



## RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København N

[www.baeredygtigtrafik.dk](http://www.baeredygtigtrafik.dk)

# NOAH

Friends of the Earth Denmark

NOAH-Trafik

Nørrebrogade 39

2200 København N

[noahtrafik@noah.dk](mailto:noahtrafik@noah.dk)

Til Sampension, PenSam, ATP, PKA,  
PFA, Lønmodtagernes Dyrtidsfond og Pension Danmark

København den 12. marts 2017

### Vedrørende en evt. Havnetunnel i København

Vi retter denne henvendelse i anledning af udmeldinger om, at pensionskassen overvejer at bidrage til finansiering af en havnetunnel i København. Vi vil opfordre til at genoverveje en mulig involvering.

Ud fra det omfattende analysemateriale, der findes om en havnetunnel, er vi overbevist om, at en havnetunnel vil være en ny indfaldsvej, som vil forøge trafikbelastningen kraftigt i København og på indfaldsveje som Lyngbyvejen. Den vil undergrave miljøet og brugen af de mere miljøvenlige trafikformer. Derved undergraves alle de pæne tanker om København som en trafikal bæredygtig by.

For at kunne tage stilling til effekten af en havnetunnel er det vigtigt at se på, hvordan biltrafikstrømmene er i København. Som det kan ses nedenfor vil en havnetunnel fra Østerbro og hen over Amager til Amagermotorvejen ikke have sammenfald med de store biltrafikstrømme. Den vil derfor primært være en ekstra indfaldsvej, idet den vil betyde store omveje hvis den skal kunne **erstatte** eksisterende biltrafik.

Biltrafikstrømme i København:

Forslag til havnetunnel med tilslutninger



Dette er meget centralt, idet aflastning af København indre byområder benyttes som argument for en havnetunnel. En havnetunnel vil primært betyde et "trafikspring" for biltrafikken, idet det vil blive hurtigere at komme i bil fra den østlige del af Nordsjælland ad "bagvejen" til Amager og Indre by.

Denne ekstra indfaldsvej vil f.eks. betyde, at folk vil fravælge S-banen, Kystbanen og togforbindelsen til Lufthavnen og metroen til Amager. At der i høj grad vil være tale om en ny indfaldsvej bekræftes af Strategisk analyse af en havnetunnel i København, Udarbejdet af Transportministeriet:

*Etape 1 er i højere grad en indfaldsvej*

En første etape af en Østlig Ringvej vil løbe i tunnel fra Nordhavnsvej via Nordhavn og Refshaleøen til Kløvermarken på Amager. En første etape vil isoleret set ændre projektets trafikale karakter fra at være en Østlig Ringvej omkring de indre bydele til i højere grad at være en indfaldsvej til Nordhavn, det nordøstlige Amager og de indre bydele.

Kilde: <file:///C:/Users/Ivan/Downloads/Strategisk%20analyse%20af%20en%20havnetunnel%20i%20Koebenhavn.pdf>

Uanset om hele projektet gennemføres vil første etape til stadighed fungere som en ny indfaldsvej.

**Det er ikke korrekt når det påstås, at trafikken over broerne sænkes. Biltrafikken over de 3 centrale broer falder ikke med en havnetunnel, men stiger ifølge trafikberegningerne.**

I argumentationen for en havnetunnel anføres ofte, at der kommer færre biler over broerne til Amager. Mindre trafik er noget der tiltaler folk. Så tror man naturligvis, at der komme færre biler end i dag.

Men det er misvisende. Der sker nemlig det at først udarbejdes en prognose med **fremskrivning** af biltrafikken med 16 % fra 2012 til 2015 og derefter med 15 % fra 2015 til 2040. (Tetraplan 2013).

Dette til trods for, at der ikke er plads til at "håndtere den forventede vækst på længere sigt" jfr nedenfor. Alle broer og tilkørselsveje er allerede nu fyldte i myldretiden. Hvis trafikken stiger vil folk naturligvis tænke sig om og indrette sig derefter og i stedet benytte cykel eller den kollektive trafik. Helt i tråd med målsætningerne for trafikken i København.

Alligevel sammenligner man den **fremskrevne** trafik, som man selv beregner som urealistisk, med en situation med en fuld havnetunnel. Derefter postuleres, at der vil komme 19.000 færre biler på de eksisterende broer.

Når der er illustrationer, der skal vise trafikmængder efter en havnetunnel, er alle veje grønne, symboliserende mindre trafik, mens kun havnetunnelen er rød (mere trafik). Det er toalt misvisende.

Ved at sammenligne med helt urealistiske fremskrivninger af biltrafikken - uden en havnetunnel får man det til at se ud som en havnetunnel reducerer biltrafikken.

Man foretager ingen sammenligninger med dagens trafiksituation. Det ville ellers være mere rimeligt så befolkningen fik et retvisende indtryk af, at en Havnetunnel **ikke** giver mindre trafik end i dagen situation:

Ringvejen vil desuden kunne supplere og i nogen grad aflaste de øvrige vejforbindelser mellem Sjælland og Amager, der ikke vil have kapacitet nok til at håndtere den ventede vækst i trafikken på længere sigt. Samlet set ventes trafikken på de eksisterende broer over havnen at falde med ca. 19.000 køretøjer per hverdagsdøgn i 2025 ved etablering af en fuld Østlig Ringvej.

*Supplerer og aflaster eksisterende broer over havnen*

Kilde: <file:///C:/Users/Ivan/Downloads/Strategisk%20analyse%20af%20en%20havnetunnel%20i%20Koebenhavn.pdf>

Eftersom ingen analyser sammenligner med dagens situation har vi lavet en sådan sammenligning:

Motortrafik - hverdagsdøgn	2016	Fremskrivning af motortrafikken i 2025 med fuld havnetunnel/østlig omfartsvej. Forskellige modeller med hensyn til med eller uden brugerbetaling
Knippelsbro	27000	29.800 til 32.600
Langebros	58600	71.200 til 76.100
Sjællandsbroen	54300	56.800 til 57.100

Kilde for trafiktal: Vejdirektoratet. Kilde for fremskrivning. Transportministeriet:

<http://www.trm.dk/~media/Files/Publication/2013/Strategiske%20analyser/Østlig%20ringvej/Trafikmodelberegninger.pdf>

Man postulerer altså, at havnetunnelen kommer som en frelsende engel og reducerer trafikken. Det er ikke korrekt.

De fleste vil nok tro, at der er tale om en reduktion af trafikken i forhold til nu når Vejdirektoratet i sin præsentation "Østlig ringvej i København" ved OPP – konference den 5. december 2016 anfører:

- **Aflaster de eksisterende forbindelser over havnen med ca. 19.000 i hverdagsdøgntrafik**

Kilde: <http://www.ft.dk/samling/20161/almdel/tru/bilag/117/1704900.pdf>

## Hvor vil bilerne i en havnetunnel komme fra?

Der har været et væld af rapporter om en havnetunnel. Ifølge Trafikministeriets rapport "Østlig havnetunnel i København" nåede ministeriet frem til, at 40% af trafikken i en havnetunnel vil komme fra Gentofte, Lyngby-Taarbæk og Søllerød.

Man kan derfor forstå når nogen kalder det en "whiskybæltetunnel", idet den primært vil gøre det nemmere at køre i bil til København fra de nordlige rige forstadskommuner.

Der kan ikke være megen tvivl om, at motivationen til at lade bilen blive hjemme i disse rige kommuner vil fordufte, hvis man bygger en havnetunnel. ,

## Trængselskommissionen anbefalede ikke en havnetunnel

Trængselskommissionen diskuterede en havnetunnel, men den blev **ikke** anbefalet af kommissionen. En screening udført af konsulentfirmaet Incentive af en ”Havnetunnel øst om København” havde ikke materiale til en større analyse, men man vurderede:

*”at tiltaget, alt andet lige bidrager til overflytning fra kollektiv trafik til bil”*

## Byplanlægger Peter Hartoft-Nielsen: Havnetunnel bør opgives

En af vore førende byplanlæggere Peter Hartoft-Nielsen har skrevet en artikel i Ingeniøren ”*Havnetunnelen bør opgives*”, hvor han gør han opmærksom på, at det netop har været Københavns fordel, at der ikke er en østlig omfartsvej. Det er noget andre byer misunder København. Han skriver bl.a.:

*”Netop det forhold at vi ikke har haft motorgader i og en østlig omfartsvej omkring København, har været afgørende for den trods alt relativt gunstige trafikale situation, som præger København og de centrale bydele, og som mange andre europæiske storbyer i dag misunder os. Byen har skulle udvikle sig i et cirkeludsnit på 150 grader, og det har været grundlaget for en fornuftig aflastning af city”*

Kilde: <http://ing.dk/artikel/15411>

## Philipp Rode, administrerende direktør i afdelingen for byudvikling på London School of Economics : Betalingsring og ingen havnetunnel

Den 6. februar i år åbnede et grønt hovedkvarter for C 40 for 90 af verdens største byer et hovedkvarter i København. København fik i den forbindelse ros fra forskellig side.

”Philipp Rode, administrerende direktør i afdelingen for byudvikling på London School of Economics, dryppede imidlertid lidt malurt i bægeret. København bliver placeret helt fremme på den internationale scene, hvor rampelyset nådesløst afslører alle byens bevægelser”.

*”Rollen som foregangsfigur og international leder forpligter også. Det bliver langt sværere at dukke sig, når de virkelig hårde beslutninger skal træffes. Og det skal de”, siger Philipp Rode.*

*”En betalingsring, der kan holde motoriseret trafik væk fra København, kommer f. eks tilbage på den danske dagsorden inden for ti år”, vurderer Philipp Rode. Han er helt opmærksom på, at betalingsringen blev skrottet efter massive protester: ”Men der findes ikke andre farbare veje til at nå målsætningen på transportområdet”.*

***Havnetunnelen, der skal føre biltrafikken uden om centrum, er et andet eksempel. Kravet til en bæredygtig by er, at bilerne skal ud af hele byområdet, siger han.***

Frank Jensen erkender, at førerrollen forpligter, men konsekvensen er ikke nødvendigvis en betalingsring og et farvel til havnetunnelen, siger han.

”Biler vil fortsat være en del af trafikken, og en trængselsring er ikke landspolitisk realistisk. Derfor må vi finde en anden vej til at lede bilerne og den tunge trafik uden om den centrale middelalderby”, siger Frank Jensen.

Kilde: Artikel i Politiken af journalist Jens Bostrup den 5. februar 2017 <http://politiken.dk/indland/art5821290/90-af-verdens-st%C3%B8rste-byer-%C3%A5bner-gr%C3%B8nt-hovedkvarter-i-K%C3%B8benhavn>

## En havnetunnel i København skaber flere problemer end den løser. Københavns Borgerrepræsentation i 2000:

14.02.2000 13:00

Kategori: Bygnet

### Borgerrepræsentationen siger nej til havnetunnel

Et flertal i Københavns Borgerrepræsentation har nu sagt endeligt nej til at etablere en havnetunnel, som en del af en østlig omfartsvej i København. Flertallet bestående af Socialdemokratiet, SF, Enhedslisten og Lars Hutter's (L) udtaler i den forbindelse: "Idet det konstateres, at en havnetunnel skaber flere problemer end den løser, stoppes arbejdet med havnetunnelprojektet".

Man vurderede, at en havnetunnel ville øge biltrafikken, emissionerne og energiforbruget. Det var baggrunden for at Københavns Borgerrepræsentation i 2000, stoppede planerne. Private lobbygrupper pustede dog igen liv i sagen.

### Kraftige indgreb i havnemiljøer, naturområder og haveforeninger

En havnetunnel med tilslutningsanlæg vil berøre store områder i København. Tilhængere argumenterer med, at det er fint at "bilerne kommer ned under jorden", men glemmer, at de skal hen til tunnelen i meget store mængder og at de kommer op igen andre steder.

#### 5.4. Miljø

Alle løsninger berører i mere eller mindre grad kulturarvsområder, fredede og naturfredede områder og beskyttede naturtyper. Da de alternative løsninger er underjordiske i tunnel påvirkes de passerede områder primært midlertidigt under anlægsarbejdet.

Passagen af Amager Fælled berører følsomme områder for alle undersøgte alternativer, dog primært i forbindelse med anlægsfasen. Angående tilslutningsanlægget ved Amager Fælled Nord vil der dog være en permanent påvirkning. På et eventuelt senere analysestadium kan det blive aktuelt at justere linjeføringen således at tilslutningsanlægget placeres nærmere Islands Brygge.

Kilde: <file:///C:/Users/Ivan/Downloads/Strategisk%20analyse%20af%20en%20havnetunnel%20i%20Koebenhavn.pdf>

Her et eksempel på tilslutningsanlæg til en havnetunnel:



Figur 5.2-4 Tilslutningsanlæg Artillerivej

## Moderne bæredygtig byplanlægning

Tidskriftet "Trafik & veje" 08.2014 bragte en artikel af transportøkonom Henrik Tornblad, Grontmij A/S og Michael Replogle, Managing Director for Policy and Founder ITDP med denne overskrift:

# Indfaldsveje og motorveje i storbyen

## – hører til en svunden tid

Igennem 1960'erne og 1970'erne blev mange storbyer i verden affolket, og der blev bygget motorveje og store indfaldsveje ud til forstæderne for at sikre kontakten mellem storby og familieliv. I en række storbyer er tendensen, at der nedlægges motorveje, parker skyder op, bylivet forbindes og blomstrer, skatteindtægterne stiger og luftforureningen falder. Kan vi lære noget?

Hele artiklen ligger her: <http://asp.vejtid.dk/Artikler/2014/08%5C7859.pdf>

### En havnetunnel vil undergrave klimamålsætninger

En havnetunnel, som genererer mere biltrafik vil modarbejde klimamålsætninger både nationalt og i Københavns Kommune, som ønsker at blive CO2 neutral i 2025

Også målsætningen i trafikaftalen "En grøn trafikpolitik" fra 29. januar 2009 modarbejdes:

*"Den kollektive transport skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken". "Jernbanen skal være pålidelig, sikker og topmoderne". Transportens CO2-udledning skal ned". Støj og luftforurening i byerne skal ned".*

### Fra "Predict and provide" til "Predict and prevent"

I Danmark benytter man en forældet planlægningsmetode, der hedder "**Predict and provide**" (Fremskriv trafikens omfang og fremskaf vejkapacitet). Det er en skrue uden ende, idet "trafikmedicinen" nye veje blot forstærker trafikproblemet.

Fortalerne for nye veje kan derfor senere "ordinerer" mere af samme slags medicin. Allerede under Thatchers regeringstid i England forlod man denne tankegang, som er ekstrem dyr for samfundet og blot forstærker trafikproblemerne.

Man introducerede i stedet trafikplanlægningsmetoden: "**Predict and prevent**" ("Fremskriv og undgå"). Man skulle ved planlægning af trafiksystemet søge at undgå en beregnet trafikstigning. Så langt er man ikke nået i Danmark.

Havnetunnelsagen er et godt eksempel på den forældede og miljøfjendtlige planlægningsmetode.

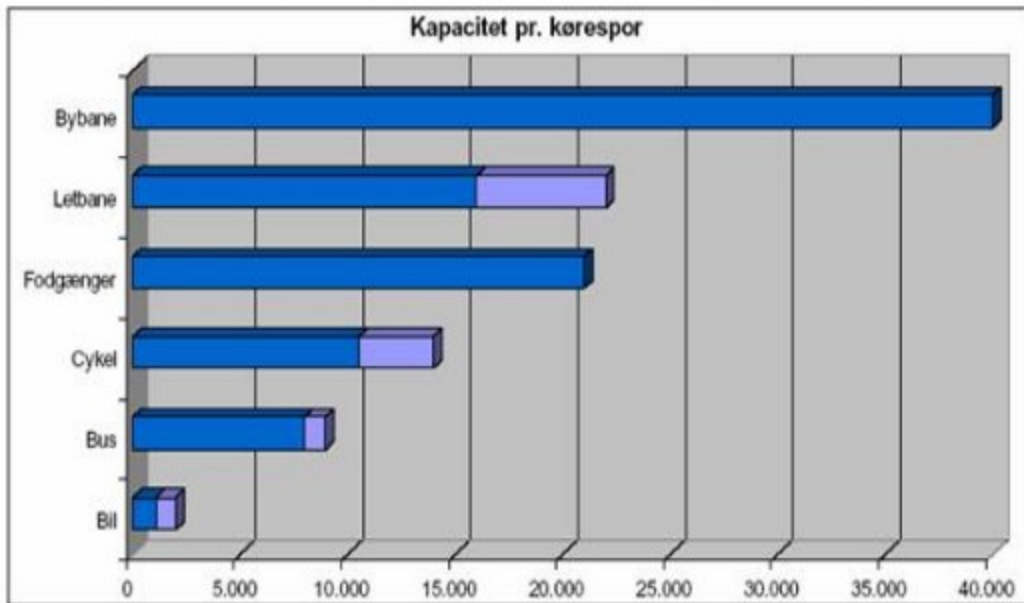
Man fremskriver biltrafikken voldsomt ud fra tanken om ubegrænset kapacitet på vejnettet. Derefter anbefaler man ekstra vejkapacitet til den urealistiske miljøskadelige fremskrevne trafikmængde

## Biltrafik er ringest til at løse store byers trafikudfordringer

Det er overraskende, at en by som København, der snakker pænt om miljø, vil satse kraftigt på øget biltransport ved at anlægge en havnetunnel.

Som det ses af figuren nedenfor er privatbilen det transportmiddel, der er mest arealkrævende pr. transporteret person.

Ved at satse på den kollektive trafik kan gaderummene udnyttes bedre end i dag, og i byområder med meget trafik er letbaner et godt alternativ til busser.



Kilde: Fremtidsscenarier vedrørende transport i Danmark. DTU. Otto Anker Nielsen, Alex Landex og Jens Rørbeck. [http://orbit.dtu.dk/fedora/objects/orbit:78134/datastreams/file\\_2706944/content](http://orbit.dtu.dk/fedora/objects/orbit:78134/datastreams/file_2706944/content)

## Københavns kollektive trafik skraber bunden i Europa

København har i forvejen forsømt den kollektive trafik. En havnetunnel vil undergrave den kollektive trafik yderligere.

Københavns kollektive trafik får tæv i EU-analyse. I byer som Geneve, Wien, Stockholm, Oslo og Helsingfors blomstrer den kollektive trafik. I København blomstrer privatbilismen.

Det fremgår af en artikel af Nicolai Østergaard i Ingeniøren 5. juli 2010

Kilde: <http://ing.dk/artikel/110227-koebenhavns-kollektive-trafik-skraber-bunden-i-europa>

## Biltrafik i Indre By

Der tales meget om at en havnetunnel vil dæmpe trafikken i Indre By. En sådan dæmpning kan dog opnås på mange måder. Et oplagt tiltag var at sætte ind overfor de mange parkeringspladser i Indre By. Der er mere end 22.000 og der er mange flere på vej.

Omkring halvdelen af p-pladserne i Indre by er private. Miljømæssigt set - og i et trængselsperspektiv - er det meget uheldigt med det store antal p-pladser i Indre by, idet der derved lægges stort pres på vejene i og til Indre By og på indfaldsvejene. De fleste af de mange private p-pladser bruges formentlig af pendlere.

I betragtning af at Indre By har den gode tilgængelighed med kollektive transportmidler og cykler kunne mange miljø- og trængselsproblemer løses hvis der var færre p-pladser i Indre By, idet disse stimulerer til bilbrug i stedet for benyttelse af benyttede mindre pladskrævende og mere bæredygtige transportformer.

Man kunne også, som foreslået af trafikforsker Per Homann Jespersen, lukke Ring 2 for gennemkørsel mellem Langebro og Kgs. Nytorv. Derved kunne gennemkørende trafik gennem Indre by blive reduceret meget kraftigt.

### **Konklusion: En havnetunnel vil:**

1. *Ødelægge dele af vore sparsomme grønne områder. Vil ramme fredede områder og bebyggelser*
2. *Give en kraftig stigning i biltrafikken – et "trafiksprung". Det skyldes at biltrafikken får en ny hurtig indfaldsvej til centrale dele af byen og Amager.*
3. *Gør det sværere at efterleve nationale og lokale CO2-målsætninger*
4. *Vil give øget energiforbrug og luftforurening på grund af flere og længere bilture*
5. *Er meget dyr. Prisen for en "Havnetunnel" anslås til 21,4 mia. i 2013-priser.  
For samme beløb kunne man få meget store forbedringer af bymiljøet, den kollektive trafik og cykeltrafikken*
6. *Vil gøre levevilkårene ringere for mange mennesker i store dele af København og langs indfaldsveje som Lyngbyvejen.*
7. *Vil ødelægge de trafikale fordele Københavns beliggenhed har i forhold til mange andre storbyer, som påpeget af Peter Hartoft-Nielsen*
8. *Vil undergrave benyttelsen af den kollektive trafik og i et vist omfang cykeltrafikken*
9. *Er asocial, idet den især gavner i forvejen privilegerede bilister i den østlige del af Nordsjælland*

Vi opfordrer derfor pensionskasserne til ikke at åbne for finansiering af et så miljøfjendtligt projekt. Vi mener ikke, at pensionsmidler skal bruges til at undergrave mulighederne for en mere bæredygtig udvikling.

At bruge milliarder på noget, der er uden påviselig nyttevirkning, men dokumenterede kraftige skadevirkninger er uden økonomisk og miljømæssig mening.

Vi modtager gerne jeres kommentarer til det fremsendte.

Med venlig hilsen

Ivan Lund Pedersen  
Kjeld A. Larsen