

6. Nordhavnstunnel - valg af løsning i forhold til vej tunnel og erstatningshavne mv. (2018-0153259)

Bilag

Bilag 1 - Principaftalen af 18. juni 2014

Bilag 2 - Lov nr. 156 af 18. februar 2015

Bilag 3 - Brevveksling mellem Københavns Kommune og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Bilag 4 - Tidligere politiske beslutninger

Bilag 5 - Nordhavnstunnel Sammenfattende rapport VVM-redegørelse

Bilag 6 - Hvidbog til VVM-redegørelse for Nordhavnstunnelen.

Borgerrepræsentationen skal tage stilling til valg af tunnelloøsning for Nordhavnstunnelen herunder erstatningshavn og evt. cykelstiforbindelse.

Sagsfremstilling

Indstilling

Instilling om,

1. at det godkendes, at Nordhavnstunnelen etableres som en kort tunnelloøsning fra Nordhavnsvej til øst for Fægehavnsvej og igangsættes under forudsætning af, at der anvises finansiering, jf. økonomiafsnittet,
2. det tages til efterretning, at forslag til anlægslov, efter krav fra staten, indeholder en fremtidssikring af Nordhavnstunnelen i form af en forberedelse til en østlig ringvej,
3. at det godkendes, at anlægsfasen af Nordhavnstunnelen etapeopdeles og erstatningshavnen placeres i Fægehavn Nord,
4. at det godkendes, at der ikke etableres en cykelstiforbindelse på tværs af Svanemøllebugten. (Økonomiudvalget)

Problemstilling

Den 18. juni 2014 indgik staten og Københavns Kommune en principaftale om, at Københavns Kommune skal etablere en tunnel under Svanemøllebugten inkl. tilkoblingsanlæg til Nordhavnsvej. Det indgår i aftalen, at tunnelen inkl. tilkoblingsanlæg til Nordhavnsvej finansieres af By & Havn og at der til formålet reserveres 2.100 mio. kr. (2014 p/l) på By & Havns budget. Kommunen og staten blev derudover enige om, at Vejdirektoratet skal varetage rollen som bygherre, eftersom staten har flest erfaringer med og indsigt i anlæg af store vej tunnelprojekter, jf. principaftalen og dertilhørende lov. nr. 156 af 18. februar 2015 (bilag 1 og bilag 2).

Som følge heraf har Vejdirektoratet, efter opdrag fra Københavns Kommune og i samarbejde med bl.a. By & Havn, gennemført en VVM-undersøgelse af en Nordhavnstunnel. Undersøgelsen belyser, efter Borgerrepræsentationens beslutning den 3. februar 2015, følgende:

- Fire scenarier for tunnelen: To længder hhv. kort (Fægehavnsvej) og lang (Kattegatvej), med og uden forberedelse til en østlig ringvej
- Forskellige anlægsmetoder: Nogle anlægsmetoder medfører, at adgangen til Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen lukkes i anlægsperioden og alle 1.420 både i havnen skal flyttes til midlertidige havne, mens andre metoder 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 Fægehavn Nord, nord for Nordhavn og på Prøvestenen.

Da VVM-undersøgelsen er udarbejdet med inddragelse af Københavns Kommune, besluttede Borgerrepræsentationen den 16. august 2016 at indgive et høringssvar til Vejdirektoratet uden væsentlige indholdsmæssige kommentarer. Derudover besluttede Borgerrepræsentationen, at Økonomiforvaltningen, på baggrund af VVM-redegørelsen og den dertilhørende hvidbog, skulle indlede en dialog med Transport-, Bygnings- og Boligministeriet om valg af tunnelloøsning.

I dialogen har Økonomiforvaltningen fremført, at Københavns Kommune udelukkende er forpligtiget til at etablere og finansiere den i principaftalen aftalte tunnelloøsning inkl. tilkoblingsanlæg til Nordhavnsvej, jf. løsningsafsnittet. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har i et brev den 29. juni 2018 meddelt Økonomiforvaltningen, at staten kun agter at fremsætte forslag til anlægslov, der indeholder en fremtidssikring af Nordhavnstunnelen i form af en forberedelse til en østlig ringvej.

Ministeriet har derimod ikke fremsat ønske om, at fremtidssikringen indebærer, at tunnelen forlænges til Kattegatvej (lang tunnel), jf. bilag 3.

Løsning

Det anbefales, at Borgerrepræsentationen beslutter, at Nordhavnstunnelen etableres som en kort tunnel fra Nordhavnvej til øst for Færgehavsvej. Det skyldes, at denne tunnelloøsning:

- Imødekommer kommunens forpligtigelser, jf. principaftalen
- På billigste måde etablerer den nødvendige forbedring af infrastrukturen af hensyn til den fortsatte byudvikling i Nordhavn, som har behov for, at tunnelen er etableret senest i 2026/2027
- Minimerer behov for at finde ekstrafinansiering, jf. indstilling om hørings svar til VVM for Nordhavnstunnelen af 16. august 2016 samt tabel I nedenfor
- Fordelene ved en lang tunnelloøsning if. til trafikafvikling i Nordhavn modsvarer ikke umiddelbart den væsentlige ekstrafinansiering, en sådan løsning kræver.

Staten kræver, at anlægsloven indeholder en fremtidssikring af Nordhavnstunnelen i form af en forberedelse til en østlig ringvej, men staten kræver ikke, at tunnelen forlænges til Kattegatvej (lang tunnel). Det anbefales, at Københavns Kommune tager til efterretning, at det af hensyn til den langsigtede planlægning af infrastrukturen i hovedstadsområdet er statens valg og ansvar på den mest hensigtsmæssige måde at fremtidssikre Nordhavnstunnelen til en eventuelt østlig ringvej. Københavns Kommune lægger til grund, at staten anviser finansiering hertil.

Det anbefales, på baggrund af de politiske udmeldinger fra Borgerrepræsentationen den 18. maj 2017, at anlægsfasen for Nordhavnstunnelen etapeopdeles og at der etableres en erstatningshavn i Færgehavn Nord (bilag 4). Således vil adgangen til Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen blive opretholdt i anlægsperioden, hvorfor det kun er nødvendigt at flytte ca. 600 sejlbåde, som i anlægsperioden vil blive placeret i nærheden af lokalområdet og eksisterende faciliteter. Samtidigt kan nuværende forhold for Svanemøllestranden og vinterbadere på Svaneknoppen opretholdes i anlægsperioden.

Vejdirektoratet har i VVM-undersøgelsen undersøgt tre forskellige cykelstiforbindelser: en klappbro, en højbro og en tunnel, der koster mellem 108,2 mio. kr. og 250,4 mio. kr. (2018 p/l). En stiforbindelse er et selvstændigt byggeprojekt, der kan anlægges efter, at Nordhavnstunnelen er etableret. Det anbefales, at Borgerrepræsentationen ikke vælger at etablere en af de skitserede stiforbindelser. Det skyldes primært, at der ikke er efterspørgsel herfor, jf. VVM-redegørelse og dertilhørende hvidbog (bilag 5 og bilag 6). Derudover skaber de undersøgte stiforbindelser udfordringer for bl.a. sejlklubberne i Svanemøllebugten.

Økonomi

I principaftalen mellem Københavns Kommune og staten er der afsat 2.100 mio. kr. (2014 p/l) på By & Havns budget til finansiering af en kort Nordhavnstunnel inkl. tilkoblingsanlæg til Nordhavnsvej. Efter at have finansieret VVM-undersøgelsen (29 mio. kr.) samt tilkoblingsanlæg på Nordhavnsvejen (653,5 mio. kr.) resterer der nu 1.589,4 mio. kr. (2018 p/l) af den afsatte finansiering hos By & Havn.

Vejdirektoratet har, som led i VVM-undersøgelsen, udført anlægsoverslag inkl. 30 % korrektionsreserve for tunnel og erstatningshavne, jf. tabel I.

En kort tunnel med tilslutning øst for Færgehavsvej estimeres til at koste 2.122,1 mio. kr. (2018 p/l). Etapeopdeling af anlæg og placering af erstatningshavn i Færgehavn Nord estimeres til at koste 212,7 mio. kr. (2018 p/l), jf. tabel I. Etapeopdelingen øger derudover anlægstiden med 5-9 måneder.

Samlet set medfører det, at Københavns Kommune, jf. principaftalen og dertilhørende lov, skal anviser en ekstrafinansiering på 745,4 mio. kr. (2018 p/l). Københavns Kommune lægger til grund, at staten finder finansiering til evt. fremtidssikring af Nordhavnstunnelen til en østlig ringvej (ØR).

Tabel I. Samlet finansieringsbehov

Mio. kr.	Lang tunnel med forberedelse til ØR	Lang tunnel uden forberedelse til ØR	Kort tunnel med forberedelse til ØR	Kort tunnel uden forberedelse til ØR
Resterende finansiering hos By & Havn	1.589,4	1.589,4	1.589,4	1.589,4
Nordhavnstunnel*	-3.142,4	-2.653,4	-2.581,2	-2.122,1
Færgehavn Nord*	-146,4	-146,4	-146,4	-146,4
Etapeopdeling *	-66,3	-66,3	-66,3	-66,3
Resterende finansierings-behov	-1.765,7	-1.276,7	-1.204,5	-745,4

Note* Anlægsoverslag fra VVM inkl. 30 % korrektionsreserve i 2018 p/l (Moderniseringsstyrelsen (vejindeks), jf. Vejdirektoratet).

Vejdirektoratet vil jf. principaftalen forestå anlæggelse af Nordhavnstunnelen for Københavns Kommune. Vejdirektoratet har oplyst, at de forventer, at betalingen sker via en månedlig fakturering af By & Havn. Jf. den kommunale styrelseslov kan arbejdet først igangsættes, når restfinansieringen er anvist, jf. 1. at-punkt.

Restfinansieringsbehovet er beregnet i 2018 p/l. Pris- og lønudviklingen (p/l) for tunnelarbejdet kan ændre/øge restfinansieringsbeløbet. Såfremt restfinansieringsbehovet øges, vil Økonomiforvaltningen fremsætte en ny indstilling herom.

Videre proces

Hvis indstillingen godkendes, skal Borgerrepræsentationen i forbindelse med budget 2019 anvise finansiering på i alt 745,4 mio. kr. (2018 p/l), for at anlægget kan igangsættes. Økonomiforvaltningen udarbejder budgetnotat herom.

På baggrund af Borgerrepræsentationens valg af løsning udarbejder Vejdirektoratet udkast til forslag til anlægslov om etablering af tunnel mv. Udkastet forelægges Borgerrepræsentationen, inden det forelægges Folketinget til vedtagelse, jf. principaftalen og dertilhørende lov. VVM-redegørelsen godkendes i forbindelse med Folketingets vedtagelse af anlægsloven. Herefter er anlægsperioden for tunnelen i VVM-redegørelsen vurderet til ca. 8 år, heraf 3 år til forberedelse og udbud samt til anlæg af erstatningshavn og ca. 5 år til anlæg af tunnelen.

Peter Stensgaard Mørch

/Søren Tegen Pedersen

Oversigt over politisk behandling

Økonomiforvaltningen indstiller, at Økonomiudvalget over for Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at det godkendes, at Nordhavnstunnelen etableres som en kort tunnelloøsning fra Nordhavnsvej til øst for Færgehavnsvej og igangsættes under forudsætning af, at der anvises finansiering, jf. økonomiafsnittet,
2. det tages til efterretning, at forslag til anlægslov, efter krav fra staten, indeholder en fremtidssikring af Nordhavnstunnelen i form af en forberedelse til en østlig ringvej,
3. at det godkendes, at anlægsfasen af Nordhavnstunnelen etapeopdeles og erstatningshavnen placeres i Færgehavn Nord,
4. at det godkendes, at der ikke etableres en cykelstiforbindelse på tværs af Svanemøllebugten.

Økonomiudvalgets beslutning i mødet den 14. august 2018

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

For stemte: A, Ø, B, F, V, C og O.

Imod stemte: Ingen.

Undlod at stemme: Å.

Indstillingens 2. at-punkt blev anbefalet over for Borgerrepræsentationen med 11 stemmer mod 0. To medlemmer undlod at stemme.

For stemte: A, Ø, B, V, C og O.

Imod stemte: Ingen.

Undlod at stemme: Å og F.

Indstillingens 3.-4. at-punkt blev anbefalet over for Borgerrepræsentationen med 12 stemmer mod 0. Et medlem undlod at stemme.

For stemte: A, Ø, B, F, V, C og O.

Imod stemte: Ingen.

Undlod at stemme: Å.

Enhedslisten, Alternativet og SF afgav følgende protokolbemærkning:

“Enhedslisten Alternativet og SF bemærker, 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, Alternativet og SF anser for yderst vigtig.”

Enhedslisten afgav følgende protokolbemærkning:

“Enhedslisten tager til efterretning at der ikke er lokal opbakning til en cykelforbindelse.”

Venstre og Det Konservative Folkeparti afgav følgende protokolbemærkning:

“Venstre og Det Konservative Folkeparti glæder os over, at vi med dagens beslutning om Nordhavnstunnelen har taget endnu et skridt mod realiseringen af drømmen om en Havnetunnel.”

Beslutning

Borgerrepræsentationens beslutning i mødet den 23. august 2018

Indstillingens 1., 3. og 4. at-punkt blev godkendt med 48 stemmer imod 0. 6 medlemmer undlod at stemme.

For stemte: A, Ø, B, F, V, C, O og I.

Imod stemte: ingen.

Undlod at stemme: Å.

Indstillingens 2. at-punkt blev godkendt med 42 stemmer imod 0. 11 medlemmer undlod at stemme.

For stemte: A, Ø, B, V, C, O og I.

Imod stemte: ingen.

Undlod at stemme: Å og F.

Alternativet afgav følgende protokolbemærkninger:

“Alternativet ønsker ikke, at Nordhavnstunnelen skal indeholde forberedelse til udvidelse af havnetunnelen til østlig ringvej. Alternativet anerkender behovet for denne del af tunnelen, idet byudvikling af Nordhavn ellers ikke er mulig, men vi ønsker dertil at det så er en forudsætning for udbygningen, at den tunge trafik til og fra Nordhavn pålægges at bruge denne vej, således at vi reelt sikrer, at denne kommer ud af brokvartererne.”

”Det er en forudsætning for etableringen af Nordhavnstunnelen, at den tunge trafik til og fra Nordhavn pålægges at bruge denne vej, således at vi reelt sikrer, at denne kommer ud af brokvartererne.”

Enhedslisten og SF videreførte deres protokolbemærkning fra udvalgsbehandlingen:

”Enhedslisten og SF bemærker, 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 og SF anser for yderst vigtig.”

Enhedslisten videreførte deres protokolbemærkning fra udvalgsbehandlingen:

”Enhedslisten tager til efterretning at der ikke er lokal opbakning til en cykelforbindelse.”

Venstre og Det Konservative Folkeparti videreførte deres protokolbemærkning fra udvalgsbehandlingen, som Liberal Alliance tilsluttede sig:

”Venstre, Det Konservative Folkeparti og Liberal Alliance glæder os over, at vi med dagens beslutning om Nordhavnstunnelen har taget endnu et skridt mod realiseringen af drømmen om en Havnetunnel.”