

København den 2. december 2012

Åbent brev til Københavns Borgerrepræsentation og Folketinget

Vedrørende diskussionerne om en evt. Havnetunnel i København

NOAH-Trafik vil opfordre alle gode kræfter til at modsætte sig planerne til (mindst) 27 milliarder kr. En havnetunnel vil primært oversvømme København og indfaldsvejene med flere biler. Pengene bør bruges til den kollektive trafik, som alle vil have glæde af. En havnetunnel vil også ødelægge grønne områder, havnemiljøer og haveforeninger. Meningsløst at ødelægge så meget for at få flere næsten tomme biler til København. Vi opfordrer også pensionskasserne til ikke at åbne kasserne til finansiering af et så miljøfjendtligt projekt.

En havnetunnel i København skaber flere problemer end den løser. Den vil øge biltrafikken, emissionerne og energiforbruget. Det konkluderede Københavns Borgerrepræsentation i 2000. Det er på denne baggrund chokerende, at et flertal i BR nu støtter tanken om en havnetunnel.

Havnetunnelrapporten fra Transportministeriet fortier, at man i gennemsnit fremskriver biltrafikken i København og Frederiksberg uden en havnetunnel med 22 % fra 2009 til 2032. På Langebro med 52 % og på Knippelsbro med 77 %.

Det er der ikke plads til på vejene og det er miljømæssigt helt uforsvarligt. På basis af denne fremskrivning skønner man så trafikændringen efter anlæg af en havnetunnel. Derved forsøges en havnetunnel "solgt" som en frelsende engel på et luftigt og usandfærdigt grundlag.

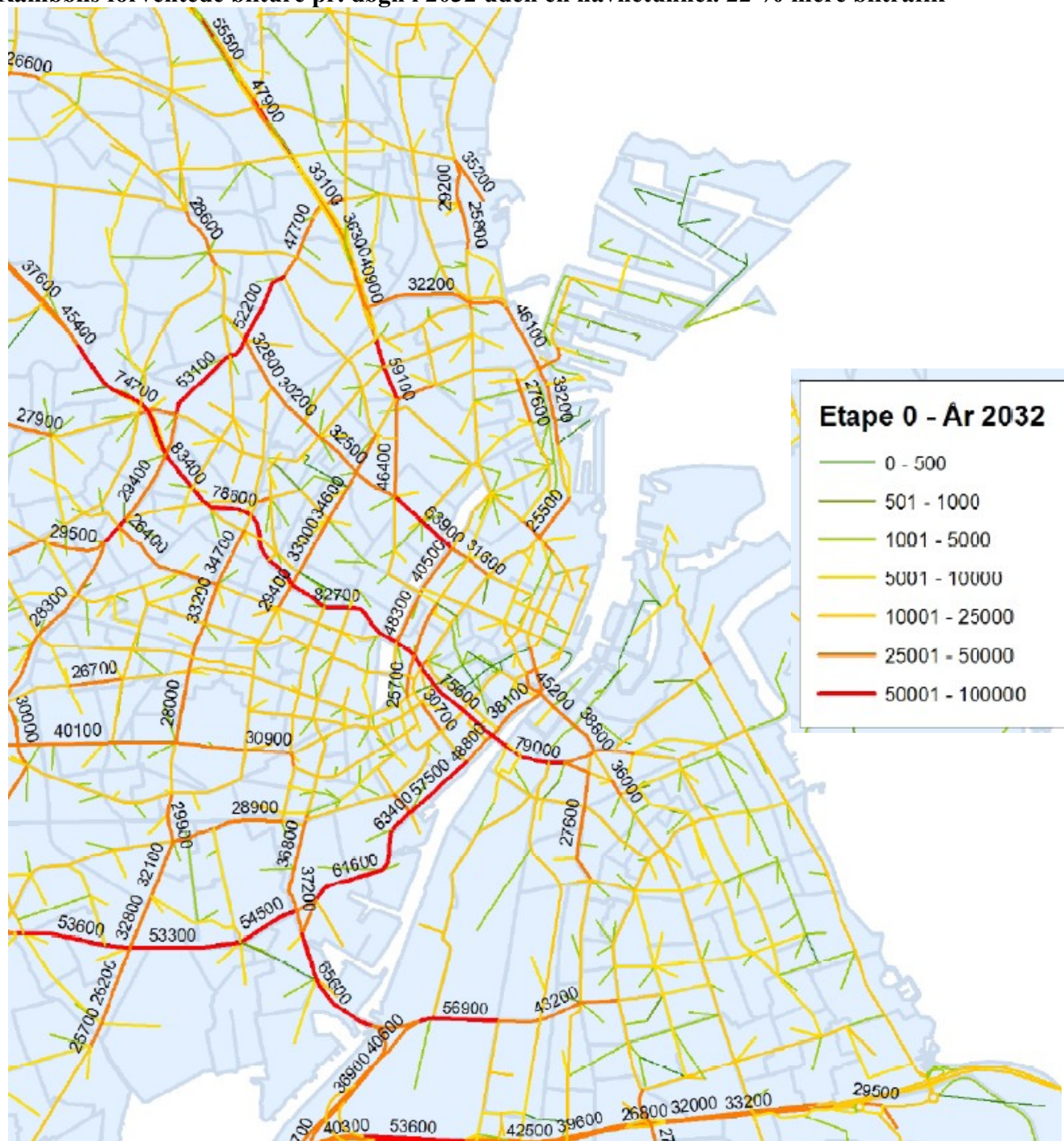
Der har igennem årtier været megen diskussion om en evt. havnetunnel i København i forskellige udformninger. I 2000 droppede Københavns Borgerrepræsentationen en havnetunnel. Stærke lobbyinteresser opgav dog ikke kampen. Nu er der igen kommet gang i havnetunneldiskussionerne. Transportministeriet har udsendt en screeningsrapport udarbejdet af Rambøll. Den kan læses her: <http://www.trm.dk/da/publikationer/2012/havnetunnel+screening/>

Rapporten udpeger en af de undersøgte linieføringer (B4. Se side 4) som favorit med en skønnet pris omkring 27 milliarder kr. Rapporten sammenligner en situation i 2032 med en havnetunnel med en situation uden en havnetunnel. Man fremskriver trafikudviklingen frem til 2032, men oplyser ikke noget om hvilken fremskrivningsprocent man har benyttet og uden nogle trafiktal. Der skrives, at "Beregningerne er foretaget uden kørselsafgifter, men med en indregning af den trængsel trafikken og den vejnettets aktuelle kapacitet giver". Dette om kapacitet harmonerer ikke med svar til Ayfer Baykal,

som er gengivet nedenfor. Her et uddrag: ”Det er op til Transportministeriet og Vejdirektoratet at vurdere, om Amagermotorvejen og Helsingørmotorvejen i praksis vil kunne afvikle de beregnede godt 100.000 biler pr. hverdagsdøgn, i begge retninger tilsammen”.

I forbindelse med behandling af sagen i Borgerrepræsentationen er det i et svar til Jakob Næsager (K) endelig kommet frem, at man i gennemsnit har fremskrivet biltrafikken med 22 % fra 2009 til 2032. Kortet, der også kom frem i nævnte besvarelse af spørgsmål i BR, angiver det skønnede antal bilture pr. døgn i 2032 uden en havnetunnel.

Rambølls forventede bilture pr. døgn i 2032 uden en havnetunnel. 22 % mere biltrafik



Kilde: <http://www.kk.dk/~media/4448B885BABB42EC8C0B2C07DC6E6945.ashx>

Der er regnet med en betydelig byudvikling og af etablering af en ny vejforbindelse uden en tilsvarende udbygning af den kollektive trafik til de store byudviklingsområder.

En sådan ”basisfremskrivning” er efter vores opfattelse urealistisk, miljøskadeligt og i åbenbar modstrid med Københavns trafikale og miljømæssige målsætninger. Vejnettet er iøvrigt i forvejen presset til bristepunktet. Alligevel fremskriver man i gennemsnit trafikken med 22 % i København og Frederiksberg.

I denne fremskrivning opererer man heller ikke med, at der kommer nogen erstatning for den ”trængselsring”, som blev skrottet.

Dette til trods for, at der er nedsat en Trængselskommission, der skal komme frem til tiltag, der kan erstatte en sådan ”trængselsring”.

Man opererer heller ikke med at skulle opfylde nogen klimamålsætninger hverken nationalt eller i Københavns Kommune eller målsætningen i trafikaftalen ”En grøn trafikpolitik” fra 29. januar 2009 om at:

”Den kollektive transport skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken”. ”Jernbanen skal være pålidelig, sikker og topmoderne”. Transportens CO₂-udledning skal ned”. Støj og luftforurening i byerne skal ned”.

Et flertal i BR ser også bort fra, at man i Handlingsplan for grøn mobilitet har denne vision:

Københavns Kommunes overordnede vision er, at antallet af ture fordeler sig med mindst 1/3 på cykel, mindst 1/3 med kollektiv trafik og højst 1/3 med bil.

Tilsvarende ser et flertal i BR bort fra, at man i Kommuneplan 2011 har en målsætning om, at hovedparten af væksten i persontrafikken skal ske med grønne transportmidler. Sådan er målsætningen i Kommuneplan 2011:

Mål i Kommuneplan 2011:

At hovedparten af væksten i den samlede persontrafik (mindst 2/3 målt som antal personture) sker med grønne transportmidler, det vil sige gang, cykel og kollektiv trafik

Ved at sammenligne med den ovenfor gengivne helt urealistisk fremskrivning af biltrafikken til 2032 - uden en havnetunnel får man det til at se ud som en havnetunnel løser mange problemer. Dog ikke hvor vejene på kortet er røde. Det gælder i særlig grad Gentofte kommune og Østamager. Her skal man også tænke på at denne merbelastning skal sammenholdes med at man allerede har fremskrevet trafikken til 2032.

Der mangler et kort med skønnede trafiktal efter anlæg af en havnetunnel sammenlignet med dagens situation. Der mangler også oplysninger om effekterne længere ude i Hovedstadsområdet og evt. effekter længere væk fra København.

Helt urealistiske fremskrivninger af biltrafikken på f.eks. Langebro og Knippelsbro.

Begge broer og tilkørselsveje er fyldt til bristepunktet. Der er efter prognosen med en havnetunnel mere trafik på Knippelsbro og Langebro end nu. En havnetunnel er ikke en aflaster men en generator af ny samlet biltrafik.

	2011 antal motorkøretøjer	Antal motorkøretøjer i 2032 ifølge prognose i havnetunnelrapport jfr. kortudsnit nedenfor	Postuleret antal motorkøretøjer efter anlæg af en havnetunnel.
Langebro	51.800	79.000 (52 % stigning)	55.300
Knippelsbro	25.500	45.200 (77 % stigning)	34.000

Kilde: Aktuelle trafiktællinger:

<http://www.kk.dk/Borger/ByOgTrafik/ByensTrafik/Tal/~media/A1BF9544D74C477FB45AEAD6ED7AC810.ashx>

Prognose 2032 uden en havnetunnel :	Prognose med havnetunnel 2032. Postulerede ændringer i biltrafikken.
	
Kilde: http://www.kk.dk/~media/4448B885BABB42EC8C0B2C07DC6E6945.ashx	Kilde: http://www.trm.dk/~media/Files/Publication/2012/strategiske%20analyser/Havnetunnelscreening%20-%20endelig%20version%20med%20logo.pdf

Først fremskrives biltrafikken med de 22 %. Det kan vejnettet ikke bære. Dernæst sammenlignes den fremskrevne trafik med en havnetunnelsituation. Det er en manipulatorisk taktik, som tilsyneladende skal "sælge" en havnetunnel som den store frelser.

Nedenfor Rambølls fremskrivninger af biltrafikken efter anlæg af en havnetunnel med linieføringen B4.



I artikel i Ingeniøren **"Havnetunnelen bør opgives"**, af en af vore førende byplanlæggere Peter Hartoft-Nielsen gør han opmærksom på, at det netop har været Københavns fordel, at der ikke er en østlig omfartsvej. Det er noget andre byer misunder København. Han skriver bl.a.:

"Netop det forhold at vi ikke har haft motorgader i og en østlig omfartsvej omkring København, har været afgørende for den trods alt relativt gunstige trafikale situation, som præger København og de centrale bydele, og som mange andre europæiske storbyer i dag misunder os. Byen har skulle udvikle sig i et cirkeludsnit på 150 grader, og det har været grundlaget for en fornuftig aflastning af city"

Peter Hartoft-Nielsen påpeger også, at man må vælge mellem biltrafik og offentlig transport. Han citerer her tidligere miljøkommissær og overborgmester i København Ritt Bjerregaard: *"Det er ikke muligt samtidig at gå ind for privatbiler og offentlig transport i byområder, hvis man også vil imødekomme behovet for mobilitet og opnå bedre livskvalitet. Vi er nødt til at foretage nogle klare valg om, hvad det er vi vil have, når det drejer sig om mobilitet i byer. Man kan som bekendt ikke både blæse og have mel i munden"*. Kilde: <http://ing.dk/artikel/15411>



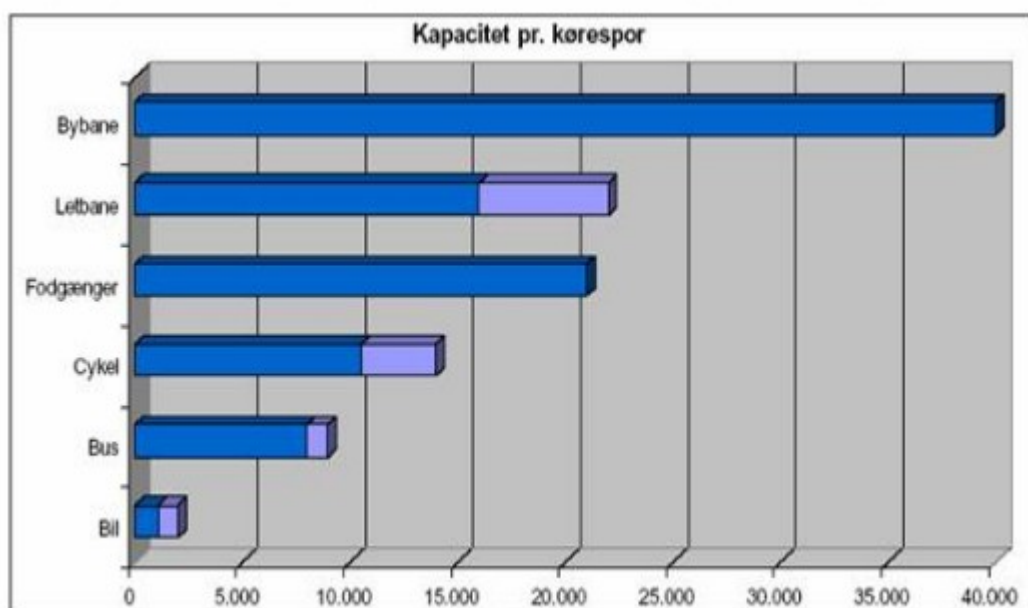
Kilde Trafikken i København. Trafiktal 2006 – 2010. Københavns Kommune.
<http://www.kk.dk/Borger/ByOgTrafik/ByensTrafik/Tal/TrafiktallingerArkiv.aspx>

Som det kan ses på kortet ovenfor over biltrafikstrømme vil en havnetunnel også betyde store omveje hvis den skal kunne erstatte eksisterende biltrafik.

Ikke belyst hvor mange passagerer en havnetunnel skønnes at ville tage fra den kollektive trafik

”Der vil også være trafik i Havnetunnelen, der skyldes et tilvalg af bilen som følge af den bedre tilgængelighed med bil. Dette spørgsmål er ikke nærmere belyst i det foreliggende materiale. Økonomiforvaltningen vil anmode Transportministeriet om, at spørgsmålet belyses i det videre arbejde.”

Det er grotesk, at en by, der snakker pænt om miljø vil satse på biltransport ved at anlægge en havnetunnel. Som det ses af denne figur er bilen det transportmiddel, der er mest arealkrævende pr. transporteret person. Ved at satse på den kollektive trafik kan gaderummene udnyttes bedre end i dag, og i byområder med meget trafik er letbaner et godt alternativ til busser da de kan transportere flere passagerer.



Kilde: Fremtidsscenarier vedrørende transport i Danmark. DTU. Otto Anker Nielsen, Alex Landex og Jens Rørbeck.

http://orbit.dtu.dk/fedora/objects/orbit:78134/datastreams/file_2706944/content

København og Danmark generelt har i forvejen forsømt den kollektive trafik. Se artiklen:

Københavns kollektive trafik skraber bunden i Europa

Københavns kollektive trafik får lammetæv i ny EU-analyse. I byer som Geneve, Wien, Stockholm, Oslo og Helsingfors blomstrer den kollektive trafik. I København blomstrer privatbilismen. Artikel af Nicolai Østergaard i Ingeniøren 5. juli 2010

Kilde: <http://ing.dk/artikel/110227-koebenhavns-kollektive-trafik-skraber-bunden-i-europa>

Ikke undersøgt om der er plads til de mange ekstra biler på vejnettet

”Spørgsmål fra Ayfer Baykal: ”Økonomiforvaltningen vurderer, at havnetunnelen på sigt vil blive benyttet af 65.000 biler dagligt. Samtidig skriver økonomiforvaltningen, at den valgte linjeføring muliggør fremtidig byudvikling i Nordhavn og Refshaleøen. Der er allerede i dag kapacitetsproblemer på både Amagermotorvejen og Helsingørmotorvejen, særligt i myldretiden. I et fremtidsscenario kan man forestille sig at denne kapacitetsudfordring er endnu større end i dag som følge af den generelle byudvikling i hele regionen og stigende bilejerskab. Hvordan vurderes det, at de 65.000 biler kan indpasses på motorvejene?”

Økonomiforvaltningens svar: Den samlede biltrafik på Amagermotorvejen og Helsingørmotorvejen vil ifølge beregningerne stige betydeligt frem til 2032 – uanset om der etableres en havnetunnel eller ej. Stigningen skyldes den forudsatte vækst i befolkning, arbejdspladser og bilejerskab. Ifølge Rambølls beregninger vil en havnetunnel dertil skabe yderligere kapacitetsproblemer på Helsingørmotorvejen, mens den omvendt vil aflaste Amagermotorvejen – i forhold til en 2032-situation uden en havnetunnel. Det er op til Transportministeriet og Vejdirektoratet at vurdere, om Amagermotorvejen og Helsingørmotorvejen i praksis vil kunne afvikle de beregnede godt 100.000 biler pr. hverdagsdøgn, i begge retninger tilsammen”.

Kilde: Uddrag af notat af 8. november 2012 fra Center for Byudvikling.

Svar på spørgsmål fra Teknik- og Miljøborgmester Ayfer Baykal om havnetunnel

<http://www.kk.dk/~media/C3E510BFF61142CDA5700602480B4BC8.ashx>

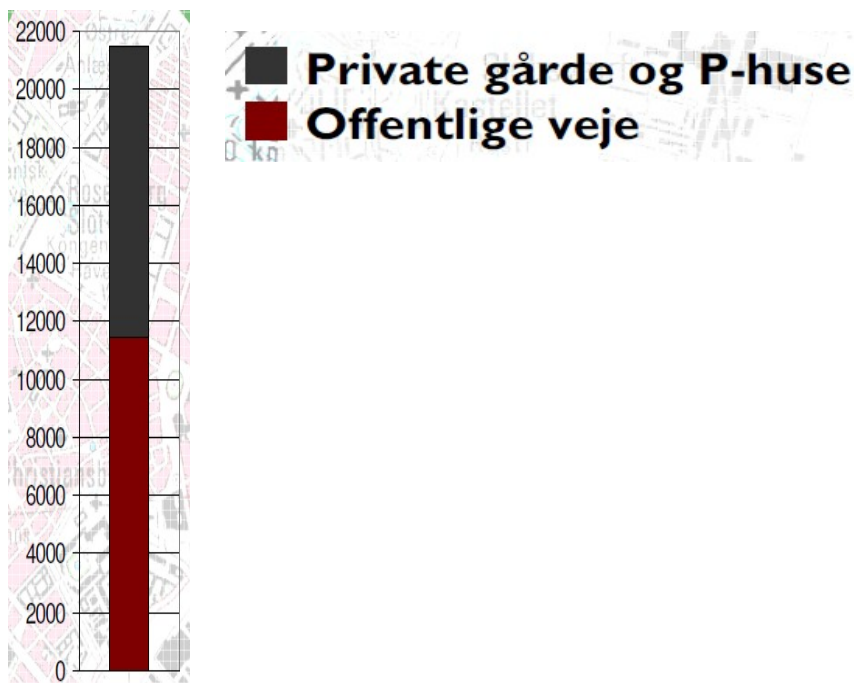
Biltrafik i Indre By

Der tales meget om at en havnetunnel vil dæmpe trafikken i Indre By. En sådan dæmpning kan dog opnås på mange måder. Et oplagt tiltag var at sætte ind overfor de mange parkeringspladser i Indre By. Der var i 2006 omkring 21.500 p-pladser og der er tilmed mange flere på vej.

Der mangler i rapporten oplysninger om, hvor stor del af biltrafikken til Indre By der er gennemkørende og hvor stor del der kører til og fra bydelens 21.500 p-pladser.

Omkring halvdelen af p-pladserne i Indre by er private (se graf nedenfor). Miljømæssigt set - og i et trængselsperspektiv - er det meget uheldigt med det store antal p-pladser i Indre by, idet der derved lægges stort pres på vejene i og til Indre By og på indfaldsvejene. Tilmed bruges mange af de private p-pladser til pendlere.

I betragtning af at Indre By har den gode tilgængelighed med kollektive transportmidler og cykler kunne mange miljø- og trængselsproblemer løses hvis der var færre p-pladser i Indre By, idet disse stimulerer til bilbrug i stedet for benyttelse af benyttede mindre pladskrævende og mere bæredygtige transportformer.



Kilde:

http://www.kk.dk/Borger/ByOgTrafik/Parkering/Parkeringsstrategi/~media/VejPark/byenstrafik/p_forhold/p-projektet/kort/p-plads_kort.pdf.ashx

Voldsomme indgreb i havnemiljøer, naturområder og haveforeninger

En havnetunnel med tilslutningsanlæg vil berøre store områder i København. Tilhængere snakker om, at det er fint at "bilerne kommer ned under jorden", men glemmer, at de skal hen til tunnelen i meget store mængder og at de kommer op igen andre steder. En sådan vej vil stimulere biltrafikken i uhørt omfang.

Fra rapporten vedr. den udpegede linieføring:

"På baggrund af undersøgelserne ovenfor indstillede projektets styregruppe, at linieføring B4 udført som en boret tunnel under Indre Amager vælges som det foretrukne alternativ.

På baggrund af undersøgelsen og indstillingen som resultat af fase 2, arbejdes der videre i fase 3 med en linieføring baseret på løsning B i nord og på tværs af havneløbet, kombineret med løsning 4 under Amager til et nyt forbindelsesanlæg til Amagermotorvejen i syd. Linieføringen baseres som hovedprincip på en boret tunnel løsning, idet der dog er større delstrækninger, der skal etableres som cut-and-cover, fx i forbindelse med tilslutningsanlæggene.

Fredede berørte områder

Linieføringerne berører følgende fredede områder:

- Fælleden – Linieføring 4.
- Kløvermarken – Linieføring 4. Gælder dog kun cut-and-cover løsningen langs stadsgraven og i Amagerbanens tracé.
- Voldanlægget/Stadsgraven – Linieføring 4. Gælder dog kun cut-and-cover løsningen langs

stadsgraven.

Fredede berørte bygninger

De foreslåede linieføringer forudsætter, at der eksproprieres eller lægges deklarationer på en række ejendomme:

- Nordhavn: Erhvervsejendomme – Linjeføring B
- Margretheholm. Erhvervsejendomme – Linjeføring 4.
- Kløverparken: Haveforeningen Prøvestenen – Linjeføring 4.
- Artillerivej: Bygninger på Statens Serum Instituts område. Kontorejendom på hjørnet af Weidekampsgade.

(Haveforeningen Bryggen) – Linjeføring 4 langs Stadsgraven.

- Ved Lossepladsvej: Erhvervsejendomme – Linjeføring 4.
- Haveforeningen Sønderbro – Linjeføring 4 og 6.

Desuden berøres en række kommunale anlæg og ejendomme.

Der skal endvidere lægges deklaration på alle ejendomme som en eventuel boret tunnel krydser under”

Her eksempler:

Skudehavnen opfyldes og Svanemøllehavnen berøres kraftigt under byggeriet

Anlægget laves som et traditionelt ruderanlæg med tilslutning til Færgehavnsvej. En del af rampeanlægget mod vest kommer til at ligge så højt, at det indskrænker indsejlingen Kalkbrænderiløbet, hvormed udformningen af havnens indsejling formentligt skal ændres. Øst for Færgehavnsvej passerer ramperne igennem Skudehavnen, der skal opfyldes.



Figur 5.2-2 Tilslutningsanlæg Nordhavn

Refshaleøen får et stort udfletningsanlæg. Margretheholm havn skal delvis fyldes op

Tilslutningsanlæg Refshaleøen

Tilslutningsanlægget på Refshaleøen etableres som et B-anlæg, hvor ramperne ligger på den sydlige side af den skærende vej. Dette er gjort for at have plads til at etablere skakten til tunnelboremaskinerne på land og for at få den længst mulige borede tunnel mellem Nordhavn og Refshaleøen. Rampernes placering betyder, at det sandsynligvis bliver nødvendigt at fylde en stor del af den nuværende Margretheholm Havn op.



Figur 5.2-3 Tilslutningsanlæg Refshaleøen

Kløvermarken og Haveforeningen Prøvestenen bliver voldsomt påvirket

Tilslutningsanlæg Kløverparken

Anlægget etableres som et S-anlæg, hvor tilslutningerne føres til den eksisterende vej Forlandet og en ny vejstrækning, der etableres i forlængelse af Amager Strandvej til Forlandet. Det vestlige rampeanlægs placering betyder, at en nuværende go-cart bane må nedlægges eller ændres betydeligt. Placeringen af det østlige rampeanlæg betyder et indgreb i Haveforeningen Prøvestenens arealer hvor mindst halvdelen af arealerne berøres.



Figur 5.2-3 Tilslutningsanlæg Kløverparken

Kæmpe vejaudfletningsanlæg ved Amagermotorvejen

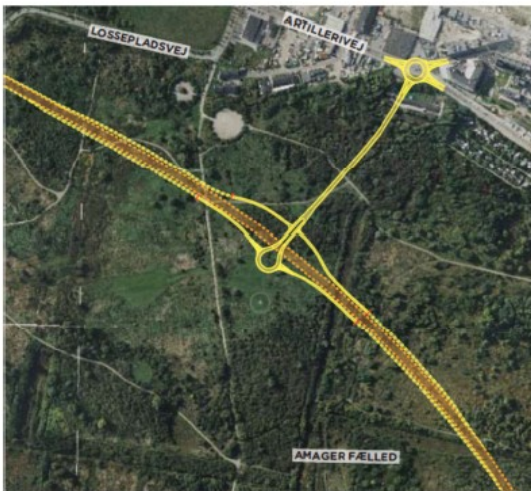
Forbindelses anlæg til Amagermotorvejen

Forbindelses anlægget til Amagermotorvejen på figuren nedenfor er relativt kompliceret, idet centerlinjerne for hovedretningerne ikke danner en ret vinkel. Figuren viser at der i princippet kan etableres et fuldt forbindelses anlæg. I realiteten vil anlægget kunne forenkles, da ikke alle forbindelsesretninger er nødvendige. I et senere projekteringsforløb skal det afklares, hvilke retninger skal forbindes.

Amagerfælled gennemskæres af kæmpe vejanlæg og udfletning ved Artillerivej

Tilslutnings anlæg Artillerivej

Der etableres en rundkørsel på Artillerivej og tilføjes et fjerde ben ca. 500 m ind over Amager Fælled. Tilslutningen til Østlig Ringvej sker i et traditionelt ruder anlæg. Det forsøges at holde tilslutnings anlægget og vejen fra Artillerivej lavt i terrænet for at mindske anlæggets visuelle indtryk på fælleden samt for at begrænse støj udbredelsen herfra.



Figur 5.2-4 Tilslutnings anlæg Artillerivej

Enorme indgreb ved bygning af sænke- og cut and cover tunneler. Frigørelse af forurenede materiale

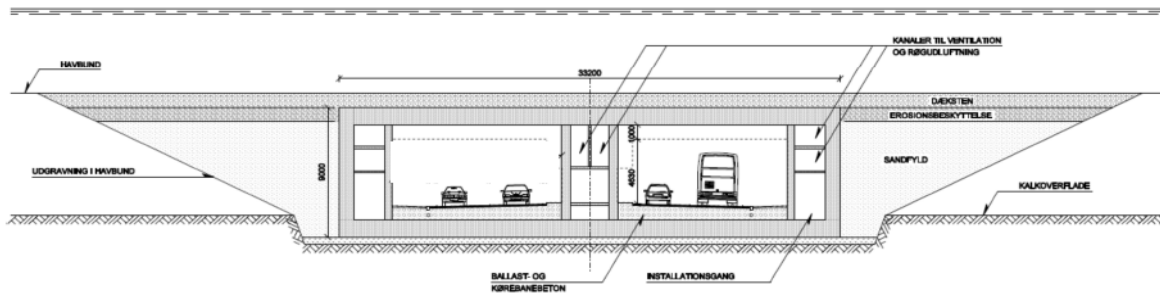
Cut and cover tunneler og ramper

På strækninger, hvor tunnelen ikke etableres som boret tunnel eller sænketunnel, etableres den i åben udgravning. De åbne udgravninger har større fleksibilitet end især de borede tunneler. De benyttes derfor ved tilslutninger og afgreninger og kommer derfor til at udgøre en betydelig andel af strækningerne.

Sænketunnel

Ved krydsning af Svanemøllehavnen og Magretheholm er tunnelen forudsat udført som en sænketunneler.

Sænketunnelerne fremstilles af 100-200 m lange elementer, som støbes i tværsnittets fulde bredde i en dyb byggegrube. Efter at elementerne er støbt, lukkes de i enderne med vandtætte skot, og bringes til at flyde ved at fylde byggegruben med vand. Det enkelte element kan herefter sejles til placeringsstedet, hvor det sænkes ned i en udgravet rende i havbunden, og trækkes sammen i en tæt samling med den tidligere etablerede del af tunnelen. Der tilfyldes langs siderne af og over tunnelen.



Figur 5.3.2 Tværsnit i sænketunnel

Miljøforhold

Tunneltracéerne ligger på større strækninger i tidligere kystnære områder, som må påregnes at bestå af fyldjord. Erfaringer har vist, at denne fyldjord sædvanligvis er forurenet i forskellig grad dog mindst som klasse 2 jord (lettere forurenet jord).

Der er indhentet oplysninger fra Københavns Kommune Center for Miljø database for de involverede områder. Oplysningerne foreligger på et overordnet niveau. De generelle oplysninger er kombineret med erfaringsdata fra lignende områder og industrityper fra tilsvarende kendte sager. Der er således gjort en række forudsætninger til brug for den overslagsmæssige vurdering af både fyldjordsmængder og koncentrationer af miljøfremmede stoffer.

Indholdet af kviksølv i udvalgte områder af Københavns Havn kendes i grove træk. Derimod er kendskabet til sedimenternes indhold af TBT afgivet fra skibenes bundmaling ikke kendt.

En udførelse som sænketunnel vil medføre betydelige udgravninger, og vil derfor hvirvle en del bundsediment op. Dette vil i perioder med sydgående strøm føres ind i havnen. Blandt andet af denne grund ses en sænketunnel løsning mellem Nordhavnen og Refshaleøen ikke som den mest optimale, hvorfor der i forslaget er arbejdet videre med en boret tunnel i havnepassagen.

Med venlig hilsen

Ivan Lund Pedersen
3116 0082