførelse af HCAAT-projektet. By & Havn konkluderer, at det fornødne grundlag for at definere bymæssige rammer for HCAAT-projektet kan tilvejebringes i form af et "Forstudie til bebyggelsesplan".

Under forudsætning af, at Borgerrepræsentationen vedtager at muliggøre HCAAT-projektet i marts 2018, påbegynder By & Havn udarbejdelse af et forstudie til bebyggelsesplan i marts 2018. Forstudiet til bebyggelsesplan har følgende 3 faser:

- 1) marts – august 2018: Det forberedende arbejde til forstudiet udføres,
- 2) september 2018 – marts 2019: Selve forstudiet gennemføres,
- 3) april 2019: På grundlag af forstudiet igangsættes proces for HCAAT' byggegrund frem til lokalplan.

Rammer for HCAAT-projektets omfang, bebyggelsesstruktur og indretning af udearealer samt placering øst for metro mv. indgår som forudsætninger i forstudiet for bebyggelsesplan. Yderligere oplysninger forefindes i vedhæftede notat og kort, som er udarbejdet af By & Havn i januar 2018.

(E) Startredegørelse for HCAAT-projektet

Startredegørelsen indstilles i foråret 2019, efter forstudiet for bebyggelsesplanen er gennemført af By & Havn, senest i april 2019. Startredegørelsen i 2019 er afgørende for at opnå en lokalplan i 2020, og dermed muligheden for at tiltrække de langsigtede investortilsagn til HCAAT-projektet.

(F) Projekt og højhusdesign

HCAAT-projektteamet udarbejder projekt og højhusdesign som skitseforslag. HCAAT anmoder om, at der ikke afholdes arkitektkonkurrence, men at der gennemføres en særlig proces, hvor HCAAT-teamet udarbejder 2-3 skitseforslag med høj grad af involvering af KK og øvrige relevante interessenter til belysning af muligheder og konsekvenser.

En tilsvarende proces er gennemført på Posthusgrunden, hvor Lene Tranberg og Gehl arkitekterne fremkom med flere skitseforslag, inden projektet blev endelig godkendt i KK. HCAAT anmoder om samme mulighed, dog med udgangspunkt i vores inkluderende proces.

Visionen og ambitionen er at skabe et H.C. Andersen-vartegn i København, bestående af Nordens højeste ejendom på op til 280 meter, en H.C. Andersen inspireret turistattraktion, samt en offentlig grøn H.C. Andersen park med gratis adgang - et unikt internationalt referenceprojekt for København, som vil tiltrække særlig opmærksomhed. Det ses som en særlig værdi ved HCAAT-projektet, at vi anvender et dansk og internationalt anerkendt arkitektteam. Valget af Bjarke Ingels Group (BIG) vurderes af investorerne, at være særlig vigtig, da de bl.a. har stor højhuserfaring.

Grundvilkår, byggehøjde, volumen og mulige placeringer for HCAAT-tårnet og parken indgår i forstudiet til bebyggelsesplanen, som gennemføres af By & Havn i 2018 og 2019, herunder at grunden forventes at blive på 85.000 m², placeret ved metroen og krydstogtskaj i Nordhavn, med et HCAAT-højhus på op til 280 meter og med et volumen på op til 150.000 m².

(G) Lokalplan og VVM

Kommuneplantillægget til kommuneplan 2015 eller indarbejdelse i kommuneplan 2019 er en forudsætning for lokalplanen til HCAAT-projektet.

I henhold til HCAAT-teamets proces- og tidsplan indstilles den byggeretsgivende lokalplan til vedtagelse i efteråret 2020.

Der er afsat 1,5 år til udarbejdelse af plangrundlaget, herunder miljørapport og VVM-redegørelse, hvilket vil give et solidt grundlag for en vurdering af de miljømæssige forhold ved HCAAT-projektet.

(H) Projektering

Projekteringen er planlagt til at blive udført i 2021, 2022 og 2023, hvilket forudsætter, at den endelige lokalplan for HCAAT-projektet senest godkendes i 2020.

Samarbejdet om at udvikle, projektere og bygge HCAAT-projektet sker med et stærkt team af danske og internationale samarbejdspartnere (BIG, SLA, Rambøll, Züblin, FORREC, ECA, KAB, Deloitte, 3F København og HORESTA). Der vil blive indgået aftale med 3F og KK om sociale klausuler ved HCAAT byggeriet, herunder forpligtelse til uddannelse af lærlinge og overholdelse af danske overenskomster.

Det vil blive undersøgt i samarbejde med KK, hvorvidt lokalplanprocessen kan give mulighed for tidligere opførelse og ibrugtagning af de planlagte ca. 200 ungdoms- og studieboliger på arealet, således at disse boliger ikke behøver at afvente opførelsen af selve højhusbygningen.

Der etableres almene boliger med et areal på ca. 6.250 m², svarende til 25 procent af lejlighederne, som opføres og drives af den almene boligadministrator KAB. De almene boliger vil blive etableret som ungdoms- og kollegielignende boliger, hvoraf en andel målrettes unge med særlige udfordringer. HCAAT vil indgå i et forpligtende socialt samarbejde, som skal give beskæftigelse til udsatte unge.

Ved HCAAT-byggeriet fungerer alle samarbejdspartnere på lige fod som rådgivere i planlægningsfasen med en HCAAT-projektorganisation i spidsen for teamet. Det planlægges, at samarbejdet i projekteringsfasen fører frem til, at der kan indgås aftale om en endelig entrepriseaftale.

(I) Åbning af Nordhavnstunnelen

KK forventer, at anlægsloven for Nordhavnstunnelen vedtages i 2019, og at Nordhavnstunnelen åbner i efteråret 2027.

(J) Åbning af Metrostationer

By og Havn og KK mener, at det vil være hensigtsmæssigt med en Metroåbning allerede i 2025, idet containerhavnen flyttes i 2021, og halvdelen af Levantkaj forventes bebygget til det stationsnære område i 2023-2025.

Arkitektkonkurrence om helhedsplanen for Levantkaj er udskrevet af By & Havn og afsluttet i januar 2018. Metrolinjen er fastlagt for både Levantkaj og første del af Krydstogtskaj med denne konkurrence.

Det er politisk besluttet, at Metrostationerne på Levantkaj og Krydstogtskaj skal bygges samtidig og være færdige senest i 2030. Med politisk vilje og ved behov kan færdiggørelsesdatoen fremskyndes allerede til fx 2025-2027. Stationsnærhed giver større mulighed for og frihed til at tillade både erhvervsbyggeri og tæt boligbyggeri.

Det forventes derfor, at det bliver Nordhavnstunnelens åbning i 2027, der bliver afgørende for åbningstidspunktet af H.C. Andersen Adventure Tower & Park i Nordhavn.

(K) Myndighedsbehandling af HCAAT-projektet

Fastlæggelse af tidspunktet for myndighedsbehandlingen af HCAAT-projektet forventes bestemt af vedtagelse af anlægsloven for Nordhavnstunnelen. HCAAT-teamet er blevet oplyst, at forberedelserne af lovforslaget påbegyndes i 2018-2019, og forventes vedtaget i 2019.

(L) Forventet byggestart og -periode for HCAAT-projektet

Byggeriet af HCAAT-projektet, indeholdende tårnet, forlystelses- og oplevelsesparken samt den offentlige park mv. forventes at tage 4-5 år. Derfor ønskes byggestart i 2023, hvilket fordrer en vedtaget lokalplan senest i 2020, for at der kan være tid til udarbejdelse af dispositionsforslag, projektforslag, myndighedsprojekt, myndighedsgodkendelse, hovedprojekt, udbud og kontrahering mv.

Hvis lokalplanen vedtages i december 2020 har lokalplanen været drøftet i ca. 5 år med KK, idet HCAAT første gang afholdt møde med Overborgmesteren i december 2015, og den formelle beslutningsproces vil have haft en varighed på 3,5 år, startende fra tidspunktet for drøftelsessagen i TMU i juni 2017 til lokalplanens forventede vedtagelse i december 2020.

Forvaltningernes forslag til proces- og tidsplan vil give en samlet formel beslutningsproces på mere end 8 år fra tidspunktet for drøftelsessagen i TMU i juni 2017 til lokalplanens forventede vedtagelse i december 2025.

HCAAT' vurdering af konsekvenserne ved at følge forvaltningernes proces- og tidsplan:

HCAAT og By & Havn ønsker at indgå en betinget købsaftale på det grundstykke, som er tiltænkt HCAAT-projektet i april 2018, men By & Havn har meddelt HCAAT-teamet på et møde hos KK d. 19. december 2017, at hvis planprocessen kommer til at strække sig over 4-6 år, så er der ikke basis for at indgå en betinget købsaftale med HCAAT.

Udgangspunktet i de hidtidige drøftelser mellem HCAAT, By & Havn og KK har været en lokalplanproces på ca. 2 år med en lokalplan senest i 2020. Denne model for planprocessen er i overensstemmelse med den proces- og tidsplan, som HCAAT præsenterede på et møde i november 2017 med deltagelse af KK og By & Havn, der bygger på den skitse til planproces, som Københavns Kommunes tidligere planchef foreslog på møder i januar og marts 2017.

Det er afgørende for HCAAT's investorer, før de vil investere yderligere i projektudviklingen, at den betingede købsaftale på grunden bliver indgået mellem HCAAT og By & Havn. Investorerne har således behov for klarhed omkring indgåelsen af den betingede købsaftale på grunden, og såfremt den lange proces- og tidsplan, som forvaltningerne fremlægger, vedtages, så vil det forventeligt have den konsekvens, at HCAAT ikke kan opnå den betingede grundkøbsaftale med By & Havn, og dermed kan der ikke rejses de nødvendige investormidler til at fortsætte udviklingen af HCAAT-projektet.

Hvis HCAAT-projektet ikke bliver opført, så vil det ydermere medføre, at Danmark/København/Lokalområdet/Bydelen går glip af:

- En international turistattraktion og offentlig grøn park i Nordhavnen, som skaber et "grønt hjerte" i Nordhavn med markant beplantning både i forlystelses- og oplevelsesparken samt i den offentlige park med gratis adgang
- Et H.C. Andersen-vartegn for Danmark og København – en attraktion, som vil tiltrække turister, og skabe en af de største arbejdspladser i Nordhavnen
- Grønt og bæredygtigt byggeri og efterfølgende drift efter de førende standarder indenfor bæredygtighed
- Beskæftigelse på ca. 8.000 personer i byggeperioden på 4-5 år, og permanent beskæftigelse til 1.500-1.800 personer
- Uddannelse af lærlinge i byggeperioden og job til socialt udsatte unge
- Opførelse af både private og almene boliger, hvor de almene boliger tilbydes studerende og socialt udsatte unge, som sikrer en blandet beboersammensætning
- Skatteindtægter og indtægter fra salg af areal med baggrund i en samlet investering på ca. 6,5 mia. kr.
- Et internationalt unikt referenceprojekt for København og danske virksomheder med sammenkobling af arkitektur og design på et grønt, bæredygtigt og socialt ansvarligt grundlag
- Nordens højeste ejendom – op til 280 m med 65-75 etager i form af en multifunktionel bygning, der skaber et aktivt bymiljø og byliv 24/7 hele året rundt
- Fremrykning af infrastrukturinvesteringer i form af Nordhavnstunnel og Metrostationer (Integration af Metroen i byen og parken)
- En katalysator for byudviklingen i den ydre del af Nordhavnen, som bliver et naturligt samlingspunkt i denne del af Nordhavn
- En aktiv kantzone med café- og byliv langs med cruise-terminalerne, som byder cruiseturisterne velkommen til et levende København med gåafstand på 100 m
- Offentligt tilgængelige parkområder der skaber naturlig klimatilpasning og økosystemtjenester, der gør bydelen/Oceankaj mere bæredygtig

Yderligere oplysninger og materiale omkring HCAAT-projektet kan findes på www.hc-andersen-tower.com.

Nærværende dokument er udarbejdet af HCAAT-teamet den 25. januar 2018.

Jeg har i går (16/9-2018) sendt jer en mail, med den fulde argumentation for, hvorfor vi anmoder om, at TMU nu godkender og igangsætter HCAAT's forslag til proces- og tidsplan, som muliggør en lokalplan for HCAAT-projektet i forventet 2021.

HCAAT-projektet er et omfattende og komplekst projekt, som Rambøll vurderer det tager 6-7 år at udføre efter godkendt lokalplan. Væsentlige tidsforsinkelser vil medføre at projektet må opgives. Derfor er det nødvendigt at processen igangsættes nu.

Det betyder så på grund af projektets omfang og lange byggetid, at lokalplan helst skal tildeles ca. 6 år før (2021) den forventede ibrugtagning af Nordhavntunnelen (2027). Og ikke 2 år før (2025) som ønsket af forvaltningen.

Det mest samfundsøkonomiske og kommunaløkonomisk optimale er at infrastrukturen kan udnyttes kort tid efter den er etableret. HCAAT projektet vil generere et besøgstal på forventet 1,5 mio. årlige gæster, og det vil fremme udviklingen i hele Nordhavn, herunder brugen af metro.

I har et åbent vindue nu til at træffe beslutningen om at igangsætte planprocessen for HCAAT. Vores grundkøbsaftale med By og Havn udløber desværre, hvis der ikke vedtages en planproces med mulighed for en lokalplan indenfor de kommende 4 år.

Vi anmoder ikke om en forpligtende beslutning om en lokalplan i 2021. Vi har fuld forståelse for, at Teknik og Miljøudvalget i processen har mulighed for at udskyde lokalplanen, hvis de nødvendige planmæssige beslutninger og beslutninger om infrastruktur ikke er truffet i 2021.

Vi har også fuld forståelse for, at planprocessen kan bremses hvis strukturplanen/helhedsplanen fra By og Havn for HCAAT's placering og samspil med helheden i ydre Nordhavn viser, at HCAAT projektet ikke er velegnet til placering i området. Den strukturplan fra By og Havn forventes færdig i Q1 2019 hvis TMU igangsætter planprocessen snarest.

Vi ønsker ikke og har ikke mulighed for at ibrugtage HCAAT før infrastrukturen er på plads.

Vi anmoder derfor om at få en lokalplan og byggetilladelse, som gør det muligt at ibrugtage oplevelsesparken og højhus-tårnet, når infrastrukturen med Nordhavntunnel og den forventede metroforbindelse til døren er på er på plads om ca. 9 år, ultimo 2027.

Vi ønsker at HCAAT-projektet går hånd i hånd med Nordhavntunnelen.

Nu vil Christina Mose fra Rambøll gennemgå trafikundersøgelsen.

Konklusion fra Rambøll's trafikundersøgelse:

Rambøll finder stadig at Moe's analyse på ingen måde kan danne grundlag for at påvise, at HCAAT-projektet er årsag til at krydset Sundkrogsgade / Kalkbrænderihavngade i et 2025 scenarie ikke vil fungere.

Rambøll vil derfor fortsat fastholde sin oprindelige vurdering: (afslutningen på Rambøll/Christina's foretræde)

Trafikbelastningen fra **HCAAT er minimal i spidsbelastningerne** og denne kan absorberes på det eksisterende vejanlæg i Nordhavn på kort sigt (før 2027) uden anlæg af / forsinkelse af Nordhavntunnel samt forlængelse af metro fra Orientkaj.

Igen skal det pointeres at byggeriet af HCAAT tidligst vil kunne være færdigt **ultimo 2027**, idet der må påregnes 6-7 år til projektering og opførelse af projektet.

Yderligere **skal igen pointeres** at drøftelsen af de trafikale konsekvenser og effekter bygger på et kunstigt og forkert grundlag, hvor det antages at **HCAAT er færdigbygget i 2025**. Forudsætningen bør ænders til **et 2027 scenarie**, hvor de forventede forbindelser til Nordhavn via Nordhavntunnelen og Metro er etableret.