

## Foretræde for Folketingets Transportudvalg den 11. juni 2013 kl. 14.30

**Om Københavnertunnelgruppen:** Københavnertunnelgruppen er en privat almennyttig forening, stiftet i 2005. Foreningen har til formål at arbejde for en politisk beslutning om at bygge en biltunnel, der leder trafikken fra E20, Amagermotorvejen og Øresundsmotorvejen, uden om vejene i det indre København til Nordhavn med videre forbindelse til Lyngbyvej, så væsentlige boligområder og bydele i København undgår unødige gennemkørende trafik. Populært sagt en trafikal "bypass" operation. Københavnertunnelgruppen består dels af en række enkeltpersoner og virksomheder og dels en række landsdækkende organisationer, bl.a. Dansk Erhverv, Dansk Industri, Dansk Byggeri, DTL, BAT-kartellet og Byggefagenes Samvirke.

### Konklusion og vigtigste budskaber

- Københavnertunnelgruppen kvitterer for, at der er sket flere positive afklaringer og beslutninger for realiseringen af en havnetunnel i det seneste halve år, end der er sket i de foregående mange år
- Københavnertunnelgruppen er fleksibel mht. både konkret projekt, linjeføring og finansiering, ligesom vi også gerne ser en etapevis opførelse af en havnetunnel.
- Dog opfordrer vi til, at Folketingets Transportudvalg tilvejebringer det bedst mulige beslutningsgrundlag for politikerne ved at "færdiggøre" Rambøll-rapporten med en fortsat screening af den såkaldte delstrækning B6 som 2. hovedalternativ.

### Nyere historik vedr. havnetunnel/østlig ringvej

Infrastrukturkommissionens rapport fra 2008 anbefalede en Østlig Ringvej omkring København, hvilket blev fulgt op med aftalen om en grøn transportpolitik fra januar 2009. Her besluttede forligspartierne en strategisk analyse af den langsigtede indretning af bane- og vejkapaciteten i hovedstadsområdet - herunder undersøgelse af muligheden for at anlægge en østlig ringvejsforbindelse omkring København. På den baggrund lod Transportministeriet opgaven "Undersøgelse af mulige linjeføringer for en Østlig Ringvej om København" udføre af Rambøll, der færdiggjorde sin rapport i november 2012.

Hertil kommer, at Borgerrepræsentationen 29. november 2012 traf en principbeslutning om at arbejde på en havnetunnel som led i løsning af storbyens samlede infrastruktur.

Trængselskommissionen arbejder på et responsum. Regeringen og Folketingets Transportudvalg arbejder med Trafikforliget, der skal behandles i Folketinget i efteråret 2013.

Endelig har en række pensionskasser med en fælles undersøgelse og slutrapport fra maj 2013 givet forstærket liv til udfoldelsen af OPP i Danmark - og som allerførste og mest relevante eksempel på et konkret OPP-projekt nævner pensionskasserne en havnetunnel.

Københavnertunnelgruppen ønsker således at udtrykke anerkendelse af, at der fra flere sider arbejdes på en løsning af Københavns trafikproblemer.

Københavnertunnelgruppen ændrede selv i 2011 formålsparagraf med det formål, at foreningens arbejde for og støtte til en havnetunnel ikke er bundet op på et bestemt projekt eller en bestemt linjeføring.

## Baggrund for Københavnertunnelgruppens foretræde

Foretrædet for Folketingets Transportudvalg er begrundet i et ønske om at sikre det bedst mulige beslutningsgrundlag for politikerne ved at opfordre til at "færdiggøre" Rambøll-rapporten med en fortsat screening af den såkaldte delstrækning B6 som 2. hovedalternativ, jf. rapportens side 7, hvor der står: *"Særligt skal der foretages en yderligere screening af anlægsøkonomi og funktionalitet bl.a. ved passagen af metrotunnelerne i havneløbet."*

## Københavnertunnelgruppens synspunkter og iagttagelser vedr. formålene for den østlige ringvej

Københavnertunnelgruppen har forholdt sig til de formål, som er nedfældet i Rambøll-rapporten, og som er det grundlag som Rambøll-rapporten og det efterfølgende planarbejde er forankret i (jf. formålsbeskrivelse, side 3):

- Østlig Ringvej skal primært ses i sammenhæng med det overordnede statslige vejnet.
- Østlig Ringvej skal kunne aflaste og supplere det overordnede statslige vejnet herunder fx Motorring 3
- Østlig Ringvej skal kunne styrke de trafikale sammenhænge i statsvejnettet.
- Østlig Ringvej skal vurderes ud fra en trafikal optimalitet i forhold til Statsvejnettet.
- Østlig Ringvej skal sekundært ses som en vejforbindelse, der kan understøtte byudviklingen i København.

Ovennævnte formål indebærer væsentlige nuanceforskelle i forhold til de transportpolitiske formål med en kommende østlig ringvej, som Københavnertunnelgruppen anskuer dem. Vi deler de tre øverste formål, men mener ikke byudviklingen i København bør underordnes hensigten om en optimering i forhold til Statsvejnettet.

Københavnertunnelgruppen mener, at en Østlig Ringvej – udover de tre øverste bullets fra Rambøll-rapporten – bl.a. skal:

- aflaste trafikken i den indre by med mindst 25%.
- skabe fornøden sammenhæng mellem bydelene Nordhavn, Refshaleøen, Indre by, Christianshavn, Islands brygge og Amager.
- øge fremkommeligheden og derved mindske trængslen, der ifølge COWI koster 8,5 milliarder samfundsøkonomiske kroner årligt i spildtid (svarende til 22.000 årsværk).
- reducere antallet af trafikulykker, herunder ikke mindst højresvingsulykker
- mindske emissionen af partikler og CO<sub>2</sub> i den indre by med mindst 50% ved opsamling på filtre i tunnelerne.

## Det videre forløb frem til Refshaleøen

Københavnertunnelgruppen ønsker en hurtig – og gerne etapevis - iværksættelse af en havnetunnel.

Nordhavnsvej mellem Ryparken og Kalkbrænderihavnsvej er som bekendt under opførelse – en 2 x 2 motortrafikvej (cut and cover) uden nødspor (efter kommunens vejregler). Efter åbningen i efteråret 2015 vil mindst 1000 lastbiler dagligt blive ledet uden om Østerbro og mange trafikanter får glæde af denne nye forbindelse. Ikke mindst de svage trafikanter vil opleve en bedre og mere sikker hverdag i trafikken på Østerbro.

Næste etape er at føre Nordhavnsvejen ud til selve Nordhavn. Det drøftes i øjeblikket i Borgerrepræsentationen og teknisk har man forberedt en sådan løsning ved et såkaldt forgreningskammer. Hertil følger efter Københavnertunnelgruppens opfattelse naturligt en videre tunnelforbindelse til Refshaleøen.

I Folketingets trafikforhandlinger til efteråret må det antages, at det videre forløb fra Svanemøllehavnen ved Kalkbrænderihavnsvej bliver behandlet under betegnelsen havnetunnellen, idet sammenkædning af bydelene, den nye Nordhavn og Refshaleøen og Prøvestenen med en undersøisk forbindelse og en cut and cover løsning ligger lige for.

Denne nye motorvejsforbindelse skønnes at få høj prioritet, idet disse byområder ønskes byudviklet hurtigst muligt. Derudover ønsker Prøvestenen med anløb af dybtgående fragtskibe og med sine anløb af søværts byggematerialer og fossile brændsler en bedre landværts trafikforbindelse for især lastbiler, hvilket bør indtænkes nu.

### **Det videre forløb efter Refshaleøen**

Med en passende udslusning af trafikken fra et foreløbigt slutpunkt ved Refshaleøen-Prøvestenen, kan flere scenarier planlægges:

1. Videreførelse af B syd og under og på langs af havneløbet med sammenkædning af indre by og Amager, som omtalt B6, af Rambøll som 2. hovedalternativ
2. Videreførelse af B med en boret tunnel som beskrevet i B4 i Rambøll redegørelsen
3. Videreførelse af B, men hvor trafikken blot ledes til Prags Boulevard og til Amager Strandvej og andre lokalveje, og resten af linjeføringen analyseres i detaljer før beslutning.

Punkt 1 efterlever de målsætninger som Københavnertunnelgruppen har peget på, Punkt 2 efterlever primært en udbygning af statsvejnettet og delvis de målsætninger, Københavnertunnelgruppen har peget på, men ikke aflastningen af den indre bys trafik og sammenkædningen af de forskellige bydele nævnt på side 2 ovenfor.

Punkt 3 er uacceptabel, da der så blot flyttes trafik fra Østerbro/Nordhavn til Amager uden en helhedsløsning.

Frygten er, at den valgte B-strækning mellem Helsingørmotorvejen og Kalkbrænderihavnsvej risikerer at måtte stå alene i mange år i fremtiden og den indre bys trafikproblemer forblive uløste.

I 2013 tages der stilling til den optimale trafikpolitiske løsning til aflastning af trafikbelastningen af den indre by, idet Trængselskommissionens arbejde fremlægges.

I skrivende stund er det efter Københavnertunnelgruppens opfattelse en tunnel langsgående under havneløbet - med et rimeligt antal op og nedkørsler - der bedst kan løse trafikproblemerne i den indre by og trafikproblemerne mellem den indre by og Amager.

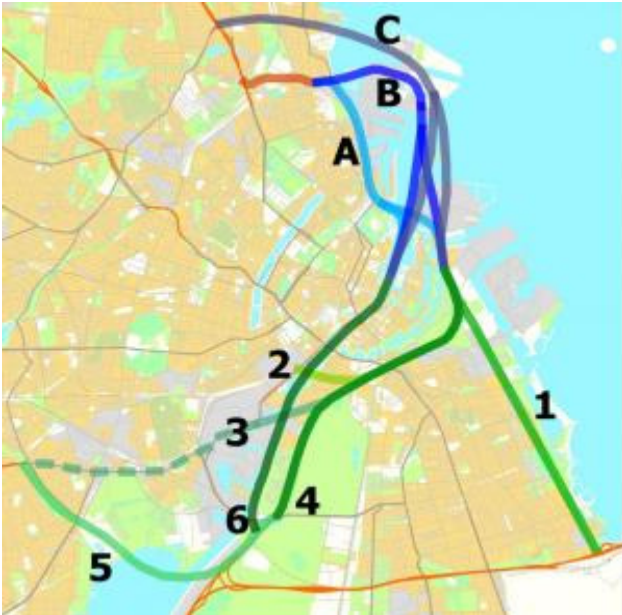
I dette scenarie vil en sænketunnel med 2 x 2 kørebaner (evt. med yderligere nødspor) kunne blive aktuelt.

B4 er også et brugbart alternativ, men bør ikke presses igennem en politisk beslutningsproces som et valg mellem to linjeføringer uden at de opstillede målsætninger analyseres nøje. B4 ser smidig og realisabel ud på papiret, men der skal bortkøres måske op til 1.000.000 m<sup>3</sup> jord og beboere og trafikanter vil opleve lignende ulemper som kendes i dag fra metrotunnelbyggerierne.

Det må være den mulige opfyldelse af de opstillede formål, der skaber præcedens for den rette endelige trafikpolitiske beslutning og for den kvalificerede bedste løsning.

En tilpasset B6 med de mange foreslåede til- og frakørsler vil lette trafikken på tværs af byen og sikre at person- og varetransportopgaver kan løses hurtigere, bedre og mere sikkert end i dag.

**Figur 1:**  
**Oversigtskort over de forskellige linjeføringer, hentet fra Rambøll-rapporten**



Rambøll-Analysen har udpeget en såkaldt B4 linjeføring som 1. hovedalternativ, men understreget at 2. hovedalternativ er B6. Denne alternative løsning B6 er en kort og direkte ringvejsforbindelse fortrinsvis under havneløbet i Københavns Havn.

Rambøll fastslår, at der bør foretages en yderligere screening af anlægsøkonomi og funktionalitet bl.a. ved passagen af metrotunnelerne. Københavnertunnelgruppen ønsker denne foreslåede screening gennemført.

Københavnertunnelgruppen foreslår gennemført en analyse af 2. hovedalternativ, der i højeste grad indtænker anvendelse af det undersøgte havneareal og indtænker en lang række tilslutningsmuligheder til det københavnske vejnet.

Med venlig hilsen, pva. Københavnertunnelgruppen

Erik Ross Pedersen, formand  
Bo Sandberg, koordinator  
Torben Sønnichsen, ekstern rådgiver

6. juni 2013