



Til Borgerrepræsentationen

08-11-2012

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

Sagsnr.
2012-156007

Dokumentnr.
2012-893796

Sagsbehandler
Mads Monrad Hansen

Baggrund

Økonomiforvaltningen har den 7. november 2012 modtaget nedenstående spørgsmål fra Ayfer Baykal. Økonomiforvaltningens svar sendes til hele Borgerrepræsentationen, så alle medlemmer har kendskab til indholdet forud for behandling af punkt 5 om havnetunnel på Borgerrepræsentationens møde den 15. november 2012. Økonomiforvaltningens svar er placeret under de respektive spørgsmål nedenfor.

Derudover skal det generelt bemærkes – som det også fremgår af indstillingen – at formålet med Transportministeriets hidtidige analyser af en havnetunnel har været at screene mulige linjeføringer og tilslutninger på et mere overordnet plan i forhold til særligt bygbarheden, så der kunne vælges én overordnet linjeføring, der derefter skulle analyseres nærmere i det videre arbejde. Formålet har ikke været at træffe beslutning om at etablere en havnetunnel.

Flere af spørgsmålene nedenfor adresserer således forhold, der først – og helt efter planen - vil blive belyst i det videre arbejde. Økonomiforvaltningen bemærker, at nævnte spørgsmål er yderst relevante. Derfor vil Økonomiforvaltningen gennem deltagelsen i styregruppen sætte fokus på flere af emnerne, så de kan indgå i Transportministeriets videre arbejde med den udvalgte linjeføring.

Spørgsmål 1:

Økonomiforvaltningen vurderer, at den af transportministeriet foreslåede overordnede linjeføring er den bedste model for Københavns Kommune. Det er imidlertid ikke ud fra sagens bilag muligt at se Økonomiforvaltningens egne beregninger og vurderinger af den trafikale effekt i København af den anbefalede linjeføring og de fravalgte alternativer samt indsigt i beregninger og vurderinger af betydning for økonomi og miljø ved de forskellige alternativer. Kan Borgerrepræsentationen få indsigt i disse beregninger og vurderinger, inden sagen endeligt behandles i Borgerrepræsentationen?

Økonomiforvaltningens svar:

Analyserne af mulige linjeføringer for en havnetunnel er forankret i Transportministeriet med en styregruppe, hvor bl.a. Københavns Kommune deltager. Økonomiforvaltningen har således ikke foretaget egne beregninger af de trafikale, økonomiske og miljømæssige effekter af de mange belyste mulige linjeføringer, da arbejdet netop er forankret i Transportministeriet.

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

Til behandlingen i Borgerrepræsentationen den 15. november er der vedlagt bilag med Økonomiforvaltningens uddybende vurderinger af den foreslåede linjeføring B4 og af fravalget af de øvrige linjeføringer, hvori parametre som anlægsteknik, byliv, miljø, byudvikling og økonomi indgår.

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.

Transportministeriet, Københavns Kommune og Realdania mfl. har tidligere fået regnet på de trafikale effekter af forskellige linjeføringer. Det er dog ikke umiddelbart muligt at sammenligne de trafikale effekter på tværs af linjeføringerne i de forskellige rapporter, da de er udregnet på baggrund af forskellige forudsætninger.

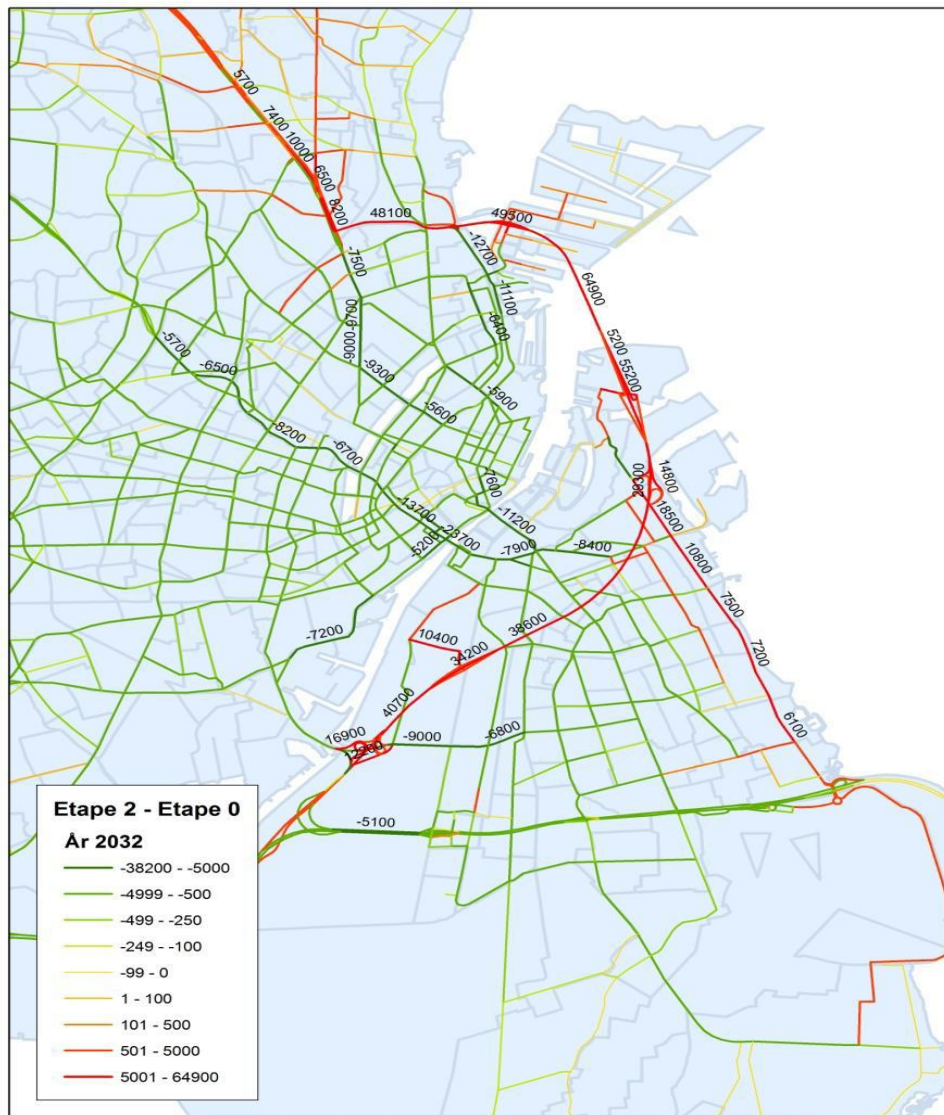
Spørgsmål 2:

Har Økonomiforvaltningen vurderet og regnet på, hvordan de anbefalede til- og frakørsler vil påvirke trafikken på Amager og er der vurderet og regnet på alternative forslag til antal af og placering af til- og frakørselsramper?

Økonomiforvaltningens svar:

Rambøll har som led i Transportministeriets analyse regnet på havnetunnelens trafikale effekter i 2032 for hele København med den foreslåede linjeføring og tilslutningsanlæg, hvilket fremgår af kortet nedenfor.

På kortet er anført ændringer i biltrafikken som følge af etablering af havnetunnelforbindelsen, set i forhold til en 2032-situation uden en sådan ny vejforbindelse. Der er regnet på effekterne af en betydelig byudvikling og af etablering af en ny vejforbindelse, i en tænkt fremtidig situation uden en tilsvarende udbygning af den kollektive trafik til de store byudviklingsområder.



De røde veje vil alt andet lige få mere trafik i 2032 som følge af en havnetunnel, mens de grønne vil blive trafikalt aflastet. På Amager ses der et øget trafik på veje som Artillerivej og Amager Strandvej, der begge leder mod de foreslåede tilslutningsanlæg ved Artillerivej og Kløverparken.

For det øvrige Amager og resten af byen ses generelt en aflastning af vejnettet, herunder for Amagers vedkommende særligt på veje som Amagerbrogade (og Torvegade), Vejlands Allé, Amager Boulevard og Øresundsmotorvejen.

Der er ikke i det nuværende arbejde regnet på trafikale effekter på Amager for alternative tilslutninger ved linjeføringen B4, men sådanne kan indgå i det videre arbejde. Økonomiforvaltningen har ikke selv regnet på de trafikale effekter på Amager som følge af tilslutningsanlæggene, da arbejdet er forankret i Transportministeriet.

Spørgsmål 3:

Har Økonomiforvaltningen regnet på og vurderet om en ændret linjeføring og ændringer i til- og frakørselsramper kan fjerne yderligere af den trafik, der i dag kommer fra Sjællandsbroen og kører via hhv. Vasbygade og Sydhavnsgade, så man her kunne ændre vejprofilen og få det nye Sydhavn til at vokse bedre sammen med det gamle Sydhavn og Kgs. Enghave?

Økonomiforvaltningens svar:

Jf. Rambølls beregninger vil den foreslåede linjeføring og tilslutningsanlæg medføre en mindre trafikstigning på Sydhavnsgade og Vasbygade, end den forudsatte byudvikling ellers ville medføre. Hverken Rambøll eller Økonomiforvaltningen har regnet på, hvilken linjeføring og hvilke tilslutninger, der isoleret set kan have den bedste effekt for Kongens Enghave, da projektet skal ses i en samlet sammenhæng for København/Regionen.

Det skal tilføjes, at Økonomiforvaltningen sammen med Transportministeriet og Metroselskabet arbejder på en udredning om en metroafgrening fra Cityringen til Ny Ellebjerg via Sydhavnen, der vil binde Kongens Enghave bedre sammen med det nye Sydhavn og resten af byen. Denne metroforbindelse indgår ikke i Rambølls beregninger.

Spørgsmål 4:

Økonomiforvaltningen vurderer, at trafikken i en havnetunnel på sigt vil udgøre 65.000 biler dagligt. Hvor stor en andel af dette antal biler vurderer Økonomiforvaltningen vil være bilister, der vælger bilen til på grund af bedre forhold for bilisterne og hvor stor en andel vurderer Økonomiforvaltningen vil komme fra og dermed aflaste hhv Ring 3, Ring 2 og Indre By?

Økonomiforvaltningens svar:

De 65.000 biler dagligt er Rambølls beregninger for Transportministeriet i 2032 i selve havnesnittet mellem Nordhavn og Refshaleøen, der vil være den mest benyttede strækning i havnetunnelen.

Havnetunnelen vil i beregningerne have en stor aflastende effekt på en række strækninger i Hovedstadsområdet, idet en meget væsentlig andel af tunnelbrugerne vil være bilister, der ændrer rutevalg. F.eks. aflastes Langebro ifølge beregninger med 23.700 biler dagligt, mens Knippelsbro aflastes med 11.200 biler, Nørre Allé med 9.000 biler, Åboulevarden med 8.200 biler, alt sammen i forhold til en 2032-situation uden etablering af en havnetunnel.

Ring 3 vil ifølge beregningerne fra Rambøll blive aflastet med 3.800 til 6.700 biler alt efter, hvor på strækningen der måles. Rambøll forklarer den relativt beskedne aflastning på Ring 3 med et ”opbygget behov for ekstra infrastruktur”, hvorved en del af den tidligere afviste biltrafik på Ring 3 igen kan vælge denne rute.

Der vil også være trafik i Havnetunnelen, der skyldes et tilvalg af bilen som følge af den bedre tilgængelighed med bil. Dette spørgsmål er ikke nærmere belyst i det foreliggende materiale. Økonomiforvaltningen vil anmode Transportministeriet om, at spørgsmålet belyses i det videre arbejde.

Spørgsmål 5:

Økonomiforvaltningen vurderer, at havnetunnelen på sigt vil blive benyttet af 65.000 biler dagligt. Indgår betaling for benyttelse af havnetunnelen som forudsætningen i denne beregning?

Økonomiforvaltningens svar:

Hverken brugerbetaling eller udbygning af den kollektive trafik ud over den allerede vedtagne indgår i Rambølls forudsætninger, der resulterer i en daglig trafik på 65.000 biler i havnetunnelen mellem Nordhavn og Refshaleøen. Trafikprognoser med forskellige niveauer for brugerbetaling og udbygning af kollektiv trafik vil være et vigtigt element i det videre arbejde, herunder både i forhold til de trafikale effekter og selve finansieringen.

Spørgsmål 6:

Økonomiforvaltningen vurderer, at havnetunnelen på sigt vil blive benyttet af 65.000 biler dagligt. Vurderer Økonomiforvaltningen, at man skal gøre det mindre attraktivt at være bilist i København (indføre en trængselsring, ændre på vejprofiler eller lignende) for at nå op på dette antal biler, der vælger at benytte en havnetunnel?

Økonomiforvaltningens svar:

I Rambølls forudsætninger – der leder frem til en daglig trafik i havnesnittet i havnetunnelen på 65.000 - indgår der ikke trængselsring, trafiksanering af indre by eller andre sådanne parametre, der vil kunne bidrage til at flytte bilerne over til en havnetunnel.

Det er jf. spørgsmålet ganske oplagt, at sådanne initiativer kan have en forstærkende effekt i forhold til brugen af havnetunnelen.

Spørgsmål 7:

Økonomiforvaltningen skriver, at den valgte linjeføring muliggør fremtidig byudvikling i Nordhavn og Refshaleøen. Vurderer økonomiforvaltningen, at byudvikling af de to områder ikke er mulig uden den valgte linjeføring?

Økonomiforvaltningens svar:

Udvikling af store byområder som Nordhavn og Refshaleøen kræver en god tilgængelighed – både med kollektiv transport og cykel, men også med bil, der er en vigtig del af mange københavnernes hverdag.

Med aftalen om Metro til Nordhavn er der skabt rigtigt gode forudsætninger for byudvikling i Nordhavn. Økonomiforvaltningen vurderer dog ikke, at bilbetjeningen af en langsigtet udbygning i Nordhavn alene kan løftes af det eksisterende T-kryds på Kalkbrænderivej. På tilsvarende vis vil byudviklingen af Refshaleøen og det nordlige Amager omkring Kløverparken kræve god tilgængelighed med både kollektiv transport, cykel og bil.

Det er Økonomiforvaltningens vurdering, at B4 samlet giver den bedste betjening af de nævnte byudviklingsområder, da der er tilslutning i både Nordhavn og Kløverparken, samt mere centralt på Refshaleøen sammenlignet med B6.

Spørgsmål 8:

Økonomiforvaltningen vurderer, at den valgte linjeføring på en havnetunnel vil betyde mindre støj og luftforurening i dele af København. Er der også dele af København, hvor Økonomiforvaltningen vurderer, at støjen og luftforureningen vil blive forværret som følge af den valgte linjeføring og de valgte placeringer af til- og frakørsler?

Økonomiforvaltningens svar:

Jf. svaret på spørgsmål 2 vil der ifølge analyserne fra Rambøll komme mere trafik på veje som Artillerivej og Amager Strandvej, der begge leder mod de foreslåede tilslutningsanlæg ved Artillerivej og Kløverparken. Der må derfor alt andet lige også forventes mere støj og luftforurening i de nævnte områder.

For det øvrige Amager og resten af byen ses der som nævnt under svaret til spørgsmål 2 omvendt en generel aflastning af vejnettet i forhold til en 2032 - situation uden havnetunnel, herunder for Amagers vedkommende særligt på veje som Amagerbrogade (og Torvegade), Vejlands Allé, Amager Boulevard og Øresundsmotorvejen.

Spørgsmål 9:

Økonomiforvaltningen skriver i indstillingen, at den valgte linjeføring skal være udgangspunktet for de fortsatte analyser. Inden den endelige godkendelse af et stort anlægsprojekt som en havnetunnel, skal der udarbejdes en VVM, hvor der også skal regnes på alternativer. Betyder Borgerrepræsentationens valg af den anbefalede linjeføring, at der ikke vil blive gennemført detaljerede beregninger på alternativer, så en VVM-redegørelse på en eventuel havnetunnel kun vil indeholde et forslag til linjeføring?

Økonomiforvaltningens svar:

Det skal bemærkes, at der i denne indstilling *blot* anbefales en overordnet linjeføring med overordnede placeringsforslag til tilslutningsanlæg, der skal indgå i de videre analyser. Der skal udarbejdes en VVM, såfremt det på et senere tidspunkt besluttes at anlægge en havnetunnel.

En sådan VVM vil naturligvis også indeholde beregninger på alternativer. Det kan både være alternativer inden for den anbefalede linjeføring og tilslutningsanlæg, der som sagt er overordnede, men det kan også være i forhold til andre mulige linjeføringer.

Spørgsmål 10:

Er det økonomiforvaltningens plan, at københavnernes skal høres inden den endelige beslutning om linjeføring samt placering af til og fra-kørsler, da netop linjeføring og placering af til- og fra-kørsler vil have stor betydning for trafikken og miljøet i flere københavnske bydele?

Økonomiforvaltningens svar:

Københavnernes skal naturligvis høres om linjeføring og placering af tilslutningsanlæg i forbindelse med en eventuel beslutning om at etablere en havnetunnel. Inddragelsen af københavnernes skal som minimum ske gennem høring i forbindelse med en VVM redegørelse.

Spørgsmål 11:

Økonomiforvaltningen vurderer, at havnetunnelen på sigt vil blive benyttet af 65.000 biler dagligt. Samtidig skriver økonomiforvaltningen, at den valgte linjeføring muliggør fremtidig byudvikling i Nordhavn og Refshaleøen. Der er allerede i dag kapacitetsproblemer på både Amagermotorvejen og Helsingørmotorvejen, særligt i myldretiden. I et fremtidsscenario kan man forestille sig at denne kapacitetsudfordring er endnu større end i dag som følge af den generelle byudvikling i hele regionen og stigende bilejerskab. Hvordan vurderes det, at de 65.000 biler kan indpasses på motorvejene?

Økonomiforvaltningens svar:

Den samlede biltrafik på Amagermotorvejen og Helsingørmotorvejen vil ifølge beregningerne stige betydeligt frem til 2032 – uanset om der etableres en havnetunnel eller ej. Stigningen skyldes den forudsatte vækst i befolkning, arbejdspladser og bilejerskab.

Ifølge Rambølls beregninger vil en havnetunnel dertil skabe yderligere kapacitetsproblemer på Helsingørmotorvejen, mens den omvendt vil aflaste Amagermotorvejen – i forhold til en 2032-situation uden en havnetunnel.

Det er op til Transportministeriet og Vejdirektoratet at vurdere, om Amagermotorvejen og Helsingørmotorvejen i praksis vil kunne afvikle de beregnede godt 100.000 biler pr. hverdagsdøgn, i begge retninger tilsammen.