
Fra: presse@baeredygtigtrafik.dk [mailto:presse@baeredygtigtrafik.dk]
Sendt: 16. februar 2005 19:09
Til: presse@baeredygtigtrafik.dk
Emne: Kommentar til forslag om havnetunnel

Rådet for Bæredygtig Trafik

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København
www.baeredygtigtrafik.dk

København den 26. oktober 2004

**Trafik- og Miljøplan 2004
Københavns Kommune
Rådhuset
1599 København V**

Vedrørende privat forslag om 7 kilometer havnetunnel og parkeringsanlæg i Københavns Havn

Opsummering:

En langsgående havnetunnel fra Svanemøllen til Sjællandsbroen, med flere tilslutningsanlæg og 5000 parkeringspladser i havnen vil være en trojansk hest, der årligt vil pumpe millioner af ekstra biler ind til centrum af København og til Amager. Planerne er fostret af en lobbygruppe fra Nordsjælland med store økonomiske interesser i bygning af tunneler og parkeringsanlæg. Det er falsk varebetegnelse når gruppen kalder sig "Københavngruppen". En sådan tunnel med p-anlæg og tilkørselsveje vil skabe langt flere problemer end den løser og snarere koste over 20 milliarder kr. end 6 milliarder, som anslået af lobbygruppen.

Baggrund og status

Igennem nogen tid har der været omtale af et forslag om en langsgående havnetunnel i Københavns Havn fra Svanemøllen til Sjællandsbroen.

Forslaget er oprindeligt fremsat af en gruppe, der kalder sig "Københavngruppen". På trods af navnet er der imidlertid ikke tale om en gruppe med afsæt i borgerinteresser i København, men om folk, der i vid udstrækning har økonomiske interesser i tunnelbyggeri og parkeringsanlæg.

Gruppen medlemmer var fra starten:

Peter Lundhus, direktør, Sund & Bælt Partner A/S samt Femer Bælt A/S; bestyrelsesmedlem i Dansk Forening for Tunnel- og Undergrundsarbejder. Bopæl: Ganløsevej 6, 3540 Lyngø.

Peter Wimmelmann Larsen, arkitekt. Bopæl: Fruerhøj 17, 2970 Hørsholm

Per Moesgaard, direktør, Europark, Vejle. Bopæl: Stenhøjgårdsvej 22F, 3460 Birkerød

Flemming Peter Just Karberg, grosserer. Bopæl: Kratvænget 9, 2970 Charlottenlund

Københavns kommune blev involveret i arbejdet ved, at gruppen ved Peter Lundhus, Sund & Bælt Partner A/S, i brev af 10. september 2004 til adm. direktør i Københavns Kommunes Bygge- og teknikforvaltning, Mette Lis Andersen, anmodede om støtte på 250.000 kr. til brug for analyser af projektet. Brevet var kortfattet og ukonkret. Se det her:

[http://www2.kk.dk/of/dagsorden.nsf/2157c8d4f87ddc77c125684800469ed1/80dece1d30fd7e2fc1256\\$FILE/_qadqmsp104og454bcegg64qbcc5jg_.pdf](http://www2.kk.dk/of/dagsorden.nsf/2157c8d4f87ddc77c125684800469ed1/80dece1d30fd7e2fc1256$FILE/_qadqmsp104og454bcegg64qbcc5jg_.pdf)

Gruppen havde på forhånd skaffet sig et støttetilsagn på 2 mio. kr. fra Fonden Realdania, hvor Mette Lis Andersen var fondschef indtil foråret 2003. I brevet fra Sund & Bælt Partner A/S blev følgende anført som begrundelse for henvendelsen i kommunen: *"Det er imidlertid bydende nødvendigt for undersøgelsens seriositet at opnå Københavns Kommunes medvirken; især for så vidt angår myndighedsområdet, trafikplanlægningen og den æstetiske indpasning i bybilledet"*.

Til trods for at Københavns Kommune indtil udgangen af oktober måned 2004 har "Forslag til Trafik- og Miljøplan 2004" til borgerhøring, blev Sund & Bælt Partner A/S ikke henvist til, at deres tunnelforslag på linie med andre forslag kunne indgå i borgerhøringen med henblik på en teknisk, administrativ og senere politisk behandling. Brevet fra Sund & Bælt Partner A/S blev derimod straks sendt til Bygge- og teknikudvalget med indstilling fra Mette Lis Andersen om at pengene blev bevilget af udvalget. Se indstillingen:

<http://www2.kk.dk/of/dagsorden.nsf/0/aa20e4db82f45a5bc1256f2600439966?OpenDocument>

Indstillingen fra Mette Lis Andersen indeholdt ingen faglig vurdering af ansøgningens indhold, projektets karakter og konsekvenserne for kommunen i form af teknisk og administrativt ekstraarbejde m.v. Der var heller ikke indhentet yderligere materiale til uddybning af de sparsomme oplysninger i brevet fra Sund & Bælt Partner A/S.

På basis af indstillingen blev pengene hurtigt bevilget af Bygge- og Teknikudvalget. Det skete midt i høringsperioden for "Forslag til Trafik- og Miljøplan 2004".

Det må siges at være en meget usædvanlig sagsbehandling, at kortslutte borgerhøringen om trafik- og miljøplanen og bevilge skattemidler uden at der forinden er foretaget en grundig teknisk og administrativ behandling af en ansøgning.

Kommunen har ved sin handlemåde givet projektet en vis blåstempling og er nu forpligtet til at bruge mange ressourcer på at følge det arbejde, som skal udføres af konsulentfirmaer, specielt udvalgt af tunnelgruppen.

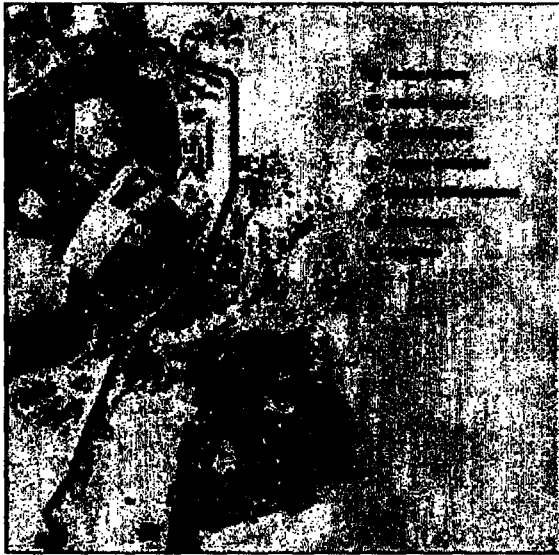
De personer, som nu står som kontaktpersoner for projektet, er:
Borgmester Søren Pind/Adm. direktør Mette Lis Andersen, Københavns Kommune
Adm. direktør Henning Hummelrose, Københavns Havn A/S
Adm. direktør Flemming Borreskov, Fonden Realdania

Direktør Peter Lundhus, Sund & Bælt Partner A/S

Tunnelen vil stimulere til mere biltrafik fra "Whiskybæltet" og Amagermotorvejen. Tunnelen vil skabe flere problemer end den løser

Det er værd at kigge på hvor tunnelen tænkes anlagt og sammenligne placeringen med, hvordan strømmene af motortrafik i dag fordeler sig på de Københavnske veje:

Forslag om 7 kilometer havnetunnel og undersøiske parkeringsanlæg

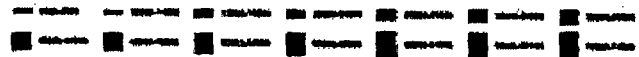


Oversigtskort over den foreslåede linjeføring med forslag til til- og frakørsler.

Illustration: Københavnergruppen

KORT OVER TRAFIKSTRØMME I KØBENHAVN I 2003

Antal biler, årsdøgns trafik



Kilde: Færdselstællinger og andre undersøgelser. 1999-2003. København Kommune

Ved at sammenligne forslaget til en havnetunnel med kortet over motortrafikkens størrelse kan man se, at tunnelen - især i forbindelse med den af tunnelgruppen forudsatte motorvejsforbindelse fra Lyngbyvejen til tunnelen - vil gøre det meget attraktivt at køre i bil fra den østlige del af Nordsjælland ("Whiskybæltet") til centrum og Amager. Samtidig vil den gøre det nemt at komme fra Amager Motorvejen til centrum. Tunnelen vil derfor stimulere folk til at vælge bil frem for andre transportmidler både fra nord og vest/sydvest. Det vil suge passagerer ud af den kollektive trafik.

Hvis andre trafikanter skal bruge tunnelen vil de være nødt til tage store omveje gennem andre kvarterer i København for at komme til tunnelen. Det vil derfor belaste disse kvarterer med ny trafik. Totalt set vil tunnelbyggeriet og de ekstra parkeringspladser forøge biltrafikbelastningen - og dermed miljøbelastningen i København.

Dele af Indre by vil kunne få en trafiklettelse, som dog vil blive modvirket af, at planen indeholder 7 til- og frakørsler til tunnelen. Disse vil pumpe stor trafik fra motorvejstunnelen op i og gennem de kvarterer, der har tilslutningsanlæg.

Trafikforskere mener, at en tunnel vil flytte problemerne til brokvartererne og i øvrigt skabe mere trafik

J.P. København bragte den 8. oktober 2004 udtalelser fra 2 trafikforskere:

Lise Drewes Nielsen, professor i trafik og byplanlægning på Roskilde Universitet udtalte:

"Jeg ser ikke det store perspektiv i at bygge store infrastrukturanlæg som en havnetunnel. På sigt fjerner det ikke trafikproblemer, men flytter dem blot til andre steder i byen, og hvis man gør det lettere at køre i byen, genererer man mere trafik". "Roadpricing, som man med stor succes har indført i London, kunne være en mulighed. En tunnel under havnen er i mine øjne derimod en nødløsning".

Linda Christensen, der er seniorforsker hos Danmarks Transportforskning, hvor hun har forsket i transportadfærd, siger, at en havnetunnel skaber mere trafik og vil flytte trafikanter fra den kollektive trafik til privatbilisme.

"De, der siger, at en havnetunnel aflaster Indre By, har ret. Og de, der siger, at en havnetunnel vil belaste brokvartererne mere, har også ret. De biler, der kører gennem tunnelen, skal køre på Østerbro og Amager for at komme til tunnelen. De vil ikke som i dag køre ad f.eks. Nørrevold, Bremerholm eller H.C. Andersens Boulevard"

Oversigt

1) Tunnelen vil skabe mere trafik mange steder i København og på indfaldsveje

Af erfaring på trafikområdet viser, at alle nye vejanlæg i tæt beboede områder skaber mere trafik – det såkaldte "trafikspring". Tunnellobbygruppen foreslår et meget stort vejanlæg i form af en 4- eller 6-sporet motorvejsforbindelse, og der forudsættes motorvejsforbindelse både til Lyngbyvejen og Amagermotorvejen. Tunnelen vil derfor give fri bane for ekstra kørsel fra disse motorveje. Tunnelen vil derfor være en "trojansk bilhest", der vil medvirke til en markant øget biladgang til Københavns centrale dele og Amager. Hvis andre vil benytte tunnelen vil det ofte betyde store omveje og derfor nye trafikstrømme på steder, hvor belastningen i dag ikke er så stor.

2) 5000 ekstra parkeringspladser i centrum betyder 30.000 kørsler i døgnet

Det i planen omtalte parkeringsanlæg med 5000 parkeringspladser i forbindelse med havnetunnelen vil forøge de nye vejes trafikskabende effekt. Som tommelfingerregel regner man med 6 ekstra kørsler i døgnet for hver ny parkeringsplads. Der lægges altså op til omkring 30.000 ekstra kørsler i døgnet til Københavns centrum. Det svarer til ca. 11 millioner kørsler på årsplan.

3) Store tilslutningsanlæg på land

Et så omfattende vejanlæg i havnen vil kræve meget store tilslutningsanlæg til det eksisterende vejnet på land. Der skal være mange vejopkørsler og vejudfletninger med store dimensioner, der vil

være meget dyre og visuelt belastende..

4) Ingen samlet aflastning af København - tværtimod

Det lyder altid godt når nogle vil aflaste andre for trafik, men i denne sag er det, som også påpeget af ovennævnte trafikforskere, sådan at aflastningen af Indre by skal betales med belastning af andre borgere. Det er en dyr og urimelig pris at betale for at flytte om på belastningerne. Kun hvis man får begrænset den samlede biltrafik, vil der kunne komme aflastning for alle. Der er derfor megen fornuft i at professor Lise Drewes peger på en betalingsordning som i London som alternativ til nye meget dyre tunnelanlæg. Begrænsning af personbiltrafikken i de centrale dele af København kan ske hurtigt og uden milliarddyre tunnelbyggerier ved hjælp af en betalingsring og færre pendlerparkeringspladser. Dette skal så kombineres med en massiv udbygning af den kollektive trafik i form af lette bybaner og busser og idelle forhold for cykeltrafikken.

5) Færre passagerer i den kollektive trafik

Når det bliver endnu lettere at tage bilen med til København vil kundegrundlaget for den kollektive trafik smuldre. Det vil gælde både for fjerntog, S-tog, Metro og bustrafik. Det vil formentlig betyde yderligere nedskæringer af bustrafikken og takstforhøjelser.

6) Større luftforurening

Udstødningen fra de mange biler skal ledes op til overfladen mange steder og den ekstra trafik vil forøge den samlede forurening i byen.

7) Projektet går imod ønsket om en bæredygtig trafikpolitik

En tværgående havnetunnel vil fastlåse København til en ikke bæredygtig transportpolitik i strid med kommunens målsætninger på trafik- og miljøområdet

8) Prisen for tunnel og parkeringsanlæg vil blive flere gange højere end anført af forslagsstillerne

Prisen for det samlede tunnelanlæg er af tunnellobbygruppen anslået til 6 milliarder kr. Dette prisforslag er mildt sagt helt urealistisk. Prisen vil være flere gange højere for det samlede projekt. Man kan få mistanke om at tunnellobbygruppen har spillet ud med en kunstig lav pris for ikke på forhånd at tage luften ud af projektet. Det kan være inspireret af andre store byggeprojekter som veje og metro.

Man kan få en fornemmelse af hvad prisen vil blive ved at se på tal fra tidligere analyser af omkostningerne ved bygning af havnetunnel og parkeringsanlæg under havnen.

I rapport fra Københavns Kommune: "Analyse af de overordnede trafikale forhold i den sydvestlige del af København" udført af Tetraplan, anføres, at det ikke er vurderet, hvad en tunnel på 2 kilometer fra Sjællandsbroen til Tømmergravsgade vil koste, men man oplyser, at en havnetunnel fra Østerbro til Refshaleøen på 1.125 meter er blevet vurderet til at koste 2 mia. kr. i 1998-priser.

Hvis man tager udgangspunkt i disse tal vil en langsgående tunnel på 7 kilometer uden mellemliggende tilslutningsanlæg koste 12,44 mia. kr. i 1998-priser.

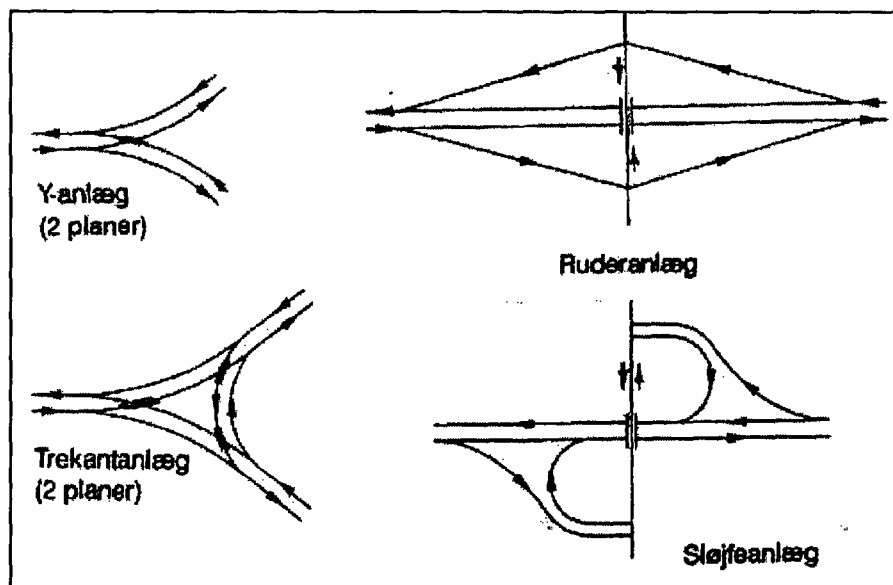
I denne sag er der imidlertid tale om en række tilslutningsanlæg .

I brev til Københavns kommune fra gruppen anføres således: "*Gruppens idé indeholder også et forslag om at etablere en vejforbindelse til Refshaleøen, lige som idéen indeholder forslag*

om at etablere underjordiske/undersøiske parkeringsanlæg i forbindelse med tunnelen for at lette adgangen til opera- og skuespilhuset samt den indre by. Desuden indgår en etablering af forbindelser til det eksisterende vejnet i København; både på Sjællands- og Amagersiden”.

Tilslutningsanlæg til en langsgående havnetunnel kræver også undersøiske vejudfletningsanlæg. Disse skal være store og i 2 planer for at kunne give adgang til og fra begge tunnelens retninger. Hvis udfletning skal ske over havets overflade vil det også kræve meget store anlæg at håndtere de store trafikmængder, som tunnelgruppen opererer med.

Her er nogle eksempler på sådanne udfletningssystemer. Vi har ikke kunnet finde grundlag for at skønne prisen for så omfattende undersøiske vejudfletningssystemer, men at vi taler om flere milliarder kroner kan der ikke være tvivl om.

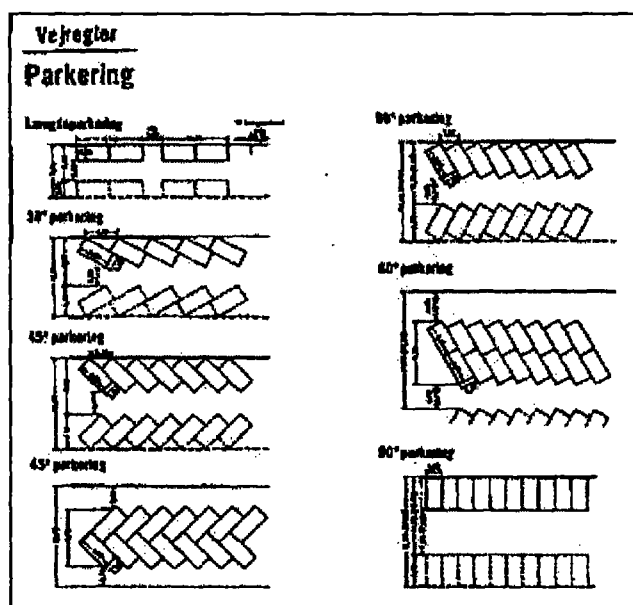


Kilde: Veje og stier. Polyteknisk Forlag, 1998

Dertil kommer prisen for bygning af 5000 parkeringspladser i havnen. Konsulentfirmaet Rambøll Nyvig har i forbindelse med planerne om at bygge en parkeringskælder med 500 parkeringspladser i havnen ved det kommende Skuespilhus vurderet, at prisen for parkeringspladser i Københavns havn udgøre omkring 1,6 millioner pr. p-plads.

Hvis man bruger tallene fra Rambøll Nyvig vil 5.000 undersøiske parkeringspladser altså koste omkring 9 milliarder kr. Der må regnes med ekstra store tilslutningsanlæg, eftersom en stor del af pladserne vil blive brugt af pendlere, der kommer indenfor en relativt kort tidsrum.

Man kan få en fornemmelse af hvad 5.000 parkeringspladser fylder ved at kigge på vejreglerne for parkering .



En parkeringsplads vil normalt fylde omkring 25 kvadratmeter inkl. til- og frakørselsareal. 5.000 parkeringspladser vil derfor fylde omkring 125.000 kvadratmeter. Det svarer til ca. 150 parcelhusgrunde på 800 kvadratmeter. Sammen med tunnelbyggeriet er der tale om et overordentligt stort byggeri under Københavns havn.

Et bedre forslag til trafikinvesteringer

Tilsammen vil prisen for et tunnelprojekt og parkeringsanlæg, som samlet set gør mere skade end gavn, ud fra ovennævnte forudsætninger let kunne løbe op til et beløb over 20 milliarder kr.

Til sammenligning vurderer trafikgruppen letbaner.dk, at man for 14 milliarder kr. kan få et letbanenet på 86 kilometer med 160 standsningssteder. Se planen her:

http://www.letbaner.dk/ideoplæg_kbh_13_low.pdf

En trafikløsning med et moderne bybanenet vil kunne bruges af alle og medvirke til at København kunne leve op til sit ønske om at være Europas Miljøhovedstad.

Med venlig hilsen
Bente Hessellund Andersen

Kjeld A. Larsen
Ivan Lund