



Til Borgerrepræsentant Karin Storgaard

24-03-2010

Kære Karin

Sagsnr.
2010-47932

I e-mail af 10. marts 2010 og 16. marts 2010 har du stillet Økonomiforvaltningen uddybende spørgsmål om Nordhavnsvej.

Dokumentnr.
2010-201863

Dine spørgsmål er vedlagt som bilag til denne besvarelse.

Sagsbehandler
Peter Bønløkke

Spørgsmålene følger nedenstående temaer, som indgår i denne besvarelse:

1. Anlægsoverslag
2. Moms
3. Mulighed for tilslutning til Strandvænget med boret tunnel
4. Anlægsmetoden "Jacked frozen tunnels"
5. Omkostninger ved underføring under banen
6. Offentligt-Privat Partnerskab
7. ATP og Realdania
8. Samfundsøkonomi ved fremtidssikring
9. Udsættelse og grundsalg
10. Tunnelsikkerhedsdirektivet
11. TEN-støtte

Ad 1) Anlægsoverslag

Det vurderes, at Nordhavnsvej kan bygges som en firesporet vej med en cut & cover tunnel på 615 m for 1,8 mia.kr. i 2007 prisniveau. Til udgangen af december 2009 er der i alt brugt 100,1 mio. kr., i de to første måneder af 2010 skønnes forbruget at være i størrelsesordenen 14 mio. kr. Der er således i alt brugt ca. 114 mio.kr.

Ad 2) Moms

Alle priser er eksklusive moms. Det er hovedreglen i det kommunale budget- og regnskabssystem, som er det autoriserede regelsæt, at udgifter og indtægter på såvel drifts- som anlægskonto skal registreres eksklusive moms i de kommunale budgetter og regnskaber. I henhold til Bekendtgørelse om momsrefusionsordning for kommuner og regioner (Indenrigs- og Sundhedsministeriets bekendtgørelse nr. 1492 af 14. december 2006) refunderes kommunens udgift til moms fra leverandøren via momsfonden.

Ad 3) Mulighed for tilslutning til Strandvænget med boret tunnel

Forvaltningen forstår spørgsmålet således, at der spørges til hvorfor en boret tunnel ikke kan tilsluttes Strandvænget. Dette er tidligere

Center for Byudvikling

Rådhuset, 3. sal, 13
1599 København V

Telefon
3366 2047

Telefax
3366 7003

E-mail
pb@okf.kk.dk

EAN nummer
5798009800176

www.kk.dk

behandlet og beskrevet i baggrundsrapport "Teknik, december 2008 afsnit 5.2.4", hvilket jeg eftersender.

Ad 4) Anlægsmetoden "Jacked frozen tunnels"

Teknik- og Miljøforvaltningen oplyser, at metoden "Jacked tunnels" er undersøgt, men er fravalgt af flere årsager, heriblandt at tunneltraceet er meget bredt og forløbet er krumt. Metoden er teoretisk mulig, men aldrig foretaget i Danmark med et tilsvarende tunneltværsnit. Gennempresning af en krum strækning er uhyrlig svær at styre geometrisk og metoden indebære en stor risiko for, at der kan ske utilsigtet brud i jorden med sætninger af banelegemet til følge.

At fryse jorden giver ingen styrkeforøgelse af jorden over tunneltaget, da dette ligger meget tæt på sporunderbygningen. En evt. frysning vil alene have sigte på at sikre mod indstrømmende vand samt stabilitet af vandfølsomme jordlag.

Ad 5) Omkostninger forbundet ved lukning og forsinkelse af togdriften

Det er Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering, at såfremt sporspæringerne er indmeldt rettidigt, har operatørerne ikke krav på kompensation for tabte passagerindtægter når aftalte vilkår, f.eks. tidsvinduer for sporspæringer, overholdes. I øjeblikket er der overfor Banedanmark - som infrastrukturejer - varslet en totalspærring på knap 2 måneder for Nordbanen og knap 2 måneder for Kystbanen. Det forventes ikke, at de to baner vil være spærret samtidig.

Der pågår i øjeblikket et samarbejde med Banedanmark om at sikre det optimale metodevalg i forhold til togdriften, såvel som øvrige vigtige parametre så som sikkerhed, kvalitet, økonomi og risici.

Der er i anlægsoverslaget for Vejforslag A1 indregnet 100 mio. kr. til tiltag af hensyn til togdriften på Nordbanen og Kystbanen. Disse tiltag er f.eks. gangbro på Hellerup Station, del af vendespor på Østerport m.v. Det skal bemærkes, at der ikke er indgået aftaler om disse tiltag, og at overslaget alene er baseret på, hvad der i forbindelse med anlægsoverslaget blev anset for rimeligt.

I VVM-baggrundsrapporten, Samfundsøkonomi, november 2008 er gener i anlægsfasen for de togrejesende på S-banen og Kystbanen for vejforslag A opgjort til 102,8 mio. kr.

DSB har i sit hørings svar i forbindelse med VVM'en skønsmæssigt opgjort det økonomiske tab som følge af nedgangen i passagertal i sporspæringsperioden til ca. 1,5 mio. kr. per uge ved afbrydelse af S-banen mellem Hellerup og Svanemøllen og ca. 0,3 mio. kr. per uge for afbrydelse af Kystbanen.

Ad 6) Offentligt-Privat Partnerskab

Den arbejdsgruppe, der har været nedsat sammen med staten, har blandt andre finansieringsmuligheder for fremtidssikring af Nordhavnsvej også belyst mulighederne for et offentligt-privat partnerskab.

Af den fælles afrapportering vil det fremgå, at organisering som OPP ikke i sig selv tilvejebringer kapital til projektet. Projektet skal fortsat finansieres enten gennem løbende betalinger fra den offentlige part over en længere periode, eller ved at overdrage et indtægtspotentiale fra den offentlige part til den private part (f.eks. ved at give den private OPP partner mulighed for at opkræve brugerbetaling).

Finansiering gennem inddragelse af en privat partner er dyrere end f.eks. lån, den offentlige bestiller selv kan optage. Det skyldes at OPP-selskabet skal have en "risikopræmie" for at for at overtage risici fra den offentlige bestiller og at ejeren af OPP-selskabets aktiekapital forventer et afkast, der er tilpasset projektets risici. Bankerne og investorer, der stiller risikovillig lånekapital til rådighed for OPP-selskabet, vil ligeledes fastlægge rentevilkårene ud fra en vurdering af den risiko, de pågældende lån er behæftet med.

Transportministeriet og Københavns Kommune har på vejområdet i forvejen et tæt samarbejde med de private og er derfor også interesseret i, at OPP, som organisationsform, afprøves, hvor det vurderes relevant.

De kommunale erfaringer med OPP er beskedne. Efter lånebekendtgørelsen skal en kommune ved indgåelse af en kontrakt, hvor der skal erlægges en ydelse over en længere årrække f.eks. en OPP-organisering, deponere det samlede kontraktbeløb (anlægssummen). Derfor er OPP for kommunernes vedkommende som udgangspunkt ikke et redskab til ufinansierede aktivitetsudvidelser.

Transportministeriet og Vejdirektoratet afprøver OPP, med alle tre elementer - anlæg, drift og finansiering - for første gang i Danmark på vejområdet ved motorvejsstrækningen mellem Kliplev-Sønderborg.

Der er i november 2009 afgivet bud på vejprojektet fra tre konsortier (Pihl & Søn; Kliplev Motorway Group; Aarsleff). Der blev den 17. februar 2010 indgået kontrakt med Kliplev Motorway Group. Kontrakten vil ud over anlægsarbejdet løbe i 26 driftsår.

Spørgsmålet om organisering af Nordhavnsvej i et Offentligt Privat Partnerskab (OPP) har allerede været belyst undervejs i projektprocessen bl.a. i "Notat om en ny overordnet vejforbindelse

mellem Nordhavnen og Lyngbyvej" fra august 2005 og i "OPP-vurdering af vejprojektet Nordhavnsvejen" udarbejdet af ATKINS for Teknik- og Miljøforvaltningen i august 2006.

Nordhavnsvejprojektets efterfølgende drift- og vedligeholdelseskontrakt vurderes at være for lille til at det vil være attraktivt og økonomisk rentabelt at etablerer en dedikeret drift- og vedligeholdelsesorganisation til den kun ca. 2,5 km lange vejstrækning.

En nærmere undersøgelse af mulighederne for organisering som OPP og delvis finansiering af udgifterne til anlæg af en østlig ringvej i København gennem opkrævning af brugerbetaling forudsættes gennemført i forbindelse med den kommende statslige undersøgelse af mulige linieføringer for en østlig ringvejsforbindelse/havnetunnel i København.

Ad 7) ATP og Realdania

Der henvises til besvarelsen af spørgsmål 6 vedr. Offentlig-Privat Partnerskab.

Realdania har i 2005 finansieret en analyse af en havnetunnel. ATP har i medierne i første del af 2009 tilkendegivet interesse for at deltage i finansieringen, men ikke organiseringen eller byggeriet, af en havnetunnel. Investeringer fra institutionelle investorer i f.eks. en havnetunnel, vil være underlagt samme afkastkrav som de institutionelle investeres øvrige investeringer i forhold til risikoen.

Ad 8) Samfundsøkonomi ved fremtidssikring

I forbindelse med anlæg af Nordhavnsvej er der mulighed for at bygge en forberedelse til en senere afgrening af Nordhavnsvej.

En forberedelse til en eventuel videreførelse af vejen til Ydre Nordhavn vil reducere den fremtidige anlægsudgift, samt de trafikale og miljømæssige gener i anlægsfasen, såfremt der på et senere tidspunkt træffes beslutning om at videreføre vejforbindelsen under Svanemøllebugten.

Hvis det besluttes at prioritere midler til forberedelse af en afgrening til videreførelse af Nordhavnsvej under Svanemøllebugten vil denne udgift umiddelbart ikke give et samfundsøkonomisk afkast, før det besluttes at videreføre Nordhavnsvej under Svanemøllebugten. Indtil da vil investeringen ligge "passiv" hen.

Sammenlignes investeringen i fremtidssikring med eksempelvis at investere det samme beløb i tiltag der kan reducere trængslen og køkørsel på en vejstrækning hvor der allerede i dag er

kapacitetsproblemer, er det tydeligt, at investeringen i en allerede belastet vejstrækning begynder at give samfundsøkonomisk afkast med det samme. Et afgreningskammer derimod giver først et samfundsøkonomisk afkast, når det besluttet at videreføre vejen.

I samfundsøkonomiske beregninger er det desuden sådan, at gevinster (og ulemper) der optræder på kort sigt vægtes højere end gevinster (og ulemper) der ligger længere ude i fremtiden.

Den samfundsøkonomiske omkostning skal desuden ses i forhold til graden af usikkerhed i vurderingen af fremtidens behov. Eventuelle nye forhold, som på et senere tidspunkt enten udsætter eller fjerner behovet for allerede gennemførte fremtidssikringstiltag, vil have yderligere negative samfundsøkonomiske konsekvenser.

Ad 9) Udsættelse og grundsalg

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.

Transportministeren har i sit brev af 18. marts 2010 understreget, "at han finder, at vejforbindelsen har stor betydning for den planlagte byudvikling i Nordhavnsområdet, og en åbning af vejen til den aftaltet tid i 2014 er derfor også en vigtig forudsætning for By & Havns økonomi"

Dertil kommer at Nordhavnsvej, med tilslutning ved kysten, vil bidrage til en trafikal aflastning af Østerbro. Vejen fungerer både som omfartsvej for Østerbro og som adgang til Nordhavn.

En eventuel udsættelse af Nordhavnsvej med tilslutning ved kysten vil derfor også i givet fald betyde, at den trafikale aflastning som Nordhavnsvej vil give for en række gader på Østerbro, også bliver udsat.

Ad 10) Tunnelsikkerhedsdirektivet

I 2004 vedtog EU et direktiv der regulerer udformning af vejtunneler med hensyn til minimums sikkerhedskrav til tunneler i det transeuropæiske vejnet. Direktivet gælder for tunneler med en længde større end 500 meter. Nordhavnsvej indgår ikke i det transeuropæiske vejnet.

De danske vejregler stiller ikke krav om nødspor i tunneler. Der findes ikke en egentlig dansk lovgivning på tunnel-området, som ved f.eks. bygninger. Trafikstyrelsen er myndighed for tunneler, men kun jernbanetunneler. Bygningsreglementet er ikke gældende for underjordiske bygværker. Det er derfor SURR-gruppen (Sikkerhed, Udrykning, Redning, Rydning) for Nordhavnsvej, som består af ejeren, politiet, brandvæsenet og Vejdirektoratet, der sammen skal fastlægge blandt andet sikkerhedsniveauet i tunnelen.

Sikkerhedsmæssige foranstaltninger i tunnelen omfatter overvågningsudstyr for bl.a. overvågning af hastighed, havarede køretøjer, brand, luftforurening m.v., samt et Intelligent Trafikledelses System (ITS). ITS-systemet kan regulere trafikken både i og uden for tunnelen i situationer, hvor der er behov for at regulere eller afspærre trafikken i tunnelen pga. uheld eller vedligeholdelsesarbejder.

Systemerne kobles til både brandvæsen og politi, som via videokameraer hurtigt kan iværksætte den fornødne afhjælpning.

Ad 11) TEN-støtte

Inden for rammerne af EU-støtteprogrammet for TEN-T (transeuropæiske transportnet) er der mulighed for at ansøge om støtte til transportinfrastrukturprojekter i medlemslandene, hvis disse infrastrukturprojekter opfylder et af følgende kriterier:

- Indgår i de transeuropæiske transportnet (vej, jernbane, havne, lufthavne, indre vandveje)
- Er defineret som et TEN-T-prioritetsprojekt (f.eks. Femern Bælt-projektet motorveje eller andre)
- Har tilknytning til TEN-T programmets horisontale elementer (f.eks. ITS, ERTMS).

Det nuværende TEN-T støtteprogram løber i perioden 2007 – 2013, idet det er sammenfaldende med EU's budgetperiode. I indeværende budgetperiode er der afsat i alt 8,1 mia. euro fordelt på et flerårigt program (ca. 85 % af støttemidlerne), som er reserveret til TEN-T prioritetsprojekter, og årlige støtteprogrammer (ca. 15 % af støttemidlerne). Der vedtages årlige arbejdsprogrammer for TEN-T programmet, hvori det angives hvilke områder der kan forventes særlig prioriteret det pågældende år.

En eventuel ansøgning om støtte til Nordhavnsvej-projektet - som ikke er del af et TEN-T-prioritetsprojekt - vil skulle søges inden for rammerne af de årlige støtteprogrammer, i første omgang for perioden frem til udgangen af 2013. En sådan ansøgning vil godt kunne dække flere år, f.eks. en støtteperiode der dækker 2010– 2013 på grundlag af en ansøgning indgivet i 2010.

Ifølge TEN-T-programmets almindelige regler om støtteprocenter, kan der til forundersøgelser ('studies') kan ydes støtte på op til 50 %

af de samlede, støtteberettigede omkostninger, mens der til selve anlægsarbejdet kan ydes støtte på op til 10 % af de samlede, støtteberettigede omkostninger.

Idet Nordhavnsvej ikke indgår i det transeuropæiske vejnet (kun den del af Helsingørmotorvejen, der ligger nord for Motorring 3, indgår heri) vil der som udgangspunkt ikke kunne gives TEN-støtte til Nordhavnsvej som et vejprojekt.

Efter omstændighederne vil der eventuelt være mulighed for at opnå støtte til Nordhavnsvej som (evt. del af) et havneprojekt, idet vej- og baneprojekter, der giver bedre adgangsforhold til og fra TEN-T-havne indgår i TEN-T programmet.

København Havn tilhører den højeste kategori af TEN-T havne, idet den er en såkaldt 'kategori A-havn', hvortil der kræves en årlig trafikmængde på mindst 1,5 mio. tons gods eller 200.000 passagerer. Havneprojekter falder ind under TEN-T-programmets almindelige regler om støtteprocenter, idet der til forundersøgelser ('studies') kan ydes støtte på op til 50 % af de samlede, støtteberettigede omkostninger, mens der til selve anlægsarbejdet kan ydes støtte på op til 10 % af de samlede, støtteberettigede omkostninger.

Det bemærkes, at såfremt der søges om TEN-T-støtte til Nordhavnsvej som et vejprojekt, vil der ikke samtidigt kunne søges om TEN-T-støtte som et havneprojekt.

En eventuel ansøgning skal fremsendes til Transportministeriet, som foretager den videre behandling af ansøgningen i forhold til Kommissionen. Næste ansøgningsrunde vil være i foråret 2010 med en forventet ansøgningsfrist i maj/juni.

Forvaltningerne vil på baggrund af Borgerrepræsentationens forventede 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. Endvidere vil forvaltningerne i det kommende analysearbejde vedrørende linieføring for en eventuel havnetunnel søge at indtænke TEN-T midler som en eventuel finansieringskilde hertil.

Med venlig hilsen,



Rebekka Auken Nymark
Kontorchef

Bilag:

E-mail med spørgsmål fra Karin Storgaard af 10. marts 2010

E-mail med spørgsmål fra Karin Storgaard af 16. marts 2010

Spørgsmål vedrørende Nordhavnsvejen

1. Kan Københavns Kommune bygge en tunnel efter model 2003/2004 til en pris af 1.8 mia.kr der er allerede brugt 256 mio. kr.?

2. Er moms inkluderet i vore priser?

3. Hvorfor kan de store maskiner ikke komme ned, når de kan andre steder i Europa? Og Hvorfor er maskinerne ved "Cut and cover" en bedre løsning?

4. Hvorfor kan man ikke benytte metoden "jacked frozen tunnels" ?

Metoden, hvor man laver en underføring af en vej uden skader på overfladen eller at trafikken skal ændres. Metoden bruges andre steder bl.a. i Europa og USA.

Disse steder kan man opretholde togdriften med en tunnelunderføring under op til 8 jernbanespor.

Derved sparer man mange penge til lukninger/forsinkelser i forbindelse med togdriften.

5. Hvad er den aktuelle pris for lukning og forsinkelser ved togdriften?

Der er opgivet nogle priser i høringssvaret fra april 2009 fra DSB/ Banedanmark med videre. Holder de?

I høringssvaret fra Banedanmark "at rejsetidsforlængelserne for passagererne er væsentligt undervurderet i materialet fra Københavns Kommune og forsinkelserne skal revurderes" Er de revurderet og hvad er resultatet? Vedrørende passagertal gøres opmærksom på, at tallene er fra

2005 og urealistiske lave i forhold til dagens situation.

DSB skriver bl.a. "at DSB betragter juridisk set vejprojektet som skadevolder og forventer så-

Ledes, at blive holdt fuldt økonomisk skadesløs, for så vidt angår omkostninger til såvel infrastrukturtilpasninger som evt. øgede driftsomkostninger og indtægtstab som følge af anlæggelse af Nordhavnsvejen. Hvad er svaret til dette og omkostningerne?

6. Hvorfor vil man ikke benytte sig af muligheden for OPP-projekt?

Vejdirektoratet har netop d. 17/2-2010 underskrevet første OPP kontrakt om infrastruktur i DK.

"Motorvejen Kliplev – Sønderborg" efter finansudvalgets godkendelse.

Projektet omfatter anlæg af 26 km - 4 sporet motorvej

7 tilslutningsanlæg m.v.

Pris 1.535.125.000 kr. og er inkl. moms

Vejen drives i 26 år af KMG

Klipleve Motorway group.(KMG.) består af østrigsk og dansk firma

Ansvar for projektering, anlæg, drift samt finansiering og tidsmæssig planlægning er lagt i private parts hænder. Betaling sker først, når vejen åbner.

Læs mere på bl.a. Folketingets hjemmeside

7. Vi kan forstå, at f.eks. ATP og Realdania kunne være interesseret i projekterne!??
Er det ikke sådan, at OPP modellen har attraktive potentialer og mulighed for
samfundsøkonomiske
fordele – 30% besparelser er ikke unormalt

8. Nærmere forklaring om, hvordan det samfundsøkonomiske tab ved evt. fremtidssikring på
80 mio.kr.opstår. Hvorfor kan vejen ikke åbnes før 2030?

9. Hvorfor udsætter man ikke projektet, når der tænkes på manglende salg af grunde i
Nordhavn?

Kære Rebecca

Spørgsmål:

-Det nye/gamle vejforslag som Økonomiforvaltningen kalder A0 skal opfylde sikkerhedskrav m.v. når tunnelen er > 500 meter samt den skitserede trafikmængder jf. VVM-redegørelsen følgende :

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2004/54/EF af 29. april 2004 om minimumssikkerhedskrav for tunneler i det transeuropæiske vejnet.

Herunder nødspor, fortov, farligt gods, mindre end 3,5 m vejbane og lastvogne har

lov til at køre der, skal der træffes supplerende og/eller skærpede foranstaltninger for at

fremme sikkerheden på grundlag af en risikoanalyse, stigningsgrader max 3% (op til 5% ved dispensation) osv. osv.

Foreligger der et Notat eller forhåndsgodkendelse for A0 tunnelen fra EU hvor samtlige til det nævnte direktiv 's krav ?

- Er der søgt om EU tilskud for Nordhavnsvej?

Længden er næsten den samme som fra Nordhavn og til Helsingør motorvejen på nedenfor nævnte tunnel.

- Jeg skal henvise til rapporten fra Marselis tunnelen i Århus. Er det noget, vi kan bruge

Spørgsmålene ønskes besvaret jf. forretningsordnen for TMU vedtaget 11.januar 2010 således, at det kan indgå i sagsbehandlingen af vejforslag A0 som det kaldet af Økonomiforvaltningen.

m.v.h.

Karin Storgaard, MB