



23. oktober 2014

Transportministeriet

Dansk Industri
Confederation of Danish Industry

Høring af forslag til lov om projektering af Nordhavnstunnel m.v.

DI takker for det fremsendte høringsmateriale vedr. forslag til lov om projektering af en Nordhavnstunnel og lov om ændring af en Cityring m.v.

DI er som udgangspunkt positiv over for de projekter, som følger af lovforslaget, da der er tale om projekter, der løfter den samlede mobilitet i Hovedstadsområdet. DI har dog samtidig en række konkrete bemærkninger til lovforslaget.

Behov for en Nordhavnstunnel

Lovforslaget sikrer, at man får taget det første skridt til etablering af en havnetunnel i København (Østlig Ringvej), hvor ambitionen bør være etablering af hele havnetunnelen. I forbindelse med projektering og anlæg af Nordhavnstunnellen bør man således indtænke nødvendige afgreninger etc. til en kommende Østlig Ringvej.

For DI er det afgørende, at Nordhavnstunnellen anlægges hurtigst muligt. I den forbindelse har DI hæftet sig ved, at det i bemærkningerne til lovforslaget står, at Nordhavnstunnellen anlægges senere i lyset af byudviklingen i Nordhavnen. I dag er der kun én adgangsvej til/fra Nordhavnen, nemlig krydset ved Kalkbrænderihavnsgade/Sundkrogsgade. Der er allerede i dag betydelige kapacitetsmæssige udfordringer på denne adgangsvej, og udfordringerne vil stige i takt med by- og erhvervsudviklingen.

En god trafikal tilgængelighed til Nordhavnen har meget stor betydning for både den eksisterende containerhavn, krydstogtsterminalen og erhvervsvirksomhederne i Nordhavnen. Der er således brug for, at lastbiltrafikken til og fra Nordhavnen afvikles så effektivt som muligt, herunder ved, at det i første omgang bliver tilladt at køre med modulvogntog på den eksisterende adgangsvej og senere i den kommende Nordhavnstunnel.

Metroafgrening til Sydhavnen

En udvidelse af Cityringen med en afgrening til Sydhavnen vil give et løft til mobiliteten til dele af det centrale København, der i dag ikke er banebetjente, hvilket vil være en gevinst for både borgere og virksomheder i området.

Det fremgår af lovforslagets §5 i, at driften af afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen skal foregå som en integreret del af driften på den øvrige Cityring. Samtidig fremgår det af lovforslagets §5 j, at Metroselskabet I/S skal foretage udbud af anlæg, drift og vedligehold af afgreningen af Cityringen til Sydhavnen. I praksis må man dog forvente, at hvis der skal være integreret drift, vil driftsoperatøropgaven på afgreningen til Sydhavnen skulle varetages af samme selskab, som vinder opgaven som driftsoperatør på selve Cityringen. Dermed bliver der ikke tale om et reelt udbud, og uden konkurrence kan det være svært at sikre, at man får løst driftsopgaven til den bedst mulige pris/kvalitet.

Minimering af trafikale gener i anlægsfasen

Anlæg af en Nordhavnstunnel vil give trafikale gener for både virksomheder og borgere i området ved Nordhavnen, mens en afgrening til Sydhavnen vil påvirke både borgere og virksomheder i området ved Sydhavnen. DI vil gerne understrege, at det bør sikres, at gener i anlægsfasen minimeres. Anlægsarbejderne bør således tilrettelægges, så udgangspunktet er de mindst mulige gener for trafikken, herunder ved, at mest muligt arbejde gennemføres som natten og på andre tidspunkter, hvor den trafikale belastning er mindst.

I forlængelse heraf er det væsentligt, at virksomhederne i de berørte områder informeres i god tid om de forventede gener i anlægsperioden. Det gælder især information om, hvor lang tid generne forventes at stå på, således at virksomhederne i god tid kan tage de nødvendige forhåndsregler i forhold til eksempelvis medarbejdernes pendling og varetransporter.

Hensynet til ledningsejere

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at udgifterne for ledningsejere, der bliver pålagt at betale for flytningen af ledninger, anslås at udgøre 130 mio. kr. DI finder det positivt, at man har anslået omkostningerne for ledningsejere og mener, at disse omkostninger bør indgå i de samfundsøkonomiske overvejelser i forbindelse med projektering m.v.

I forlængelse heraf vil det være nyttigt med en mere detaljeret specifikation af, hvordan den samlede omkostning på 130 mio. kr. fordeles sig på forskellige ledningsejere, herunder om omkostningen til omlægning af vandforsyningsledninger indgår. Det fremgår af lovforslaget, at omkostninger i forbindelse med tilpasninger af vandforsyningsnettet vil blive afholdt af Metroselskabet I/S. I lovforslaget er der dog ingen forklaring på, at ejere af vandforsyningsnettet får dækket deres omkostninger, mens andre berørte ledningsejere bliver pålagt at afholde omkostningerne selv.

Hensynet til grundejere

Af lovforslagets bemærkninger fremgår, at i forlængelse af lovforslaget vil den aktuelle arealreservation til virksomheder med særlige beliggenhedskrav i Fingerplanen 2013 blive ophævet, så arealerne i Nordhavnen kan byudvikles og anvendes til andre formål end virksomheder med særlige beliggenhedskrav. I den forbindelse er det imidlertid helt afgørende, at der bliver taget hensyn til de eksisterende virksomheder på Nordhavnen, så byomdannelsen ikke fører til begrænsninger etc. i disse virksomheders aktiviteter og fremtidige udvikling. Man bør således sikre, at arealer til boliger og andre støj- og

miljøfølsomme formål lokaliseres i passende afstand fra eksisterende virksomheder.

En del af lovforslaget handler om at tilvejebringe mulighed for fremrykket ekspropriation og at nedlægge byggelinjer. Muligheden for at nedlægge byggelinjer er hensigtsmæssig, idet man hermed kan beskytte projekter mod fordyrelser. Samtidig indebærer nedlæggelse af byggelinjer imidlertid, at grundejerne pålægges en række begrænsninger i forhold til eksempelvis at opføre tilbygninger og nye bygninger. Udgangspunktet må derfor være, at byggelinjer pålægges i en så kort periode som muligt og at muligheden for at forlænge en allerede pålagt byggelinje (på en periode af højst 10 år) med yderligere op til 10 år kun udnyttes, når der er tungtvejende grunde til en forlængelse.

Hensynet til de berørte grundejere tilsiger, at man hurtigst muligt får iværksat såvel anlæg af en Nordhavnstunnel som en afgrening fra Cityringen til Sydhavnen. Planer om ny infrastruktur bringer både virksomheder og grundejere langs de relevante linjeføringer i en usikker situation. Det er derfor vigtigt med en hurtig og effektiv projektering, der skaber klarhed om de konkrete linjeføringer, så virksomheder og grundejere kan få afklaret, hvorvidt og i givet fald, hvilket omfang de påvirkes af projektet.

Økonomiske risici

Lovforslaget indebærer, at staten reducerer sin ejerandel i Udviklingsselskabet By & Havn I/S til 5 pct. og dermed kommer Københavns Kommune til at eje 95 pct. af selskabet. Det fremgår dog ikke af lovforslaget eller de tilhørende bemærkninger, hvor store risici Københavns Kommune påtager sig ved at overtage hovedparten af ejerskabet.

En betydelig del af både afgreningen til Sydhavnen og Nordhavnstunnellen skal finansieres gennem værdiforøgelse af arealer ejet af By og Havn I/S, herunder værdiforøgelse som følge af projekterne samt yderligere byudvikling i Nordhavnen. I lovforslaget bemærkninger påpeges dog, at idet der er tale om investeringer, der ligger et godt stykke ude i fremtiden, hersker der naturligvis en vis usikkerhed om den forventede forretning. Derudover fremgår det også af lovforslaget, at Københavns Kommune bærer (eksklusive afgreningskammeret) hele risikoen for eventuelle budgetafvigelse, dvs. fordyrelse eller billiggørelse.

Med venlig hilsen

Annette Christensen
Chefkonsulent