

2. Nordhavnsvej - økonomisk ramme og fremtidssikring (2010-47445)

Borgerrepræsentationen skal tage stilling til rapporten fra den fælles statslige / kommunale arbejdsgruppe og dermed til den økonomiske ramme for anlæg af Nordhavnsvej, samt at en vurdering af hensigtsmæssigheden af en afgrening til Ydre Nordhavn skal indgå i den videre projektering af Nordhavnsvej.

INDSTILLING OG Beslutning

Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget over for Borgerrepræsentationen anbefaler

1. at arbejdsgruppens rapport tages til efterretning. Rapporten er vedlagt som bilag 2
2. at Teknik- og Miljøforvaltningen anlægger Nordhavnsvej inden for den allerede tilvejebragte finansiering på i alt 1,8 mia. kr. (p/l 2007).
3. at hensigtsmæssigheden af anlæg af en forberedelse til afgrening nu eller senere, når byudviklingen tilsiger det, skal indgå i projekteringen af Nordhavnsvej.
4. at der til anlæg af en forberedelse til afgrening afsættes et rådighedsbeløb på 80 mio. kr. (løbende p/l), rådighedsbeløbet fordeles med et rammeløft i 2013 på 30 mio. kr. (2013 p/l) og et rammeløft i 2014 på 50 mio. kr. (2014 p/l) til Teknik- og Miljøudvalgets bevilling, ordinær anlæg, funktion 2.28.22.3, rådighedsbeløbet finansieres af kommunens forventede provenu ved udlodning fra Udviklingselskabet Prøvestenen.

Problemstilling

Med principaftalen om Cityringen fra 2005 forpligtede Københavns Kommune sig til at anlægge en vejforbindelse mellem Nordhavnen og Helsingørmotorvejen. Vejforbindelsen skal muliggøre en byudvikling på 600.000 nye etagemeter i Nordhavnen. Værdiforøgelsen herfra danner grundlag for statens bidrag til finansiering af Cityringen. En firesporet vej til kysten, delvist i tunnel, skønnedes på daværende tidspunkt at kunne anlægges for 1,7 mia. kr. (p/l 2007).

Københavns Kommunes skal i henhold til aftalen finansiere vejen ud over det tilskud på 0,7 mia. kr., som Staten har bidraget med via By & Havn. Kommunens bidrag er finansieret af 1 mia. kr. (2007 p/l) fra salget af Københavns Energis elaktiviteter. Derudover er der med budgetvedtagelsen for 2007 afsat yderligere 100 mio. kr. (2007 p/l) til forlængelse af tunnelstrækningen.

Københavns Kommune gennemførte i 2008-2009 en VVM – proces for to ligestillede vejforslag helt til Ydre Nordhavn. Disse vejforslag – en gravet tunnel og en boret tunnel med fire spor og nødspor - skønnes at kunne anlægges for 4,8-5 mia. kr.

En statslig/kommunal arbejdsgruppe har i 2009-2010 vurderet behovet for fremtidssikring af den aftalte vej, samt mulighederne for at finde finansiering hertil. Behovet for eventuel fremtidssikring er vurderet i forhold til en på lang sigt væsentligt større byudvikling i Nordhavnen end aftalt i Cityringaftalen, samt mulighederne for en eventuel østlig ringvej/havnetunnel, der bl.a. kan aflaste de indre bydele for gennemkørende trafik.

Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti og Det Radikale Venstre har torsdag den 25. marts 2010

indgået en politisk aftale ”Kickstart København – vi investerer os ud af krisen”, hvoraf det fremgår at ”Parterne er enige om Nordhavnsvej skal realiseres indenfor rammerne af den allerede tilvejebragte finansiering på 1,8 mia. kr.”

Løsning

Det anbefales, at Nordhavnsvej anlægges som en firesporet vej med en sporbredde på 3,5 m. fra Helsingørmotorvejen til kysten ved Strandvænget inden for den allerede tilvejebragte økonomiske ramme på i alt 1,8 mia. kr. Nordhavnsvej er ca. 1.700 m. lang, heraf ca. 615 m. i tunnel. Hensigtsmæssigheden af anlæg af en forberedelse til afgrening nu eller senere, når byudviklingen tilsiger det, skal indgå i projekteringen af Nordhavnsvej. Anlægget af Nordhavnsvej forventes at kunne skabe ca. 1.800 nye årsværk fordelt ligeligt mellem bygge- og anlægssektoren og serviceerhvervene.

Trafik og kapacitet

En firesporet vej til Ydre Nordhavn vurderes at have tilstrækkelig kapacitet til at betjene en betydelig byudvikling i Nordhavn og en eventuel havnetunnel i lang tid fremover.

En firesporet vej som den aftalte vil have en kapacitet i størrelsesordenen 50.000 biler pr. hverdagsdøgn i begge retninger tilsammen. Af arbejdsgruppens rapport fremgår, at en fuld byudvikling af hele Nordhavn på 3.600.000 nye etagemeter i Nordhavnen vil kunne resultere i ca. 50.000 biler pr. hverdagsdøgn på Nordhavnsvej. Dette skøn bygger bl.a. på forudsætninger om en meget højklasset kollektiv trafikbetjening af byudviklingsområdet i Nordhavnen.

I et scenarie med en havnetunnel udført som en kombination af gravet tunnel og sænketunnel via Amager, og med 6 tilslutninger undervejs, vil Nordhavnsvejen blive belastet med i størrelsesordenen 70.000 biler pr. hverdagsdøgn. Den firesporede vejs kapacitet på ca. 50.000 biler pr. hverdagsdøgn vil på et tidspunkt begrænse trafikafviklingen - formentlig først efter 2050 afhængig af byudvikling mm.

Den aftalte firesporede vej til kysten vil kunne betjene den aftalte byudvikling på 600.000 nye etagemeter. Yderligere byudvikling eller en eventuel havnetunnel vil nødvendiggøre en afgrening til Ydre Nordhavn. Denne afgrening kan etableres senere.

Indførelse af kørselsafgifter vil kunne reducere biltrafikken og dermed forlænge den firesporede vejs kapacitetsmæssige holdbarhed. Uden kørselsafgifter ville en fortsat stigning i biltrafikken på et senere tidspunkt (efter 2050) skabe kapacitetsproblemer på Nordhavnsvej. En sådan udvikling ville også aktualisere en udvidelse af Helsingørmotorvejen fra 6 til i hvert fald 8 spor.

Nordhavnsvej kan anlægges som en gravet tunnel med tilslutning til Strandvænget og Kalkbrænderihavnsvej ved kysten eller som en boret tunnel helt til Ydre Nordhavn, uden tilslutning ved kysten. Med en tilslutning ved kysten vil Nordhavnsvej aflaste de nærliggende byområder, særligt Østerbro (jævnfør bilag 3), for gennemkørende trafik. Den gravede vej vil derfor blive benyttet af væsentligt flere biler end den borede vej. Hvor den gravede vej både vil fungere som en ”omfartsvej” om Østerbro og en adgangsvej til Nordhavnen, vil den borede tunnel uden tilslutning til Strandvænget – Kalkbrænderihavnsvej primært fungere som adgangsvej til havnefaciliteter og byudviklingsområdet i Nordhavnen.

Fremtidssikring, anlægsoverslag

Den statslige/kommunale arbejdsgruppe har vurderet mulighederne for fremtidssikring i form af en udvidelse af den aftalte vej med brede nødspor (forberedt for 6 spor). Begrundelsen for evt. at

tilvælge at udvide vejen allerede nu, selv om den ekstra kapacitet måske først bliver nødvendig efter år 2050, er at tunnelstrækningen ikke senere kan udvides i bredden. Denne fremtidssikring kan anlægges for 440 mio. kr.

Arbejdsgruppen har desuden vurderet en forberedelse ved kysten for en senere afgrening af Nordhavnsvej i tunnel under Svanemøllebugten til Ydre Nordhavn – når hensynet til vejbetjeningen af byudviklingen nødvendiggør dette. Denne fremtidssikring kunne i det projekterede vejforslag med brede nødspor anlægges for 80 mio. kr.

Forvaltningen anbefaler, at hensigtsmæssigheden af anlæg af en forberedelse til afgrening nu eller senere, når byudviklingen tilsiger det, indgår i projekteringen af Nordhavnsvej.

Anlæg af hele strækningen til Ydre Nordhavn inklusive en tunnel under Svanemøllebugten vil koste 1,8 – 3,2 mia. kr. mere end de 1,8 mia. kr., der allerede er finansieret. (anlægsoverslag fremgår af bilag 4).

Finansieringsmuligheder

Arbejdsgruppen har set på mulighederne for finansiering fra Infrastrukturfonden, TEN-T støtte, brugerbetaling, kørsels- og trængselsafgifter, lånefinansiering, organisering som Offentligt - Privat Partnerskab samt indtægter fra salg af kommunale aktiver og indtægter fra arealudvikling og værdiskabelse i Nordhavn. Arbejdsgruppen har ikke fundet midler, der kan finansiere en forlængelse af Nordhavnsvej til Ydre Nordhavn, eller en udvidelse af vejprofilet fra 4 til 6 spor. Endvidere har arbejdsgruppen drøftet muligheden for finansiering fra Finansloven eller Københavns Kommunes budget.

Transportministeriet har med brev af 18. marts 2010 (bilag 5) tilkendegivet, at der ikke er mulighed for, at der fra statens side gives flere penge til at fremtidssikre Nordhavnsvej i forhold til det der allerede er aftalt. Staten bidrager med 700 mio. kr. via By & Havn.

Økonomi

Københavns Kommune har tilvejebragt finansiering på 1.000 mio. kr. (2007 p/l) til Nordhavnsvej fra salget af Københavns Energis el-aktiviteter. Disse midler indgår i kommunens kassebeholdning. Derudover er der med budgetaftalen for 2007 afsat 100 mio. kr. (2007 p/l) i budgetoverslagsåret 2011 til forbedring af Nordhavnsvej. Budgetaftalen for 2007 blev indgået mellem alle Borgerrepræsentationens partier. By & Havn bidrager i henhold til aftalekomplekset omkring Cityringen med 700 mio. kr. til Nordhavnsvej. Den samlede tilvejebragte finansiering til Nordhavnsvej udgør således 1,8 mia. kr.

Forvaltningerne vil på baggrund valg af vejudformning for Nordhavnsvej i april 2010, sammen med Transportministeriet, nærmere vurdere mulighederne for at ansøge om op til 10 pct. TEN-T midler til det samlede konkrete projekt.

Til anlæg af en forberedelse til afgrening afsættes et rådighedsbeløb på 80 mio. kr. (løbende p/l), rådighedsbeløbet fordeles med et rammeløft i 2013 på 30 mio. kr. (2013 p/l) og et rammeløft i 2014 på 50 mio. kr. (2014 p/l) til Teknik- og Miljøudvalgets bevilling, ordinær anlæg, funktion 2.28.22.3, rådighedsbeløbet finansieres af kommunens forventede provenu ved udlodning fra Udviklingselskabet Prøvestenen.

Ud af den totale ramme på 1,8 mia. kr. har Nordhavnsvej og relaterede projekter modtaget bevillinger på i alt 167,4 mio. kr. (p/l 2010). Heraf er i 2008 afholdt udgifter på i alt 52,0 mio. kr. og

i 2009 på skønsmæssigt 48,1 mio. kr.

Der vil være udgifter forbundet med drift af vejen. Der skal senest i forbindelse med fastlæggelse af budgettet for 2014 være afsat midler hertil.

Videre proces

Der forelægges samtidigt med denne indstilling indstillinger om godkendelse af Kommune-plantillæg og Lokalplan for Nordhavnsvej, om anlægsteknisk udformning, og om ekspropriationer. Der vil senest i 3. kvartal 2010 blive forelagt indstilling vedr. kapitalbevilling for den valgte vejudformning samt indstilling vedrørende hensigtsmæssigheden af en forberedelse til en afgrening til Ydre Nordhavn.

Claus Juhl

Hjalte Aaberg

bilag

[1 - Fremtidssikring af Nordhavnsvej - resume](#)

[2 - Fremtidssikring af Nordhavnsvej - afrapportering fra arbejdsgruppen](#)

[3 - Trafikal aflastning af Østerbro](#)

[4 - Anlægsoverslag for Nordhavnsvej](#)

[5 - Transportministerens brev af 18. marts 2010](#)

Teknik- og Miljøudvalgets beslutning den 06.04.2010

Indstillingen blev godkendt.

Bo Asmus Kjeldgaard (F) stillede ændringsforslag til indstillingen om, at 3 at-punkt ændres og der tilføjes et 5. at-punkt til indstillingen:

3. at-punkt ændres fra:

"3. at hensigtsmæssigheden af anlæg af en forberedelse til afgrening nu eller senere, når byudviklingen tilsiger det, skal indgå i projekteringen af Nordhavnsvej."

til:

"3. at hensigtsmæssigheden af anlæg af en forberedelse til afgrening nu eller senere, når byudviklingen tilsiger det, skal indgå i projekteringen af Nordhavnsvej. Vurderingen af hensigtsmæssigheden udarbejdes i samarbejde mellem Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen."

Det 5. at-punkt lyder:

"5. at Teknik og Miljøforvaltningen i forbindelse med udbuddene indarbejder den model, der sikrer, at kommunens leverandører forpligtes til at oprette praktikpladser for unge, når der udføres arbejder for kommunen - i den udtrækning modellen ligger klar til anvendelse, når udbudsmaterialet sendes ud."

Der blev stemt om ændringsforslaget:

For ændringsforslaget stemte 6 udvalgsmedlemmer: Bo Asmus Kjeldgaard (F), Signe Goldmann (F), Peter Thiele (F), Morten Kabell (Ø), Lise Thorsen (A) og Lars Weiss (A).

Imod indstillingen stemte ingen.

3 udvalgsmedlemmer undlod at stemme: Lars Berg Dueholm (V), Jakob Næsager (C) og Karin Storgaard (O).

Ændringsforslaget blev godkendt.

Der blev stemt om indstillingen:

For indstillingen stemte 5 udvalgsmedlemmer: Bo Asmus Kjeldgaard (F), Signe Goldmann (F), Peter Thiele (F), Lise Thorsen (A) og Lars Weiss (A).

Imod indstillingen stemte 4 udvalgsmedlemmer: Morten Kabell (Ø), Lars Berg Dueholm (V), Jakob Næsager (C) og Karin Storgaard (O).

Ingen undlod at stemme.

Indstillingen blev anbefalet.

Morten Kabell (Ø) afgav protokolbemærkning:

"Enhedslisten går ind for en boret tunnel i stedet for den foreslåede nedgravede, som vil give støj og møg på hele Østerbro og som vil give alvorlige barrierevirkninger for Ryvangkvarteret. Også indfletningen vil give store gener, hvilket ikke havde været nødvendigt. Kompensationen med en cykelpakke ser pæn ud, men vil ikke gavne Østerbro i byggefasen."

Jakob Næsager (C), Lars Berg Dueholm (V) og Karin Storgaard (O) afgav protokolbemærkning:

"Det Konservative Folkeparti, Venstre og Dansk Folkeparti anerkender aftalen mellem Staten og Københavns Kommune om anlæg af en vej mellem Lyngbyvej og Øresundskysten, men vi kan ikke støtte en anlægsmetode, hvor Østerbro graves op på tværs, og hvor både Kystbanen og Østerbrogade skal afbrydes i anlægsperioden. Desuden er vi skeptiske overfor, hvorvidt vejen er fremtidssikret, idet vejen skal kunne rumme samme mængde trafik som på H.C. Andersens Boulevard, men kun på den halve bredde. Vi tvivler derfor på, at vejen er fremtidssikret til en kommende havnetunnel og evt. roadpricing."

