



**Til:** Økonomiudvalget

**Fra:** Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen

**Vedr.:** Punkt 12: Sammenlignende undersøgelse af havnetunneler, Københavnertunnelgruppens kommentarer

29. maj 2006

Journalnr.  
05.00.00G01-0141

Sagsnr. 288633  
Dok.nr. 1852818

Københavnertunnelgruppen har med brev af 26. maj og tilhørende notat af 15. maj 2006 henvendt sig til Økonomiudvalget med en række bemærkninger til kommunens sammenlignende undersøgelse af havnetunneler. Københavnertunnelgruppen sendte den 15. maj 2006 tilsvarende bemærkninger til Teknik- og Miljøudvalget.

Dette notat indeholder Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningens kommentarer til Københavnertunnelgruppens henvendelser.

Formålet med den aktuelle sammenlignende undersøgelse af de tre forskellige havnetunnelforslag, er udelukkende at give en række anbefalinger til det videre arbejde. Forvaltningerne anbefaler, at der arbejdes videre med en langsgående havnetunnel i Københavns Havn og med en alternativ løsning, der er havnetunnel fra Nordhavnen til Refshaleøen, kombineret med en linieføring via Amager, hovedsageligt i tunnel.

I det følgende kommenteres Københavnertunnelgruppens henvendelse i følgende afsnit:

1. Dialog med Københavnertunnelgruppen
2. Miljøforhold
3. Økonomi
4. Kapacitet
5. Aktindsigt
6. Cityterminal

### **1. Dialog med Københavnertunnelgruppen**

Alle de tre beskrevne forslag er udelukkende vurderet på baggrund af eksisterende materiale. Der er således ikke gennemført nye tekniske undersøgelser, trafikberegninger, arkitektoniske vurderinger eller lignende. Forvaltningerne har benyttet det nyeste materiale fundet på Københavnertunnelgruppens hjemmeside, og har i øvrigt hørt Københavnertunnelgruppen fremlægge forslaget ved flere lejligheder. Forvaltningen har ikke vurderet, at det på nuværende tidspunkt af under-

**Teknik- og  
Miljøforvaltningen**  
Brian Hansen  
Njalsgade 13  
2300 København S

Telefon  
33 66 33 66

Direkte  
33 66 34 89

E-mail  
[brhan@tmf.kk.dk](mailto:brhan@tmf.kk.dk)

**Økonomiforvaltningen**  
Søren Elle  
Rådhuset  
1599 København V

Tlf. direkte  
33 66 26 76

E-mail  
[se@okf.kk.dk](mailto:se@okf.kk.dk)

søgelse er nødvendigt nærmere at diskutere de tekniske detaljer i forslagene.

Side 2 af 6

På foranledning af Københavertunnelgruppens henvendelse har forvaltningerne taget kontakt til gruppen med henblik på at holde et møde med en gennemgang af de tekniske elementer i tunnelforslaget.

I senere mere detaljerede undersøgelser vil de tekniske detaljer være yderste relevante. Det gælder f.eks. i den sideløbende undersøgelse af Nordhavnsvejen, hvor forvaltningerne har taget kontakt til Svanemøllegruppen for at inddrage deres forslag i vurderingerne. Svanemøllegruppen er en lokal beboerforening på Østerbro. Svanemøllegruppens forslag til linieføring for Nordhavnsvejen indgår i Københavertunnelgruppens samlede havnetunnelforslag.

## **2. Miljøforhold**

Forvaltningerne ser ikke væsentlige uoverensstemmelser mellem Københavertunnelgruppens kommentarer og forvaltningernes sammenlignende undersøgelse.

Af notatet fremgår, at det er muligt at rense for partikler. Det fremgår endvidere, at pilotforsøg i Østrig, Japan og Tyskland viser, at det er muligt at rense for gasserne NOX, CO og VOC. Det er muligt, at forvaltningerne har overset permanent kørende løsninger for rensning af gasser. Det må der i givet fald tages højde for i det videre arbejde.

Med hensyn til eventuelt behov for skorstene og deres højde kan oplyses, at de projekter forvaltningerne har kendskab til, er forsynet med skorstene. Men det skal dog ikke udelukke, at en rensning kan foregå uden brug af skorstene. Den endelige udformning af udluftning og luftrensning må fastlægges i en senere fase.

Københavertunnelgruppens bemærkninger kan tolkes i retning af, at forvaltningerne ikke mener at luften fra tunnelen bør renses. Dette er ikke korrekt, idet forvaltningerne finder, at rensning af luften fra tunnelen vil være en oplagt måde at forbedre den lokale luftkvalitet på. Samtidig går den teknologiske udvikling på området meget stærkt i disse år, hvilket betyder, at der formentligt vil være helt nye teknologier til rådighed, når det endelige anlæg af tunnelen skal detailprojekteres.

## **3. Økonomi**

Københavertunnelgruppen skønner selv, at deres forslag kan realiseres for 15 mia. kr., og sammenligner dette med den sammenlignende rapport's angivelse af, at Københavertunnelgruppens samlede projekts anlægsomkostninger inklusive omlægninger af Metroen (og Cityterminalen) snarere ville være "af størrelsesordenen 30 – 40 mia. kr." (side 21 i rapporten).

Forvaltningernes skøn over en med Realdanias forslag (ca. 20 mia. kr. inklusive Nordhavnsvejen) sammenlignelig pris er fremkommet således:

Merpris for 6-sporet tunnel mellem 10 og 20 %: ca. 3 mia. kr.

Merpris for 5 ekstra tilslutninger (1/2 - 1 mia. kr. stk.): 3 – 5 mia. kr.

Merpris for Metroforlægning, luftrenseanlæg mv. ca. 1 mia. kr.

I alt uden Cityterminal en merpris i forhold til Realdanias forslag på mellem 7 og 9 mia. kr. På denne baggrund er Københavertunnelgruppens forslag skønnet at koste ca. 27 - 29 mia. kr., eller ”op mod 30 mia. kr.” som anført side 38 i rapporten.

Cityterminalen skønnes ud fra hidtidige overslag på underjordiske parkeringsanlæg ved havnen at koste af størrelsesordenen 1 mio. kr. pr. parkeringsplads. På baggrund heraf er Københavertunnelgruppens forslag til parkeringsanlæg under havnen til 4600 biler, 200 – 300 busser og 3000 cykler her skønsmæssigt sat til 5 mia. kr. Medtages denne del af forslaget, bliver den samlede pris ca. 32 - 34 mia. kr., eller ”over 30 mia. kr.” som anført side 39 i rapporten.

I forbindelse med udarbejdelsen af rapporten er der taget udgangspunkt i, at de to her omtalte havnetunnelforslag har omtrent samme længde. På baggrund af oplysningen i Københavertunnelgruppens henvendelse om, at Københavertunnelen er 28,7 % kortere end Realdanias forslag, er de to tunnelforslag målt igennem fra Lyngbyvej til Amagermotorvejen. Opmålingen viser, at Københavertunnelgruppens linieføring med en længde på 13,4 km er 3,6 % kortere end Realdanias linieføring, der er 13,9 km lang. Denne forskel giver ikke grundlag for at revidere ovenstående meget grove angivelser af de samlede anlægsomkostninger.

#### **4. Kapacitet**

Københavertunnelgruppens forslag indeholder 2 x 3 spor og nødspor, mens både Realdanias forslag og Trafikministeriets forslag til havnetunneler er baseret på 2 x 2 spor – Realdanias endvidere med nødspor.

I forbindelse med Sund & Bælts undersøgelser blev der foretaget trafikmodelberegninger der viste, at en tunnel med 2 x 2 spor og nødspor vil være tilstrækkeligt til at afvikle den forventede trafik inkl. trafikken til/fra byudviklingsområderne i Nordhavnen og på Refshaleøen. Samtidig er kryds og sammenfletninger med det eksisterende vejnet i høj grad bestemmende for kapaciteten af det samlede system.

Der kan dog vise sig at være stor forskel på benyttelsen af de forskellige delstrækninger af tunnelen. Det afhænger af hvilke tilslutninger, der etableres, og hvilken byudvikling, der forventes langs havnetunnelen. Forvaltningerne fokuserer i det videre arbejde på at konkretisere kapacitetskravet. Det er vigtigt allerede nu at kunne fremtidssikre Nordhavnsvejen til en eventuel tilslutning af havnetunnel.

## 5. Aktindsigt

Københavnertunnelgruppen kommenterer i brevet, at der har været sager med aktindsigt, der efterlader et indtryk af, at forvaltningerne ikke ønsker at præsentere Københavnertunnelgruppens forslag for udvalget. Dette er ikke korrekt, da forvaltningerne tværtimod ønsker at fremlægge det bedst mulige beslutningsgrundlag for politikerne.

Københavnertunnelgruppen (og Svanemøllegruppen) har været aktive i flere forskellige sammenhænge, hvor der har været foretræde for politikerne og hvor der er søgt aktindsigt.

Det er vigtigt at bemærke, at der er tale om tre af hinanden uafhængige undersøgelser: A. En ny vejforbindelse mellem Nordhavnen og Lyngbyvej, B. Havnetunnel fra Nordhavn til Sjællandsbroen og C. Sammenlignende undersøgelse af havnetunneler.

**A. Ny forbindelse mellem Nordhavnen og Lyngbyvej.** I 2004 og 2005 blev der gennemført en undersøgelse af forskellige muligheder for en ny vejforbindelse. Økonomiforvaltningen var formand for styregruppen, og Trafikministeriet, Finansministeriet, Københavns Havn AS samt Vej & Park deltog i arbejdet. Efterfølgende har Svanemøllegruppen foreslået en ny linieføring på det ydre Østerbro – en fuldt nedgravet løsning syd for banen.

Efter Teknik- og Miljøudvalgets drøftelse af sagen den 8. marts 2006 er forvaltningen gået i gang med at undersøge Svanemøllegruppens forslag nærmere. Formålet er, at Svanemøllegruppens forslag skal kunne indgå i det videre arbejde med Nordhavnsvejen på lige fod med de øvrige forslag. Dette arbejde er sat i gang, og forventes afsluttet umiddelbart efter sommerferien. Vej & Park har i den forbindelse indtil videre haft to møder med Svanemøllegruppen.

Samtidig skal det nævnes, at Svanemøllegruppen undervejs har haft aktindsigt hos Økonomiforvaltningen. Svanemøllegruppen havde ligeledes foretræde for Teknik- og Miljøudvalget i januar 2006, og endelig er Vej & Park p.t. ved at aftale et møde med et medlem af Svanemøllegruppen, der har søgt aktindsigt.

**B. Realdanias forslag til havnetunnel fra Nordhavn til Sjællandsbroen.** Sund & Bælt gennemførte i 2005 for Realdania en indledende undersøgelse af en langsgående havnetunnel mellem Nordhavn og Sjællandsbroen. Havnetunnelen kobles til et af forslagene til vejforbindelse mellem Nordhavnen og Lyngbyvej i Strandvænget. Realdania var hovedbidragyder til undersøgelsen, hvor også Københavns Havn AS og Københavns Kommune ved Bygge- og Teknikforvaltningen bidrog (250.000 kr.).

Udgangspunktet for undersøgelsen var Københavnertunnelgruppens forslag om at anlægge en langsgående havnetunnel. Sund & Bælt har

dog efterfølgende gennemført det konkrete undersøgelsesarbejde uden medvirken fra Københavnertunnelgruppens side.

Side 5 af 6

Der har i denne sag været en anmodning om aktindsigt, som forvaltningen i første gang afviste. Denne afvisning er siden blevet underkendt af ombudsmanden.

Ansøgningen om aktindsigt kom kort tid inden undersøgelsen skulle præsenteres for politikerne og efterfølgende offentliggøres. Derfor bad forvaltningen kommunens jurister vurdere, hvorledes aktindsigten skulle behandles. Af hensyn til såvel politikerne i Bygge- og Teknikudvalget som til de private parter i undersøgelsen, særligt Sund & Bælt og Realdania, besluttedes det på denne baggrund at afvise anmodningen om aktindsigt. Det har efterfølgende med ombudsmandens afgørelse vist sig, at beslutningen var forkert, hvilket naturligvis er dybt beklageligt. Efterfølgende er aktindsigten gennemført hos Vej & Park.

**C. Sammenlignende undersøgelse af havnetunneler.** Borgerrepræsentationen besluttede på sit møde d. 3. november 2005 (BR 605/05) at pålægge Økonomiforvaltningen at udarbejde en undersøgelse af de forskellige havnetunnelforslag i samarbejde med de relevante forvaltninger. I praksis blev der etableret arbejdsgruppe og styregruppe med deltagere fra Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen..

Formålet med denne undersøgelse er at beskrive de tre havnetunnelforslag (Trafikministeriets, Realdanias og Københavnertunnelgruppens) med henblik på at få fastlagt det videre arbejde med en havnetunnelløsning, der kan betjene de store nye byudviklingsområder og i øvrigt bidrage til at løse byens fremtidige trafikale problemer.

Det er denne undersøgelse, der behandles i Økonomiudvalget den 30. maj 2006 og som Københavnertunnelgruppen i brev af 26. maj 2006 kritiserer.

## **6. Cityterminalen og Metrostationen ”Operaen”**

Forvaltningerne anbefaler i rapporten ikke at gå videre med en nærmere undersøgelse af mulighederne for og konsekvenserne af Københavnertunnelgruppens forslag om anlæg af en Cityterminalen med plads til 4.600 parkerede biler og 3.000 cykler samt en busterminal til 200-300 busser og en metrostation.

Selve parkeringsanlægget for privatbiler må opfattes som et Parker & Rejs anlæg midt i København. Det er forvaltningens opfattelse, at Parker & Rejs anlæg bør lægges ved stationer langs banenettet i omegnen af København af hensynet til trængslen på og miljøet omkring indfaldsvejene. Dette skal sikre, at bilister i omegnen kører til den nærmeste station og rejser til København med tog frem for at køre helt ind til centrum og ud derfra med bus eller Metro.

I notatet fra Københavertunnelgruppen nævnes, at en metrostation ved Operaen ville få ca. 34.990 påstigende passagerer ”i henhold til Statistisk Kontor, København, Mail af d. 5. august”. For god ordens skyld skal her gøres opmærksom på, at Statistisk Kontor ikke har opgivet et sådant passagertal, men alene har videregivet oplysninger om antallet af personer med bopæl eller arbejdssted i udvalgte områder / oplande.

Disse tal (udskrift af mail af 5.8.2006 fra Statistisk kontor vedlagt) viser i øvrigt i fuld overensstemmelse med screeningsrapporten om Cityringen fra december 2003, at en station ved Larsens Plads eller Cityterminalen vil have et væsentligt mindre opland end en station med den siden i aftalen med staten og Frederiksberg Kommune fastlagte placering ved Marmorkirken.

I screeningsrapporten er antallet af påstigere pr. hverdagsdøgn ved de to stationsplaceringer beregnet til ca. 12.000 hhv. 18.000, og det er beregnet, at Cityringens samlede passagertal ville blive reduceret med ca. 10.000 passagerer pr. døgn, hvis linieføringen via Larsens Plads blev valgt.