



## Notat

### Jernbanebyen – forbedring af forbindelser til området og udbygningsaftalen

#### Resumé

Grundejerne har tilbudt en udbygningsaftale med en samlet værdi på op til 300 mio. kr. Eftersom grundejerne i udbygningsaftalen prioriterer at etablere en stibro over metroens kontrol- og vedligeholdelsescenter, vil der være behov for en større kommunal medfinansiering til en udvidelse af stitunnelen fra Jernbanebyen til Enghavevej. En udvidelse af stitunnelen vurderes at være en afgørende trafikal forudsætning for udviklingen af området, herunder den kommende nye skole. Medfinansieringen er pt. estimeret til ca. 50 mio. kr. for den smalleste variant på 6,8 m, og medfinansieringen øges, hvis stitunnelen fordyres, og/eller hvis der ønskes den af Teknik- og Miljøforvaltningen anbefalede bredde på 8 m. Der kan alternativt stilles krav om stibroen i lokalplanen, og der kan stilles krav om krydsombygningerne efter vejloven. Der kan ikke stilles krav om stitunnelen i lokalplanen.

#### Sagsfremstilling

##### Forudsætning om forbedring af forbindelser til området i startredegørelsen

Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget godkendte henholdsvis den 4. og 26. april 2022 intentioner og anbefalinger i startredegørelse om igangsættelsen af udarbejdelsen af lokalplanforslag med kommuneplantillæg for Jernbanebyen med en række ændringer.

Lokalplanlægningen med kommuneplantillæg skal muliggøre udvikling af et blandet byområde med boliger og serviceerhverv, herunder en række kommunale funktioner. Der er tale om en samlet byggeretsgivende planlægning for ca. 500.000 m<sup>2</sup> etageareal. Et af formålene med en samlet byggeretsgivende planlægning – i stedet for en rammelokalplan med efterfølgende byggeretsgivende lokalplantillæg – er at sikre fremtidige forbindelser til og fra området.

Det fremgår blandt andet af startredegørelsen, at:

*“Området er i dag trafikalt set dårligt forbundet med den omgivende by og de nærliggende stationer. Med lokalplanlægningen forudsættes en forbedring af forbindelserne til området, herunder mulighed for en kommende stibro over baneterrænet til Ingerslevsgade, en udvidelse*

31-05-2024

Sagsnummer i F2  
2024 - 6189

Dokumentnummer i F2  
5099168

Sagsnummer eDoc  
2024-0106038

ØKF Team Planlægning (2387)

*af eksisterende stitunnel til Enghavevej, samt adgange til Vasbygade, Carsten Niebuhrs Gade og Enghavevej", og at "Der fastlægges en stibro over CMC, så den nordlige og sydlige del af Godsbaneterrænet forbindes".*

Det er således forudsat i startredegørelsen, at der med lokalplanlægningen sker en forbedring af forbindelserne til området.

Det var på tidspunktet for vedtagelsen af startredegørelsen forventningen ud fra dialog med grundejerne, at der både ville komme en stibro over kontrol- og vedligeholdelsescentret, ske en udvidelse af stitunnelen og muligvis yderligere forbindelser som led i udviklingen af området.

Særligt udvidelsen af stitunnelen er en afgørende forudsætning for udviklingen af Jernbanebyen. Antallet af daglige brugere af stitunnelen forventes at stige fra ca. 2.000 i dag til ca. 12.000, når Jernbanebyen er fuldt udviklet. Stitunnelen skal støtte op om Jernbanebyen som bilfri bydel, og den er nødvendig for trafikafvikling og -sikkerhed.

#### Udkast til udbygningsaftale

Grundejerne har opfordret kommunen til at indgå en frivillig udbygningsaftale om infrastrukturanlæg på op til 260 mio. kr.

Følgende infrastrukturanlæg indgår i udbygningsaftalen:

- ombygning af 5 vejkryds samt træække langs Vasbygade (ca. 59 mio. kr. inkl. risikotillæg på 25%)
- foranalyse af udvidelse af eksisterende stitunnel (2,5 mio. kr.)
- anlæg af stibro over metroens kontrol- og vedligeholdelsescenter med trapper/elevator, men uden ramper (ca. 74 mio. kr. inkl. risikotillæg på 50%)
- bidrag til finansiering af udvidelse af stitunnel til Enghavevej (ca. 124,5 mio. kr.). Stitunnelen er prissat til ca. 215 mio. kr. inkl. risikotillæg på 50%.

Grundejerne er indstillede på at forhøje de 260 mio. kr. til op til 300 mio. kr., hvis Københavns Kommunes forventede medfinansiering af stitunnelen viser sig at overstige 35 mio. kr. Hvis prisestimerne holder, vil grundejerne så bidrage med ca. 164,5 mio. kr. til etablering af stitunnelen.

Københavns Kommune har ikke tidligere modtaget et tilbud om en udbygningsaftale på et så stort beløb.

Udbygningsaftalens prioritering vil betyde, at der er behov for pt. ca. 50 mio. kr. i kommunal medfinansiering til stitunnelen.

Økonomiforvaltningen har foreslået, at stitunnelen prioriteres fremfor

stibroen, men grundejerne finder det vigtigt, at området bindes internt sammen af stibroen over kontrol- og vedligeholdelsescentret.

I indstillingen om planforslagene indgår et at-punkt om godkendelse af, at der udarbejdes et budgetnotat til Budget 2025, så der kan reserveres et beløb på ca. 50 mio. kr. i kommunekassen til restfinansiering af stitunnelen.

#### Anlæg af stitunnel

Københavns Kommune skal anlægge, drifte og vedligeholde en udvidet stitunnel. Der er tale om et kompliceret anlægsprojekt (etablering af stitunnel under 12 jernbanespor i drift på Banedanmarks areal), og det er ikke usandsynligt, at der undervejs kan opstå fordyrende komplikationer. Evt. fordyrelse af projektet i anlægsfasen skal afholdes af Københavns Kommune.

Hvis krydsombygninger og/eller stibro bliver billigere eller dyrere, reguleres restbeløbet til stitunnelen. Der er således ingen garanti for, at der er 163,5 mio. kr. til stitunnelen. Prisestimerne er i det hele taget forbundet med stor usikkerhed, særligt ift. stibroen og stitunnelen, idet der på nuværende tidspunkt ikke er foretaget en nærmere projektering af anlæggene. Der er i beløbene til både stibro og stitunnel derfor indregnet et risikotillæg på 50%. En foranalyse vil give en mere præcis pris.

I udbygningsaftalen og prisestimatet indgår endvidere alene en udvidelse af den eksisterende stitunnel til en bredde på 6,8 m, hvilket Teknik- og Miljøforvaltningen ikke umiddelbart vurderer er tilstrækkelig bredde til at fremtidssikre stitunnelen til den forventede øgede brug. Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler en bredde på 8 m. Bredde udover 6,8 m og evt. øget højde skal finansieres af Københavns Kommune.

Københavns Kommune skal tilvejebringe restfinansieringen til stitunnelen senest 31. december 2030.

Som led i at komme tættere på en præcis pris for stitunnelen indgår udarbejdelse af en foranalyse af stitunnelen i udbygningsaftalen. Teknik- og Miljøforvaltningen står for udarbejdelsen af foranalysen, der skal være færdig 17 måneder efter lokalplanens endelige vedtagelse. Når resultatet af foranalysen foreligger, drøfter og vælger grundejerne og Økonomiforvaltningen i samarbejde med Teknik- og Miljøforvaltningen, hvilken model der skal arbejdes videre med. Grundejerne og Økonomiforvaltningen udarbejder herefter en supplerende aftale, som skal forelægges Borgerrepræsentationen til endelig godkendelse.

Hvis foranalysens prisestimer væsentligt overstiger de nuværende prisestimer og nødvendiggør medfinansiering på et niveau, som Københavns Kommune ikke ønsker at prioritere og tilvejebringe, aftaler grundejerne og forvaltningerne, hvordan den resterende del af Grundejerbidraget kan anvendes til andre offentligt tilgængelige infrastrukturanlæg til gavn for kommende beboere og besøgende i området. Hvis grundejerne og forvaltningerne ikke kan blive enige, tilfalder restbeløbet grundejerne. Hvis det bliver aktuelt, vil Borgerrepræsentationen ligeledes få forelagt en sag herom til godkendelse.

#### Alternativer til en udbygningsaftale

Der er mulighed for at sikre etablering af både stibro og krydsombygninger uden en udbygningsaftale. Der kan stilles krav om etablering af stibro over kontrol- og vedligeholdelsescentret med ramper i lokalplanen ved at fastlægge stibroen som et internt fællesanlæg. Dette ville give en bedre stibro end den variant uden ramper, som grundejerne ønsker at etablere med udbygningsaftalen. Forbedring af de 5 vejkryds kan stilles som krav i medfør af vejlovgivningen.

Det er ikke muligt at stille krav om udvidelse af stitunnelen i lokalplanen. Dels ligger stitunnelen udenfor lokalplanområdet, og der er ingen planmæssig begrundelse for at inddrage arealet i lokalplanområdet. Selv hvis arealet indgik i lokalplanområdet, er der ikke tale om et internt anlæg. Endvidere er der tale om så dyrt et anlæg, at det ikke ville være proportionalt at fastlægge som fællesanlæg i lokalplanen.

Krav om stibro over kontrol- og vedligeholdelsescentret i lokalplanen kan have den konsekvens, at grundejerne trækker tilbuddet om en udbygningsaftale tilbage, eller at grundejerne reducerer medfinansieringen til stitunnelen tilsvarende. Der vil således være risiko for, at der ikke sker en udvidelse af stitunnelen som led i udviklingen af Jernbanebyen, medmindre kommunen afholder den fulde udgift.