



## Til Borgerrepræsentationen

14-11-2012

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

Sagsnr.  
2012-156007

Dokumentnr.  
2012-914034

#### *Baggrund*

Økonomiforvaltningen modtog den 7. november 2012 en række spørgsmål fra Ayfer Baykal om en havnetunnel forud for behandlingen af punktet på Borgerrepræsentationens møde den 15. november 2012. Den 12. november modtog hele Borgerrepræsentationen Økonomiforvaltningens svar på Ayfer Baykals spørgsmål.

Sagsbehandler  
Mads Monrad Hansen

Ayfer Baykal har derpå den 14. november sendt en ny række spørgsmål til Økonomiforvaltningen til skriftlig besvarelse, da hun ikke kunne deltage på mødet om Havnetunnel med Rambøll den 14. november.

Økonomiforvaltningens svar er indsat under de enkelte underspørgsmål nedenfor og sendt til hele Borgerrepræsentationen, så de kan indgå i behandlingen af punktet på mødet 15. november 2012:

#### **Vedr. spørgsmål 1**

*ØKF skriver i sit svar: " Overordnet vil de samlede trafikale effekter for hele byen og havnetunnelen ifølge Rambølls beregninger være på nogenlunde tilsvarende niveau for de forskellige linjeføringer. De lokale trafikale effekter vil variere alt efter tilslutningernes placering, da der vil komme en mertrafik i umiddelbar nærhed af tilslutningerne."*

- *Når de overordnede trafikale effekter ikke vil variere, mens der vil være stor forskel på de lokale trafikale effekter, hvorfor er der så brug for at tage stilling til den placering af en havnetunnel i denne fase – og hvorfor informerer Økonomiforvaltningen ikke om de forskelle i den lokale trafikafvikling, de forskellige linjeføringer vil medføre? Det er vel sidstnævnte, der har den primære interesse for BR – ikke mindst set i lyset af, at den overordnede påvirkning af trafikken vil være den samme uanset valget af linjeføring.*

#### Økonomiforvaltningens svar:

De videre analyser i Transportministeriet vil bl.a. indeholde nye trafikprognoser, herunder også med forskellige prisniveauer for brugerbetaling af havnetunnel og udbygning af kollektiv trafik, samt fokusere på realistiske finansieringsmuligheder og yderligere anlægsteknik. Prognoserne bør også omfatte mulige trafiksaneringer af indre Københavns betydning for havnetunnelen.

Dette er et meget omfattende analysearbejde, der derfor ikke er hensigtsmæssigt at gennemføre for en række forskellige linjeføringer, der

#### Center for Byudvikling

Rådhuset, 3. sal, 11  
1599 København V

Telefon  
2762 2195

E-mail  
MMH@okf.kk.dk

EAN nummer  
5798009800176

www.kk.dk

af tekniske eller andre årsager alligevel ikke vurderes som mulige eller farbare jf. rapporten fra Rambøll.

Der er derfor behov for at vælge en linjeføring efter denne indledende screening, så der kan gennemføres de nævnte endnu mere dybdegående analyser af den valgte linjeføring.

Jf. Økonomiforvaltningens tidligere svar til Ayfer Baykal, så vil de lokale trafikale effekter variere alt efter tilslutningernes placering, da der vil komme en mertrafik i umiddelbar nærhed af tilslutningerne. Således vil en tilslutning ved f.eks. Kalvebod Brygge (syd-2) skabe mere trafik i gaderne omkring Kalvebod Brygge, mens en tilslutning ved Sjællandsbroen (syd-6) vil skabe mere lokal trafik ved f.eks. Sydhavnsgade. Den lokale mertrafikbelastning fremgår således overordnet af de forskellige linjeførings foreslåede tilslutningsanlæg.

- *Notatet argumenterer for, at løsning B er den eneste relevante i nord. Ifølge notatet fravælges en nordlig løsning i tunnel under Hellerup, da den er for ”kompliceret og omkostnings-tung”. Hvad ligger der til grund for den vurdering?*

#### Økonomiforvaltningens svar:

Linjeføring C er ifølge Rambøll meget tæt på ikke at være teknisk mulig. Tilslutningsanlægget ved Helsingørmotorvejen skal være i for mange niveauer og vil dertil få svært ved at ramme en boret tunnel under Tuborg Havn og Tuborgvej. Såfremt stykket på Tuborgvej laves som ”cut and cover”, så vil der komme kapacitetsproblemer på Tuborgvej og voldsomme gener i anlægsfasen. Løsningen vil ifølge Rambøll umiddelbart være mindst 10 mia. kr. dyrere end den ellers dyreste løsning B6.

- *I notatet fra TRM (nyt bilag i sagen til behandlingen i BR) hedder det: ” Linjeføring A og C er ikke i spil, og har ikke været det længe.” Betyder det, at TRM ikke er enig i Økonomiforvaltningens vurdering af, at der vil blive regnet på alternativerne inden den endelige politiske godkendelse af en havnetunnel?*

#### Økonomiforvaltningens svar:

Det skal endnu engang tilføjes, at man på nuværende tidspunkt ikke er ved at beslutte en havnetunnel, men ”blot” udvælge en linjeføring til nærmere analyser. Det skal dertil tilføjes, at der kan regnes på forskellige modeller uden A og C, da der flere alternativer inden for B, der stadig er en overordnet linjeføring med plads til varianter, herunder den præcise placering af tilslutningsanlæg, kurver etc.

- *Den foreslåede løsning har tilslutning til Nordhavnsvejen. Nordhavnsvej har ikke kapacitet til at håndtere de 48.000 ekstra biler, hvorfor det må forventes også at være kompliceret og omkostningsfyldt at bringe Nordhavnsvejen og dennes tilslut-*

*ning til Helsingørmotorvejen i stand til at kunne håndtere trafikken. Hvorfor forlanges der ikke grundige beregninger af både B og A, så man ved hvilke gener man påfører København og Østerbro inden man accepterer at friholde Hellerup?*

Økonomiforvaltningens svar:

Linjeføring C er som det fremgår ovenfor formentligt ikke teknisk mulig og vil dertil være væsentligt dyrere end de øvrige modeller. Derfor er denne løsning ikke i spil på bekostning af A eller B.

Det er op til Transportministeriet og Vejdirektoratet at vurdere, om Nordhavnsvej og Helsingørmotorvejen kan bære den øgede trafik som følge af en havnetunnel, hvilket derfor også bør indgå i det videre arbejde i Transportministeriet.

- *Notatet konstaterer, at den langsgående sænketunnel er urealistisk, men kommenterer ikke de øvrige muligheder i syd. Kan ØKF supplere med oplysninger om de sydlige alternativer og grundene til valg og fravalg?*

Økonomiforvaltningens svar:

Linjeføring 1 vil skabe for stor omvejskørsel i forhold til målsætningen om at være en ringvejsforbindelse, da den skal hele vejen forbi lufthavnen. Dermed bliver den mindre attraktiv som ringvejsforbindelse, hvorved den formentligt også vil aflaste det indre København en smule mindre for gennemkørende trafik end 4, 5 og 6.

Linjeføring 2 vil ikke skabe en ringvejsforbindelse, da den stopper ved Kalvebod Brygge. Dermed vil den i mindre grad aflaste det indre København for den gennemkørende trafik, mens den omvendt vil skabe en mertrafik i det centrale København omkring Kalvebod Brygge, hvor selve tilslutningen dertil er anlægsteknisk meget kompliceret.

Linjeføring 3 er en kombination af en lokal og en regional ringvej, hvorved der kræves en omfattende opgradering eller alternativt tunnellægning fra Vasbygade til Holbækmotorvejen. Linjeføring 3 vil heller ikke fungere optimalt som ringvejsforbindelse.

Linjeføring 5 kan medtages som en udvidelsesmulighed for delstrækning 4 i det videre arbejde.

***Vedr. spørgsmål 2 om konsekvenser for veje på Amager***

*ØKF oplyser om ændringer af trafikmængderne i København ved hjælp af et kort for så vidt den valgte løsning. Kan Økonomiforvaltningen:*

- *Supplere beslutningsgrundlaget med lignede analyser for de øvrige linjeføringer, og analyser af forskellene?*

Økonomiforvaltningens svar:

Der er jf. svarene på Ayfer Baykals spørgsmål den 7. november foretaget tidligere analyser af ændringer i trafikmængderne af andre mulige linjeføringer. De kan desværre ikke sammenlignes med Rambølls nuværende analyse af B4, da de dels er ældre og dels er baseret på andre forudsætninger.

Det skal igen tilføjes, at Økonomiforvaltningen vurderer, at B4 er den bedste løsning – både af hensyn til byudvikling, bylivet i havnen og de trafikale hensyn, hvor den umiddelbart i højere grad aflaster det indre København for gennemkørende trafik sammenlignet med 1, 2 og 3, der ikke har en optimal ringvejseffekt.

- *Visse veje får meget store trafikstigninger 10-16.000. Det må forventes at have meget store kapacitets-, miljø- og bylivsmæssige konsekvenser. Har Økonomiforvaltningen forholdt sig til håndteringen af de udfordringer forud for anbefalingen?*

Økonomiforvaltningens svar:

Der er som sagt veje, der med B4 vil få mere trafik i 2032 sammenlignet med en situation uden en havnetunnel i 2032. Det er oplagt at se på håndteringen heraf i det videre arbejde.

Generelt skal det tilføjes, at der alt andet lige vil være vækst i biltrafikken frem til 2032 som følge af en forventet vækst i indbyggertal og arbejdspladser – uanset om der etableres en havnetunnel eller ej, hvilket fremgår af prognoser fra både KIK, DTU, Rambøll etc. Derfor er der løbende behov for at vurdere kapacitets, miljø- og bylivsmæssige konsekvenser fra trafikken i hele København – havnetunnel eller ej. Det gælder naturligvis også for de få veje, der i analyserne vil opleve et endnu større trafikalt pres i 2032 som følge af en havnetunnel.

Som det også fremgår af kortet vil langt hovedparten af vejene omvendt få mindre trafik i 2032 som følge af en havnetunnel, hvilket kan aflaste behovene på det øvrige vejnet (med de enkelte nævnte undtagelser).

**Vedr. spørgsmål 3 om tilslutning i Sydhavnen**

*ØKF bemærker, at den anbefalede linjeføring vil medføre mindre trafikvækst i området end med forventet byudvikling uden havnetunnel. Og at der ikke er regnet på tilslutninger ift Kongens Enghave.*

**Bemærkninger:**

- *Der har tidligere været diskuteret at lave en afgang til Teglholmen/Sluseholmen. Dette er ikke beskrevet i beslutningsgrundlaget. Vil Økonomiforvaltningen begrunde, hvorfor det er udeladt, da der er meget fokus på betydningen for udviklingen af andre nye byområder som Nordhavn og Refshaleøen?*

Økonomiforvaltningens svar:

En tilslutning ved Teglholmen/Sluseholmen vil gribe kraftigt ind i havnemiljøet i området. Dertil er Teglholmen/Sluseholmen væsentligt mere udbygget (og planlagt) end det ydre Nordhavn og Refshaleøen, hvorved det bliver væsentligt sværere at indpasse et stort tilslutningsanlæg uden at skulle fjerne eksisterende bygninger eller lave om på lokalplaner.

- *Kan Økonomiforvaltningen oplyse hvad en tilslutning her vil have af betydning for centrumforbindelsen, der i dag er belastet tæt på kapacitetsgrænsen.*

Økonomiforvaltningens svar:

En tænkt havnetunnel med tilslutning i både Teglholmen/Sluseholmen og centrum (f.eks. ved Langebro) vil naturligvis skabe en bedre forbindelse mellem Teglholmen/Sluseholmen og centrum, men den vil omvendt gribe voldsomt ind i havnemiljøet.

Det skal tilføjes – jf. det tidligere svar til Ayfer Baykal - at Økonomiforvaltningen sammen med Transportministeriet og Metroselskabet arbejder på en udredning om en metroafgrening fra Cityringen til Ny Ellebjerg via Sydhavnen. Denne vil medvirke til at aflaste vejforbindelsen mellem Teglholmen/Sluseholmen og centrum.

- *Er det ikke relevant at analysere på en afgrening til Sydhavnen; trafikale konsekvenser, værdivækst for byudviklingen; miljømæssige konsekvenser?*

Økonomiforvaltningens svar:

Økonomiforvaltningen vurderer ikke, at det er særskilt relevant, da hverken strækning 3 eller 6 (der muliggør dette) er fornuftige af de tidligere nævnte årsager. Sådanne analyser vil til gengæld indgå i relation til arbejdet udredning af metro til Ny Ellebjerg.

***Vedr. spørgsmål 5 om betaling for benyttelse***

*ØKF svarer at bruger betalingen ikke indgår i beregningerne. Men at det er et vigtigt element i det videre arbejde. Betyder det, at linjeføringen ingen betydning har for betalingsvillighed for kommende brugere?*

Økonomiforvaltningens svar:

Brugerbetaling indgår ikke i de nuværende beregninger, men det vil indgå i det videre arbejde med den konkrete linjeføring. Linjeføringen vil naturligvis alt andet lige have en vis betydning for trafikmængden og betalingsvilligheden. I store træk har vurderingen dog været, at den ikke ville variere betydeligt mellem de forskellige linjeføringer, hvormed det var vigtigere i denne første screening at lægge vægt på anlægsteknik, bygbarhed, byudvikling og bymiljø.

Det skal tilføjes, at betalingsvilligheden formentligt er større på de længere linjeføringer, herunder 4, 5 og 6, der skaber en egentlig ringvejsforbindelse.

***Vedr. spørgsmål 9 om VVM og alternativer?***

*ØKF oplyser, at der naturligvis vil blive regnet på alternativer i forbindelse med en VVM og en endelig politisk stillingtagen til en havnetunnel. Hvis dette er tilfældet, hvorfor er et valg af linjeføring så er nødvendigt på nuværende tidspunkt?*

Økonomiforvaltningens svar:

Jf. svar længere oppe, så vil Transportministeriets videre analyser undersøge en række langt mere detaljerede aspekter og forhold. Det er derfor ikke er hensigtsmæssigt at gennemføre sådanne tunge og tidskrævende analyser for en række forskellige linjeføringer, der af tekniske eller andre årsager alligevel ikke vurderes som mulige eller farbare jf. rapporten fra Rambøll. Derfor er der på nuværende tidspunkt behov for at udvælge en linjeføring, der kan være genstand for de nærmere analyser.

Det skal her tilføjes, at der udvælges en overordnet linjeføring med overordnede forslag til tilslutningsanlæg. Derved kan der som nævnt i tidligere svar regnes på alternativer i forbindelse med en eventuel senere VVM inden for denne linjeføring i forhold til den præcise linje, præcise placering af tilslutningsanlæg, kurver, hastigheder i havnetunnelen etc.

***Vedr. spørgsmål 11 om kapacitet på de tilgrænsende statslige motorveje.***

*ØKF bemærker, at "det er op til Transportministeriet og Vejdirektoratet at vurdere, om Amagermotorvejen og Helsingørmotorvejen i praksis vil kunne afvikle de beregnede godt 100.000 biler ...".*

*Eventuelle omkostninger til opgradering af kapaciteten på de øvrige vejnet er vel et element i prisen på en havnetunnel og bør vel indgå som et element i beslutningsgrundlaget. Vurderer ØKF, at der vil være forskel på prisen på at udvide kapaciteten på andre veje alt efter valget af linjeføring?*

Økonomiforvaltningens svar:

I forhold til det statslige vejnet, så vil alle linjeføringerne medføre et øget pres på Helsingørmotorvejen.

Som tidligere nævnt, så vil der i 2032 ifølge prognoserne være et øget pres på vejkapaciteten i København og hele hovedstadsområdet – uanset om der etableres en havnetunnel eller ej.

Det vil kræve en meget omfattende analyse at vurdere og prisfastsætte hvilke veje der i 2032 vil have behov for udvidet kapacitet som følge af en havnetunnel, hvilke veje der under alle omstændigheder vil have

behov for udvidet vejkapacitet og hvilke veje, der omvendt ikke har behov for udvidet kapacitet som følge af netop aflastning fra en havnetunnel.

Økonomiforvaltningen har ikke foretaget en sådan analyse med udgangspunkt i nogen af linjeføringerne, men det kan eventuelt indgå i det videre arbejde ud fra den valgte linjeføring.

***Herudover har jeg et nyt spørgsmål, jeg ønsker svar på fra ØKF:***  
*Så vidt jeg har kunnet få oplyst, så er der aldrig truffet formel beslutning om Københavns Kommunes deltagelse i disse analyser. I Økonomiudvalget fik vi dog (dateret den 4. juni 2010) en orientering om arbejdet i styregruppen for havnetunnel, hvor Københavns Kommune er repræsenteret ved Økonomiforvaltningen. Af:*

- *”Københavns Kommune har en særlig interesse i at sikre, at linieføringsanalysen belyser:*
  - *Hvilke konsekvenser har forskellige linieføringsalternativer for byudviklingen i København*
  - *Hvilke konsekvenser har forskellige finansieringsmodeller, herunder lånefinansiering og brugerbetaling*
  - *Hvordan vil forskellige linieføringsalternativer medvirke til at reducere trafikbelastningen i de indre byområder*
  - *Hvilken effekt vil forskellige linieføringsalternativer have i forhold til den kollektive trafik*
  - *Hvordan vil forskellige linieføringsalternativer påvirke bymiljøet*
  - *Hvilke konsekvenser har forskellige linieføringsalternativer for placering og udformning af tilslutningsanlæg*
  - *Hvilke trafikale, byudviklingsmæssige og økonomiske konsekvenser har en eventuel etapeopdeling”*

*Må BR se svarene på disse spørgsmål som grundlag for vores beslutning?*

Økonomiforvaltningens svar:

I forhold til de ovennævnte opmærksomhedspunkter, så vurderer Økonomiforvaltningen - jf. det uddybende notat om valg af linjeføring til Borgerrepræsentationens møde 15. november – at B4 er den bedste linjeføring i forhold til:

- Byudviklingen i København. B4 betjener de kommende store byområder: Nordhavn, Refshaleøen og Kløverparken.
- Påvirkningen af bymiljøet. B4 griber ikke ind i havnen eller de tætte byområder.
- Placering og udformning af tilslutningsanlæg. B4's tilslutningsanlæg er fortrinsvis i nye byområder, hvor der ikke gribes ind i eksisterende bebyggelse eller i havnen.
- B4 giver god mulighed for etapeopdeling fra Nord med en første etape fra Nordhavnsvej til Nordhavn.

Linjeføringernes eventuelle forskellige betydninger for den kollektive transport har ikke indgået i Rambølls hidtidige analyser. Dertil skal det gentages, at forskellige finansieringsmodeller - herunder brugerbetaling - først vil indgå i de videre analyser, selvom Økonomiforvaltningen beklageligvis i det omtalte notat fra 2010 tilkendegav, at det ville indgå i denne indledende fase.

Økonomiforvaltningen skal dertil præcisere, at Københavns Kommune kun deltager i styregruppen som observatør, da analysen hører under de statslige strategiske analyser.