

Københavnertunnelen og Købehavns City Terminal, 16. juni 2006

Københavns nye City Terminal & Metrostation ”Operaen” (Cityringen)

16. juni 2006

Københavnertunnelgruppen foreslår at bygge en undersøisk terminal under bunden af havnen mellem Operaen og Skuespilhuset i København, i forbindelse med bygningen af Københavnertunnelen fra Lyngbyvej E47/E55 Nord til Nordhavnen og videre under havnen til Sjællandsbroen E47/E55 syd og E20 til Malmø.

I og over City Terminalen foreslås følgende aktiver:

1. Metrostation ”Operaen” i forbindelse med den nye Cityring
2. Busterminal til 300 busser med niveaufri adgang til Metro, Opera og Skuespilhus ad rullende fortove.
3. Parkering til 4600 personbiler med direkte niveaufri adgang til metro ad rullende trapper, rullende fortove samt elevatorer.
4. Bilservice, vask m.m.
5. Biludlejning af alm. Biler samt EL-City biler
6. Cykelparkering til minimum 3000 cykler inklusive cykelforretninger og udlejning af cykler/EL-cykler
7. Undersøisk cykelsti med cykelevatorer mellem Sankt Annæ Plads og Holmen
8. Undersøisk rullende fortove mellem Sankt Annæ Plads/Amaliehaven og Operaen/Holmen
9. Café område med glastag.
10. Turist information, Billetcenter, Center og anløb for Kanalbåde. (gadeniveau)
11. Butikker med fødevarer, turistartikler m.m. (gadeniveau)
12. Børneaktiviteter, legeplads samt børnepasning.(gadeniveau)

Hvor kommer kunderne fra:

Holmen, Frederiksstaden og Nyhavn, Busterminal og parkering, Nordhavnen, Refshaleøen og Forlandet med Express Pendul Tunnel Bus, som tænkes at køre i tunnelen mellem **Svanemølle Station og City Terminal** (ca. 16 min.) **og retur**, døgnet rundt (hvert 5 minut i myldretiderne), med stoppesteder ved op- og nedkørslerne i Nordhavnen, 3 Stoppesteder i Nordhavn Nord (350/700/1150 m fra op/nedkørsel), Refshaleøen (Centrum, Nord) samt Forlandet.

	Passagerer pr. døgn	
	Max 350 m's gang til CityMetro ”Operaen” (2015)	(2020)
1. Svanemølle Station (S-Tog), Beboelse på ydre Østerbro	4.000	4.000
2. Nordhavnen, Syd, Beboelse, ca. 200.000 m2 (2015)	2.000	2.000
3. Nordhavnen, Syd, Kontorer, ca. 200.000 m2 (2015)	4.000	4.000
4. Nordhavnen, Nord, Beboelse, ca. 500.000 m2 (2020)		5.000
5. Nordhavnen, Nord, Kontorer, ca. 500.000 m2 (2020)		10.000
6. Nordhavnen, Krydstogskibe	300	300
7. Refshaleøen, Beboelse, ca. 275.000 m2 (2020)		5.500
8. Refshaleøen, Kontorer, ca. 275.000 m2 (2020)		11.000
9. Forlandet, Beboelse, ca. 40.000 m2 (2020)		800
10. Forlandet, Kontorer, ca. 40.000 m2 (2020)		1.600
11. Holmen, Frederiksstaden og Nyhavn, Beboelse og Kontorer (2015)	12.015	12.015
12. Holmen, Operaen, (ansatte, publikum), Uddannelsesinstitutioner	3.575	3.575
13. City siden, Skuespilhuset, (ansatte, publikum), Hoteller, Turister	2.600	2.600
14. Busterminal (300 busser) og 4.600 P-Pladser (50% belægning)	6.500	6.500
I alt	34.990	68.890

Foreningen Københavnertunnelgruppen må stærkt anbefale at flytte den tænkte Metrostation ”Marmorkirken” til Trafikknudepunktet Københavns City Terminal med navnet ”Operaen”
 Forudsætningerne for udregningerne, som er meget konservativt beregnet, kan ses på side 2

Københavnertunnelen og Købehavns City Terminal, 16. juni 2006

Detaljer:

Forudsætninger:

Statistisk Kontor, København (Mail af d.5 august 2005 **PS! Kun bopæl/arbejdssteder pr.1.1.2004 samt bopæl pr. 1.1.2005**) ”Kastellet”, ”Marmorkirken” og ”Operaen”

Der regnes i nye lejlighedsbyggerier med 100 m² og 2 beboere pr. lejlighed.

Der regnes i nye kontorbyggerier med 25 m² pr.arbejdsplads.

Der regnes kun med at ½ af personerne tager bus/tog/metro

I Nordhavn (Syd og Nord) regnes med at ½ af personerne tager med S-tog

Forlandet (regnes med ½ af personerne tager bus/cykel til Amager)

Der regnes kun med ½ belægning på busholdepladser og parkeringspladser i City Terminalen.

Der regnes med gå afstand på 350 m fra af/på - stigning på City Terminal Bus samt påstigning i Elevator/rulletrapper til de rullende fortove i Terminalen.

Rullende fortove kører ca. 350 m på 1½ minut.

Antal påstigende passagerer pr. hverdagsdøgn: (2015) (2020)

1.	Svanemølle Station (S-Tog) samt beboere på ydre Østerbro (35991 beboere pr.april 2005) Groft estimeret	4000	4000
2.	Nordhavnen: (I henhold til Notat af 2 februar 2005 fra Trafikministeriet, Finansministeriet, Hovedstadens Udviklingsråd, Københavns Havn A/S og Københavns Kommune)		
	Nordhavn syd (ca. 200.000 m ² beboelse) ca. færdig år 2015	2000	2000
	Nordhavn syd (ca. 200.000 m ² kontorer) ca. færdig år 2015	4000	4000
	Nordhavn Nord (ca. 500.000 m ² beboelse) ca. færdig år 2020		5000
	Nordhavn Nord (ca.500.000 m ² kontorer) ca. færdig år 2020		10.000
2.	Nordhavn (ca. 200 Krydstogtskibe pr. sommer á 1000 passagerer) ½ af året Groft estimeret	300	300
3.	Refshaleøen: (d.d. findes ingen lokalplan på området) (275.000 m ² beboelse) ca. færdig år 2020		5.500
	(275.000 m ² kontorer) ca. færdig år 2020		11.000
4.	Forlandet: (d.d. findes ingen lokalplan på området) (40.000 m ² beboelse) ca. færdig år 2020		800
	(40.000 m ² kontorer) ca. færdig år 2020		1.600
5.	Holmen samt Frederiksstaden og Nyhavn: Kontorer, Bl.a. Søværnet (Nyholm 700 + Arsenaløen 350)	8.061	8.061
	Beboere	3.954	3.954
	Arkitektskolen, Teaterskolen samt Filmskolen	2.000	2.000
	Operaen (600 ansatte samt 1500 publikummer) – 3 mdr. ¼ år	1.575	1.575
	Skuespilhus (200 ansatte samt 1000 publikummer)-3 mdr. ¼ år	1.200	1.200
	Turister Groft estimeret	1.000	1.000
6.	Hoteller (Admiral Hotel, Sophie Amalie Hotel og Neptun Hotel) ca. Københavns City Terminal:	400	400
	Personbilkøring (4600 p-pladser) (50% belægning) x ½ x 2)	2.300	2.300
	Busparkering (300 busser á 28 personer) (50% belægning x ½ x 2)	4.200	4.200
	Antal påstigende passagerer pr. hverdagsdøgn I alt	34.990	68.890
	(Under forudsætning af at Cityringen er færdig)		

Antal påstigende passagerer pr. hverdagsdøgn:

”Marmorkirken” Transport- og Energiministeriet Udredning om Cityringen af maj 2005 **16.250 16.250**

”Kastellet ” Københavnertunnelgruppens forslag til ny Cityring Station i Churchillparken 9.600 9.600

Besøgende ca. pr. år. Frihedsmuseet, Kunstindustrimuseet, Sø- og Handelsretten, Østre Landsret 400 400

40.000 60500 22.000 24.000

”Kastellet” I alt 10.000 10.000

Københavnertunnelen og Københavns City Terminal, 16. juni 2006

Cityringens linieføringer:

I henhold til Transport- og Energiministeriets udredning af maj 2005 side 8, er følgende lagt til grund for linieføringen:

1. at give nye områder i byen banebetjening.
2. at give gode korrespondancemuligheder mellem Cityringen og anden kollektiv trafik, med korte omstigningsveje for flest mulige passagerer.
3. at få et godt passagergrundlag i Cityringen.
4. at tage hensyn til byens pladser og bygninger.
5. at sikre en rimelig trafikafvikling i anlægsfasen.
6. at opnå en rimelig anlægsøkonomi.

”Marmorkirken” overholder ingen af ovenstående punkter. Specielt graverende er hensynet til byens pladser og bygninger.

”Kastellet” overholder alle ovenstående punkter. Med hensyn til punkt 3 ligger ”Kastellet” (10.000) over v/Landsarkivet (6.910), v/Frederiksberg Allé (8.080), v/Axel Møllers Have (8.120), v/Stengade (8.700) samt på linie med Rådhuspladsen (9.940), og så er turisterne til Kastellet, Churchill Parken, Gefion Springvandet og Langelinie (Den Lille Havfrue) ikke regnet med.

”Operaen” (35.000 i år. 2015) og (69.000 i år. 2020) overholder alle ovenstående punkter og ligger i passagergrundlag (pkt. 3) på højde med København H. (35.420) i år. 2015.

I år. 2020 vil ”Operaen” være den største Cityring Station med 69.000 påstigende passagerer pr. hverdagsdøgn.

Specielt henvises til punkt 1. , hvor **Express Pendul Tunnel Bus** (erstatte metro i tunnelen) giver nye områder i byen (Nordhavn Syd, 400.000 m²), Nordhavn Nord (1.000.000 m²), Refshaleøen (550.000 m²) og Forlandet (80.000 m²). **Nye områder (år. 2020) med 20.300 beboere (bopæl) samt 40.600 arbejdspladser (arbejdssted).**

Vedrørende punkt 2. , henledes opmærksomheden på **Københavns nye Busterminal** med plads til **300 busholdepladser, som foreslås placeret i Københavns nye City Terminal under bunden af havnen mellem Operaen og Skuespilhuset.**

Hvis politikerne ønsker en fremtidssikret langsigtet bæredygtig løsning af fremkommeligheden i og omkring Københavns Centrum, Amager samt nye boligområder og arbejdssteder langs Københavns Havn, bør følgende være opfyldt:

1. **Fuldt nedgravet 6 sporet tunnel fra Lyngbyvejen E47/E55 nord til Nordhavn.**
2. **6 sporet sænketunnel fra Nordhavn til Københavns City Terminal.**
3. **Københavns nye City Terminal med Busterminal til 300 busser, Pendler-P-kælder til 4.600 personbiler samt cykelparkering til min. 3.000 cykler.**
4. **Direkte adgang til Cityring Metrostation ”Operaen” i City Terminalen.**
5. **6 sporet sænketunnel fra Københavns City Terminal til Sjællandsbroen og motorvej E47/E55 syd samt E20**
6. **Op- og nedkørsler ved Svanemølle Station, Kalkbrænderihavnsvej, Nordhavn, Refshaleøen, City Terminal (Sjællandssiden & Amagersiden), Langebro (Amagersiden), Bernstorffsgade (Sjællandssiden), Islands Brygge (Amagersiden)**

Københavnertunnelen og Københavns City Terminal, 16. juni 2006

Financiering:

Københavns City Terminal tænkes finansieret ved Built Operate Transfer (bygge operere tilbagegive) (OPP) Offentlig Privat Partnerskab over **40 år** med statsgaranterede lån.

Terminalen tænkes bygget og drevet af privat konsortium i samarbejde med Metroselskabet i 40 år, hvorefter den gives tilbage til Staten.

Udgifter: Overslagspris ca. 2 Mia. kr.

Københavnertunnelen tænkes finansieret ved Built Operate Transfer (bygge operere tilbagegive) (OPP) Offentlig Privat Partnerskab over **40 år** med statsgaranterede lån.

Udgifter: Overslagspris ca. 15 Mia. kr.

Afskrivning: 40 år á 375 Mil. kr. = 15 Mia. kr.

Forrentning: Gennemsnitlig 2 1/4% (Statsgaranterede lån på 40 år) = ca. 169 Mil. halvårlig

I alt pr. år = 713 Mil. kr.

Operationelle omkostninger pr. år ? Partikkel og Nox filtre pr. år. = ca. 17 mio. kr.

Indtægterne:

Omkostningerne til finansiering og bygning af Københavnertunnelen tænkes dækket af grundskatter, ejendomsværdiskatter og dækningsafgifter øremærket i 40 år fra ca. 2.230.000 etage/m2 (ca. 1/2 Erhverv og 1/2 Boliger) i Nordhavn Syd, Nordhavn Nord, Refshaleøen, Forlandet samt Tegholmen.

Årlige grundskyldsskatter, ejendomsværdiskatter og dækningsafgifter:

Boliger:

Grundskyldsskat: 10.150 Boliger (grunde) á 100 m2 x 350.000,- kr. (Købspris) x 3,4% = 121 Mil. kr.

Ejendomsværdiskat: 10.150 Boliger á 100 m2 x 2,5 Mil. kr. (Offentlig vurdering) x 1% = 254 Mil. kr.

Erhverv:

Grundskyldsskat: 1.015.000 m2 x 3.195,- kr. (Købspris) x 3,4% = 110 Mil. kr.

Dækningsafgift: 1.015.000 m2 x 20.000,- kr. (Byggepris) – grund x 1% = 171 Mil. kr.

(1.015.000 x 20.000,-) – (1.015.000 x 3.195,-) x 1%

Tegholmen: 200.000 etage/m2 **Boliger** á 100 m2

Grundskyldsskat: 2.000 Boliger (grunde) á 100 m2 x 350.000,- kr. (Købspris) x 3,4% = 24 Mil. kr.

Ejendomsværdiskat: 2.000 Boliger á 100 m2 x 2,5 Mil. kr. (Offentlig vurdering) x 1% = 50 Mil. kr.

I alt pr. år = 730 Mil. kr.

Københavnertunnelen og Københavns City Terminal, 16. juni 2006**Grundlag for vurderinger:****Salgspriser for bygge/etage/m2:**

I henhold til Ørestadsselskabets oplysninger (Marianne Sejerbo d.5.10.05) er salgspriserne i Nordhavn Syd & Nordhavn Nord pr. bygge/etage/meter for **Erhverv 3.195,- kr. og for Bolig 3.500,- kr.**

Nordhavn Syd & Nord: Statens indtægter er efter ovennævnte dagspriser på kr. 4,686 Mia. kr.

For salg af bygge/etage/m2 i Nordhavn Syd (400.000 etage/m2 (½ erhverv og ½ bolig)), er i dagspriser (Ref. Ørestadsselskabet) 639 Mil. kr. + 700 Mil. kr.

For salg af bygge/etage/m2 i Nordhavn Nord (1.000.000 etage/m2 (½ erhverv og ½ bolig)), er i dagspriser (Ref. Ørestadsselskabet) 1.597,5 Mil. kr. + 1.750 Mil. kr.

Refshaleøen: Ejernes indtægter er I alt ca. 1,8 Mia. kr.

For salg af bygge/etage/m2 på (275.000 etage/m2 erhverv og 275.000 etage/m2 Bolig), er i dagspriser (Ref. Ørestadsselskabet): 878,6 Mil. kr. + 962.5 Mil. kr.

Forlandet: Ejernes indtægter er I alt ca. 268 Mil. kr.

For salg af bygge/etage/m2 på (40.000 etage/m2 erhverv og 40.000 etage/m2 Bolig, er i dagspriser (Ref. Ørestadsselskabet): 127,8 Mil. kr. + 140 Mil. kr.

Teglholmen: Statens (Havnens) indtægter er I alt ca. 70 Mil. kr.

For salg af bygge/etage/m2 på (20.000 etage/m2 boliger) á 3.500,- kr.

Forudsætningerne for salget af bygge/etage/m2 i Nordhavn Syd, Nordhavn Nord, Refshaleøen, Forlandet og Teglholmen:

Forudsætningen for at få ovennævnte priser er naturligvis at infrastrukturen er besluttet samt at byplaner og lokalplaner er vedtaget og at der er taget hensyn til:

Veje (Københavnertunnelen)

Tog (Express Pendul Tunnel Bus)

Metro (Express Pendul Tunnel Bus)

Busforbindelser (I dette tilfælde Express Pendul Tunnel Bus inden for 350 meters gang)

Skoler

Sportsarealer

Fritidsarealer

Børnehaver

Vuggestuer

Nærbutikker

Caféer

1-2 parkeringspladser pr. 100 m2 bolig

1 p-plads pr.100 etage/m2 kontorer.

Københavnertunnelen og Københavns City Terminal, 16. juni 2006

Konklusion:

- 1. Erhvervslivet i København får bedre vilkår.**
- 2. Der kommer flere penge ind i skatter fra alle de nye borgere og erhvervsvirksomheder der får mulighed for at flytte til København.**
- 3. Københavnertunnelen, Motorringvej 2 Øst giver trafikanterne mulighed for at køre uden om City, samt at parkere i Pendler- P- Kælderen i City Terminalen og fortsætte med Ringmetroen til deres bestemmelsessted, uden at forurene og støje i København City.**
- 4. Københavnertunnelgruppen vil give mulighed for at få mennesker og ikke biler til City, til glæde for erhvervet, turisme og kulturen samt ikke mindst beboerne i København.**
- 5. 1,5 Mia. kr. Besparelser på Miljø og Transporttid pr. år.
(50.000 biler i døgnet) (års/døgn/trafik)**
Kilde: Københavns Kommune, Miljøkontrollen, Trafikministeriet, Cowi A/S

Københavnertunnelgruppen den. 16. juni 2006

Peter Wimmelmann Larsen
Projektkoordinator