

26. maj 2006

Til medlemmerne af Økonomiudvalget
Rådhuset
1599 København V.

Fremsendt via E-mail

Kommentarer fra Københavnertunnelgruppen til Økonomiudvalgets medlemmer til mødet den 30. maj 2006 om den ”Sammenlignende undersøgelse af havnetunnelforslag”.

Københavnertunnelgruppen skal hermed opfordre medlemmerne af Økonomiudvalget til ikke på mødet den 30. maj 2006 at tage den af Økonomiforvaltningen og Teknik og Miljøforvaltningen fremsendte rapport til efterretning.

Når det gælder oplysningerne om Københavnertunnelgruppens forslag, så giver rapporten på en række væsentlige punkter ikke et retvisende billede af forslaget.

Som beslutningsgrundlag for udvalget giver rapporten derfor et fejlagtigt grundlag.

Det fremgår af den udarbejdede rapport, at ”Havnetunnelforslagene er derfor især vurderet i forhold til deres evne til at betjene de store byudviklingsområder på en *miljømæssigt og økonomisk bæredygtig* måde, og i forhold til deres evne til at *aflaste de tætte bydele for gennemfarts trafik*”

Borgerrepræsentationens politikere bliver fejlagtigt og mangelfuldt informeret.

Københavnertunnelgruppen har, efter at BR den 3. november 2005 vedtog, at man ønskede en sammenlignende undersøgelse af de tre modeller af tunneler, fremsendt brev til Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen den 27. februar 2005, hvor Københavnertunnelgruppen har tilbudt gratis at stille relevant detaljeret opdateret materiale samt kommentarer til undersøgelsen til rådighed. Formålet med Københavnertunnelgruppens henvendelse var, at sikre at forvaltningen fik adgang til at gennemgå projektet, så de havde de rigtige oplysninger med i rapporten til udvalget. Forvaltningen har ikke taget imod dette tilbud, og rapporten er derfor mangelfuld på en række væsentlige områder, navnlig for så vidt angår de nævnte miljømæssige og økonomiske hensyn, samt hensynet til at sikre trafikaflastning i den indre by samt i de kommende udviklingsområder.

Ad 1.: Københavnertunnelgruppens forslag tilgodeser miljøet (Notat af den 15. maj 2006)

I Københavnertunnelgruppens forslag er det en forudsætning, at luften i tunnelen renses. Et af formålene med Københavnertunnelen er at mindske partikelforureningen. Af den udarbejdede rapport fremgår det, at ”Miljøkontrollen har ikke kendskab til permanent kørende anlæg til rensning af gasser fra tunneler”. I rapporten skrives også, at Københavnertunnelens miljørensning vil medføre høje skorstene.

Denne beskrivelse af Københavnertunnelens forslag er åbenbart urigtig, idet forslaget ikke forudsætter opførelse af høje skorstene. Endvidere bygger

Københavnertunnelgruppens forslag vedrørende luft- og partikkelrensning tager udgangspunkt i allerede kendte teknikker, der i dag anvendes flere steder i udlandet.

Københavnertunnelgruppen finder, at det er urimeligt, at manglende viden i Miljøkontrollen skal bruges som et argument imod Københavnertunnelgruppens forslag, når den type rensningsanlæg både anvendes i Norge, Tyskland og i Japan. Københavnertunnelgruppen har i sit arbejde trukket på den eksisterende tekniske ekspertise. Københavnertunnelgruppens forslag indeholder detaljerede beregninger af projektets miljøbelastning mv. Beskrivelsen af indretningen af Københavnertunnelgruppens forslag til rensning er også forkert gengivet i rapporten. Derfor er rapporten på miljøområdet mangelfuld og misvisende.

Ad 2.: Økonomi.

(Notat af den 15. maj 2006)

Af den udarbejdede rapport fremgår det, at Københavnertunnelgruppens projekt ”vil andrage ca.15 mia. kr. for det samlede projekt. Det må imidlertid alene ud fra projektets omfang...skønnes, at sammenlignelige anlægsomkostninger inklusive de foreslåede omlægninger af Metroen ville være af størrelsesordenen 30 – 40 mia.”.

Rapporten indeholder ikke nogen nærmere redegørelse for forvaltningens skøn over anlægsomkostningerne ved Københavnertunnelgruppens projekt, der afviger betydeligt fra de detaljerede beregninger, som Københavnertunnelgruppen selv har udarbejdet.

Også på dette område kunne forvaltningen have fået de rigtige oplysninger ved en kontakt med Københavnertunnelgruppens teknikere.

Ad 3: Trafikaflastning.

(Notat af den 15. maj 2006)

I forlængelse af det foranstående, har Københavnertunnelgruppen hæftet sig ved, at rapporten ikke nævner de undersøgte projekters mulighed for at medvirke til en aflastning af trafikken gennem og udenom København. I den forbindelse skal det nævnes, at Københavnertunnelgruppens projekt indebærer en 6 sporet langsgående havnetunnel (3 spor i hver retning + nødspor), hvilket er 2 spor mere end forslaget fra Realdania. Københavnertunnelgruppens forslag er således dimensioneret til også at tage højde for fremtidige trafikstigninger, hvilket forhold imidlertid ikke synes nævnt i rapporten.

4. Andet.

Vi skal tillade os at erindre udvalgets medlemmer om, at da Københavns Kommune traf beslutning om at bevilge 250.000 kr. til sammen med Realdania og Københavns Havn at tilvejebringe en forundersøgelse til total 2,5 mio.kr. via Sund & Bælt Partner A/S skete dette beslutningsmæssigt med henvisning til Københavnertunnelgruppens forslag. Sund & Bælt Partner A/S henvendte sig også til donorerne, herunder Københavns Kommune, på vegne af Københavnertunnelgruppen.

Der har, som udvalget er bekendt med, været en diskussion om, hvorvidt Københavns Kommunes repræsentanter Direktør Ole Bach og Direktør Mette Lis Andersen var personlige medlemmer af henholdsvis arbejdsgruppen og styregruppen, der var nedsat som led i Sund & Bælt Partner A/S undersøgelse. Folketingets Ombudsmand har klart overfor Københavns Kommune slået fast, at de begge repræsenterede Københavns Kommune, og at reglerne om aktindsigt derfor gælder for alle papirer i denne sag. Forvaltningens håndtering af både forundersøgelsesforløbet og nu også rapporten med sammenligningen af de forskellige tunnelforslag, hvor der endnu engang ikke har

været udvist mindste interesse fra forvaltningen for at informere udvalget om de faktuelle oplysninger om Københavnertunnelgruppens forslag. Sagsbehandlingen efterlader hos Københavnertunnelgruppen en fornemmelse af, at fakta om gruppens forslag ikke skal præsenteres overfor udvalget.

Afslutningsvis skal det betones, at Københavnertunnelgruppen finder det kritisabelt, at mulighederne for opførelse af en Cityterminal uden videre afvises, under henvisning til uforholdsmæssigt store anlægsomkostninger. Der er ikke i rapporten redegjort nærmere for behovet for en Cityterminal, ligesom det ikke synes at indgå i forvaltningens overvejelser, at Cityterminalen skal betjene 300 busser og cykelparkering for 3000 cykler, samt parkering af ca. 4.600 personbiler, og i øvrigt være interessant for et privat/offentlig konsortium at finansiere, bygge og drive i 40 år.

Vi skal derfor foreslå følgende:

1. at Københavnertunnelgruppen får lejlighed til direkte overfor Teknik- og Miljøudvalgets medlemmer at gennemgå forslaget, så udvalget sikres et indgående kendskab til projektet af hensyn til sammenligneligheden med øvrige tunnelforslag.
2. at Københavnertunnelgruppens teknikere efterfølgende får lejlighed til at gennemgå de tekniske elementer i forslaget, så de kan indgå i en endelig rapport for en vurdering af tunnelforslagene.
3. at Borgerrepræsentationen gøres bekendt med de mange fejlagtige oplysninger vedrørende finansieringen af Københavnertunnelprojektet.

./ Vedlagt et Notat med faktaoplysninger af den 15. maj 2006 om Københavnertunnelgruppens forslag

Med venlig hilsen

Hugo Andersen
Formand, Københavnertunnelgruppen