



DAGSORDEN

for mødet den for mødet den 29.11.2012

[Til bilagsfortegnelse]

2 Havnetunnel / østlig omfartsvej (2012-156007)

Transportministeriet har anmodet Københavns Kommune om at godkende valg af overordnet linjeføring for en havnetunnel til fortsatte analyser. Dertil besluttede et flertal i Borgerrepræsentationen den 11. oktober 2012, at en havnetunnel skal indgå i det videre arbejde med Grøn Mobilitet.

INDSTILLING OG BESLUTNING

Indstilling om,

at den af Transportministeriets indstillede overordnede linjeføring for en havnetunnel (B4) som udgangspunkt for de fortsatte analyser godkendes. Den foreslåede model er en primært boret tunnel fra Nordhavnsvej til Nordhavn, Refshaleøen, Kløverparken og Amager Fælled til Amagermotorvejen ved Sjællandsbroen, samt

at vedlagte brev fra Overborgmesteren til Trængselskommissionen, hvori Københavns Kommune bakker op om en havnetunnel som en god løsning til at fremme grøn mobilitet i Hovedstadsområdet godkendes.

(Økonomiudvalget)

PROBLEMSTILLING

Transportministeriet har analyseret en række forskellige linjeføringer og anlægsteknikker for en havnetunnel / østlig omfartsvej i København. Ministeriet har anmodet Københavns Kommune og de øvrige deltagere i styregruppen for analysen om at godkende ministeriets indstilling af valg af overordnet linjeføring til de fortsatte analyser.

Dertil deltager Københavns Kommune aktivt i trængselskommissionens arbejde efter Borgerrepræsentations beslutning den 10. maj 2012. Arbejdet sker efter mandat fra Borgerrepræsentationen med udgangspunkt i bl.a. kommunens beslutninger om de fremtidige udbygninger af den kollektive trafik i København (KIK), målsætninger i Kommuneplan 2011 og strategien for Grøn Mobilitet, der efter den endelige godkendelse i Borgerrepræsentationen også indeholder ønsket om en havnetunnel.

LØSNING

Økonomiforvaltningen vurderer, at Transportministeriets foreslåede overordnede linjeføring er den bedste model for Københavns Kommune, da den har gode trafikale effekter og muliggør fremtidig byudvikling i både Nordhavn og Refshaleøen. Transportministeriets foreslåede Linjeføring er overordnet sammenfaldende med den linjeføring, der indgik i fremtidsscenerierne for udbygningen af den kollektive infrastruktur i København (KIK) som Borgerrepræsentationen tog til efterretning den 20. juni 2012. Det anbefales derfor, at Borgerrepræsentationen godkender valget af den af Transportministeriets indstillede foreslåede overordnede linjeføring som udgangspunkt for de videre analyser.

Den foreslåede model er en sænketunnel fra Nordhavnsvej til Nordhavn, samt boret tunnel fra Nordhavn via Refshaleøen, Kløverparken og Amager Fælled til Amagermotorvejen ved Sjællandsbroen. Dele af strækningen, særligt omkring tilslutningsanlæggene, vil skulle etableres som gravet tunnel. Linjeføringen inklusiv placering af nedkørsler/opkørsler fremgår af vedlagte bilag.

Transportministeriet skønner, at havnetunnelen på sigt vil få en trafik på ca. 65.000 biler i pr. dag i snittet på tværs af havnen. Havnetunnelen vil styrke mobiliteten for pendlere og erhvervstrafik i regionen og aflaste bl.a. Ring 3, Ring 2 og vejnettet i det centrale København. Havnetunnelen vil kunne bidrage til et bedre miljø med mindre luftforurening og mindre støj i det centrale og tætbefolkede København, da en del af biltrafikken flyttes til havnetunnelen. Dermed kan

der også frigøres plads i det centrale København til cykler, kollektiv trafik og grønne tiltag.

I forbindelse med Københavns Kommunes deltagelse i trængselskommissionen anbefales det derfor, at kommunen bakker op om havnetunnelen som et element i en god løsning på mange af trængselskommissionens problemstillinger. I forhold til trængselskommissionen bakker kommunen naturligvis også op om andre løsninger som udbygning af den kollektive trafik og bedre forhold for cyklisterne i tråd med KIK og handlingsplanen for Grøn Mobilitet.

Transportministeriet skønner en pris på den foreslåede model til omkring 27 mia. kr. Finansieringen kan tilvejebringes fra forskellige kilder som statstilskud, brugerbetaling, tilskud fra grundejere i de betjente områder og OPP. Mulighederne for at gennemføre projektet med delvis finansiering fra private parter som f.eks. pensionskasser bør undersøges nærmere. I forhold til de samlede omkostninger skal det også bemærkes, at etableringen af en havnetunnel kan etapeopdeles fra nord med en første etape fra Nordhavnsvej til Nordhavn.

ØKONOMI

Indstillingen har ingen direkte økonomiske konsekvenser.

VIDERE PROCES

Økonomiforvaltningen videreformidler godkendelsen af linjeføringen til Transportministeriet og deltager i det videre arbejde i styregruppen for analyse af havnetunnelen. Dertil afsendes vedlagte brev fra Overborgmesteren til trængselskommissionen.

Claus Juhl

/Bjarne Winge

OVERSIGT OVER POLITISK BEHANDLING

Økonomiforvaltningen indstiller, at Økonomiudvalget over for Borgerrepræsentationen anbefaler,

at godkende Transportministeriets indstillede overordnede linjeføring for en havnetunnel (B4) som udgangspunkt for de fortsatte analyser. Den foreslåede model er en primært boret tunnel fra Nordhavnsvej til Nordhavn, Refshaleøen, Kløverparken og Amager Fælled til Amagermotorvejen ved Sjællandsbroen,

at godkende vedlagte brev fra Overborgmesteren til Trængselskommissionen, hvori Københavns Kommune bakker op om en havnetunnel som en god løsning til at fremme grøn mobilitet i Hovedstadsområdet.

Økonomiudvalgets beslutning i mødet den 6. november 2012

Peter Wimmelmann Larsen og miljøkoordinator og Fleming Kjer havde foretræde ved punktets behandling.

Der blev stemt om indstillingen.

For stemte 7 medlemmer: A, V og O

Imod stemte 4 medlemmer: F og Ø

Indstillingen blev dermed anbefalet.

Sisse Marie B. Welling (F) afgav følgende protokolbemærkning: "Socialistisk Folkeparti stemmer imod indstillingen, da vi ikke kan bakke op om forslaget om at bygge en havnetunnel. Investeringer i bedre infrastruktur til biler fører til mere biltrafik. Det giver ikke grøn mobilitet. Vi vil i stedet satse på at udvikle den kollektive trafik med udbygning og bedre sammenhænge. Og vi vil satse endnu mere på at styrke cykelkulturen med nye investeringer og forbedringer af komfort og sammenhænge. Det gælder også i relation til nye byområder."

Carl Christian Ebbesen (O) og Pia Allerslev (V) afgav følgende protokolbemærkning: "Dansk Folkeparti og Venstre støtter – og har altid støttet en havnetunnel- og vi ønsker, at der arbejdes videre med projektet. Der er dog stadig uafklarede spørgsmål vedr. mulige linjeføring og afkørselsmuligheder, som vi afventer svar på inden behandlingen i Borgerrepræsentationen."

Borgerrepræsentationens beslutning i mødet den 15. november 2012

Sagen blev udsat ved mødets start.

BESLUTNING

Borgerrepræsentationens beslutning i mødet den 29. november 2012

Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten stillede følgende ændringsforslag til indstillingen:

"Det foreslås, at det fremgår af brevet til Transportministeriet, at udbygning af Metro og letbane, udbygning af cykelinfrastruktur, samt åbning af Ladegårdsåen har højere prioritet for Borgerrepræsentationen end Havnetunnel."

Ændringsforslaget blev forkastet med 26 stemmer imod 18. 3 undlod.

For stemte: F, Ø, Signe Goldmann (løsgænger) og Jaleh Tavakoli (løsgænger).

Imod stemte: A, C, I, O og V.

Følgende undlod at stemme: B.

Indstillingen blev herefter godkendt med 26 stemmer imod 17. 4 undlod.

For stemte: A, C, I, O og V.

Imod stemte: F, Ø, Signe Goldmann (løsgænger) og Jaleh Tavakoli (løsgænger).

Følgende undlod at stemme: B.

Venstre videreførte deres protokolbemærkning fra udvalgsbehandlingen:

"Venstre støtter – og har altid støttet en havnetunnel- og vi ønsker, at der arbejdes videre med projektet. Der er dog stadig uafklarede spørgsmål vedr. mulige linjeføring og afkørselsmuligheder, som vi afventer svar på inden behandlingen i Borgerrepræsentationen."

Socialdemokraterne afgav følgende protokolbemærkning til sagen:

"Socialdemokraterne ser en havnetunnel som en god løsning til at fremme grøn mobilitet i hovedstadsområdet. Med denne sag nikker Socialdemokraterne til, at det er forslag B4, der arbejdes videre med som den overordnede linjeføring for en evt. kommende havnetunnel. Transportministeriet får dermed mulighed for at fortsætte analysearbejdet og afdække konsekvenserne af en havnetunnel. Socialdemokraterne har med denne sag ikke taget stilling til antal og præcis placering af tilslutningsanlæg, ligesom der i forbindelse med kommende undersøgelser vil skulle ses på den helt præcise linjeføring. En forudsætning for Socialdemokraternes endelige stillingtagen til en havnetunnel er, at der under de givne økonomiske forudsætninger findes den løsning, der påvirker miljøet mindst muligt og som minimerer eventuelle trafikale gener for beboere tæt ved tilslutningsanlæg mest muligt. Derfor bør dette indgå som meget væsentlige elementer i det videre analysearbejde."

Enhedslisten afgav følgende protokolbemærkning, som Signe Goldmann (løsgænger) tilsluttede sig:

"Enhedslisten kan ikke støtte etablering af en havnetunnel i København. En havnetunnel vil gøre det mere attraktivt at køre i bil til og fra byen, og derved i sig selv øge antallet af biler på de københavnske gader. Det betyder øget luftforurening og mere trængsel, dels i dele af København, og dels udenfor København.

Det er vanvidt at bruge op mod 30 mia. kr. på at øge biltrafikken i en by der i forvejen er plaget af trængsel.

Enhedslisten vil i stedet investere i mere kollektiv trafik, bedre forhold for cyklister og fodgængere, for at flytte bilister over i andre trafikformer. Af hensyn til byens miljø, tilgængelighed og borgernes mulighed for at bruge byens rum."

Det Radikale Venstre afgav følgende protokolbemærkning til sagen:

"Det Radikale Venstre ønsker investeringer i bedre infrastruktur, der fremmer grøn mobilitet, vækst og effektiv betjening af nye byområder og respekt for den øvrige bys områder. Derfor er Radikale Venstre positive overfor en investering i en forlængelse af Nordhavnsvej ud til ydre Nordhavn (sænket tunnel), men føler sig fortsat ikke tilstrækkelig oplyst til at tage stilling til den videre linjeføring af den øvrige omfartsvej (B4). Grundet den forhastede proces og deraf manglende mulighed for at drøfte alle mulige løsninger grundigt ønsker Radikale Venstre fortsat at afvente med sin endelige stillingtagen. Radikale Venstre ønsker stadig yderligere oplysninger om linjeføring B4's påvirkning af Amager Strandvej, Kløvermarksområdet og Amager Fælled, herunder de miljømæssige og transportmæssige konsekvenser. Radikale Venstre ønsker desuden fortsat en grundig behandling af finansieringsmodellerne, herunder hvilke yderligere investeringer i trafiksaneringer, der er nødvendige for Københavns Kommune, hvis en østlig omfartsvej bliver en realitet."

[Til toppen]

BILAG

- 2012-867033 - 1 - Brev til trængselskommissionen om havnetunnel
- 2012-885022 - 2 - Kort over havnetunnel
- 2012-943092 - 11 - Svar på spørgsmål III fra Ayfer Baykal
- 2012-961028 - 12 - Svar på spørgsmål fra Jakob Næsager om havnetunnel
- 2012-962484 - 13 - OB svar til Fleming Kjer inkl brev
- 2012-962483 - 14 - Linjeføring Østlig Ringvej
- 2012-890834 - 3 - Notat omdelt af Kbh-tunnelgruppen ved foretræde i ØU
- 2012-893509 - 4- Prospekt uddelt af Kbh-tunnelgruppen ved foretræde for ØU
- 2012-893510 - 5 - Til Styregruppen - skriftlig procedure
- 2012-893416 - 6 - Uddybende beskrivelse af valg af linjeføring
- 2012-943272 - 7 - Teknisk rapport fra Rambøll om Havnetunnel
- 2012-964713 - 8 - Præsentation ved Rambøll den 14. november 2012 om rapport
- 2012-943249 - 9. Svar på spørgsmål I fra Ayfer Baykal
- 2012-943093 - 10 - Svar på spørgsmål II fra Ayfer Baykal