

RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København

www.baeredygtigtrafik.dk

København den 21. september 2007

Københavns Borgerrepræsentation

Københavns Kommune

Teknik- og Miljøforvaltningen

Vedrørende en evt. motorvejsforbindelse, ”Nordhavnsvejen” fra Lyngbyvejen til Nordhavnen

Hermed kommentarer til forslag om nævnte forbindelse.

Hvorfor en stor motorvej uden debat og analyse af kollektive trafikløsninger ?

Den debat, som indtil nu er foregået, har stort set alene drejet sig om *i hvilket omfang* en motorvejsforbindelse skal ligge i tunnel. Københavns Kommune og staten har praktisk taget kun peget på vejløsninger. Derfor er debatten vendt i den retning. Vi mener, at selve vejforbindelsen også skal diskuteres. Aftalen med staten om motorvejen er ikke urørlig. Der er indgået mange aftaler i tidens løb om trafik anlæg og mange er ændret siden hen. I lyset af København ønsker at fremstå som *Europas Miljøhovedstad* og nu også med projekt *Miljømetropol* vil være førende miljømæssigt på globalt plan, vil det være afgørende at trafikken også bliver miljøvenlig. Her ville det være oplagt, at Nordhavnsområdet og trafikbetjeningen af området blev et *demonstratorium* for hvordan en bydel kunne klare sin trafikforsyning med ægte bæredygtig trafikbetjening.

En motorvej stimulerer ikke en miljømæssig bæredygtig trafikudvikling, uanset at Københavns kommune i sin indbydelse til borgermødet den 11. september 2007 om Nordhavnen misbrugte benævnelsen bæredygtig i forbindelse med motorvejsforbindelsen:

<p><i>I Nordhavn er der plads til det hele; boliger til almindelige mennesker, erhverv, bedre offentlig transport og en forbedret trafikal forbindelse til Nordsjælland, alt sammen på et bæredygtigt grundlag.</i></p>

Nordhavnsmotorvejen vil være en ”trojansk hest”, der vil åbne for ”bilslusen” ved Hans Knudsens Plads. København vil blive oversvømmet af endnu flere biler – herunder mange 4-hjulstrækkere - fra det bilrige Nordsjælland.

Signalanlægget ved Hans Knudsens Plads fungerer i dagens situation i myldretiden, som et dosseringsanlæg, der i et vist omfang regulerer tilstrømningen af biler til København. En ny motorvejsforbindelse vil lede trafik uden om dette dosseringsanlæg, hvorved der åbnes for sluserne for trafik fra Nordsjælland. Denne ekstra biltrafik vil lægge et stort pres på store dele af byen.

Her er de forskellige forslag til linieføringer for forslaget til en motorvejsforbindelse:



En motorvejsforbindelse, der gør det lettere for bilister at komme til København fra det meget velstående Nordsjælland med flest biler pr. husstand i hele Danmark, virker som en meget dårlig ide.

En sådan kraftig forøgelse af vejkapaciteten er også i modstrid med kommunens vision om at fremvise globalt miljølederskab i projekt *Miljømetropolen*. Københavns kommune arbejder stærkt på at få tilladelse til at indføre en betalingsring for at dæmpe biltrafikken og få folk til i højere grad at cykle og bruge kollektive transportmidler. En betalingsring kan dæmpe trafikken til det niveau, som man beslutter at acceptere.

Motorvejen er også i modstrid med de pæne ord i denne nye udmelding fra Københavns Kommune. Her er det den kollektive trafik, der skal topprioriteres :

Nordhavn skal sætte nye standarder for byudvikling i København

Det er endnu ikke vedtaget, hvordan Nordhavn præcist skal udvikles og der er endnu ikke sat konkrete streger på papir. Men i Københavns Kommune ønsker man, at Nordhavn skal sætte nye standarder for byudvikling i København. Den skal være en mangfoldig og levende bydel for alle københavnere. Den skal udvikles på et bæredygtigt grundlag. Og den skal udnytte sin unikke placering ved vandet til glæde for lokale beboere og alle andre københavnere.

Københavns Kommune ønsker derfor at udvikle Nordhavn ud fra følgende målsætninger:

- Miljø og bæredygtighed skal prioriteres i alle processer
- Boliger til almindelige københavnere tæt på vandet
- Trafik i form af højklasset kollektiv trafik skal prioriteres
- Offentlige rum skal være et omdrejningspunkt
- Byliv og byrum skal prioriteres
- By og vand skal sammentænkes

Miljøvurderingen af Københavns Kommuneplan 2005 gav også vejen det (gul)røde kort

For første gang er en kommuneplan for Københavns Kommune blevet delvist miljøvurderet. Det skete med den seneste kommuneplan. Det var dog en miljøvurdering foretaget af kommunen selv. Det er altid et alvorligt problem og ikke tilrådeligt, at en myndighed skal vurdere sig selv. Alligevel var Københavns Kommunes miljøvurdering af en motorvejsforbindelse fra Lyngbyvejen til Nordhavnen og byudvikling i Nordhavnen ret så klar og kritisk. Her et uddrag:

4.3.1 Væsentlige negative miljømæssige konsekvenser

Det vurderes at kunne få en væsentlig negativ miljømæssig effekt, at Nordhavnen ikke er stationsnært. Den forudsatte forbedring af adgangsvejen til Nordhavn Station fra havnesiden vil gøre den sydligste del af området stationsnært.

Etablering af en ny vej mellem Nordhavn og Lyngbyvej vil give plads til mere trafik med dertil hørende øget luftforurening og støj – med mindre eksisterende veje nedbygges og den samlede biltrafik enten fastholdes eller reduceres.

Kilde: MILJØVURDERING AF KØBENHAVNS KOMMUNEPLAN 2005

Vi mener, at denne miljøvurdering skal tages alvorligt. Aftalen med staten om bygning af motorvejsforbindelsen bør derfor tages op til nyvurdering. Ved klimatopmødet i København i 2009 vil en milliardinvestering i at skaffe flere biler til byen ikke just højne byens miljøprofil.

Vi mener også, at den byudvikling, som diskuteres for Nordhavnen, skal være af mere begrænset omfang end de aktuelle planer om op til 3,5 millioner etagemeter nybyggeri. De nordøstlige dele af Nordhavnen, såsom Stubben, bør ikke bebygges, men bruges til rekreative formål. Samtidig bør byudviklingen være præget af ønsket om en bæredygtig trafikudvikling.

Derfor er en motorvejsforbindelsen unødvendig, dyr og miljøskadelig. Der skal i stedet bygges en bane og kun opføres byggeri op til 600 meter fra stationer.

Miljøvurderingen af Københavns Kommuneplan 2005 var også meget kritisk når det drejede sig om støj- og luftforurening fra trafikforøgende foranstaltninger. Det anføres sådan:

En generel stigning i biltrafikken og en samling af biltrafikken på det overordnede vejnet gør det vanskeligt for kommunen at overholde EU's grænseværdier for luftforurening. Det samme gælder, når det handler om at nå målet om en halvering af antallet af støjbela- stede boliger.

Kilde: MILJØVURDERING AF KØBENHAVNS KOMMUNEPLAN 2005

Der tænkes stort set kun i biltrafik – kollektive trafikløsninger skydes ud i en uvis fremtid

Som det fremgår af notatet nedenfor, fra direktør Ole Bach, Københavns Kommune, har kommunen stort set kun set på biltrafik til betjening af Nordhavnen.

Det er yderst uheldigt og i strid med erklærede målsætninger, at Københavns kommune og staten har koncentreret sig om vejudbygning, mens udbygning af den kollektive trafik, som kunne erstatte motorvejen, kun er sporadisk behandlet.

Bortset fra småforbedringer, som bedre busbetjening af Nordhavnen, er større forbedringer henvist til alene at blive *vurderet* på lang sigt. Bygning af en letbaneforbindelse fra Nordhavn Station til Nordhavnen burde allerede nu være i gang. I stedet bygges der pendlerparkeringspladser på livet løs ved alt nybyggeri i området.

De hidtidige trafikale vurderinger omfatter stort set kun biltrafik. Nordhavnen bør udvikles i tråd med den generelle trafikpolitik i kommunen, hvorfor der også må skabes gode forhold for andre transportformer. På kort sigt skal den kollektive trafik forbedres ved bedre adgangsforhold til Nordhavn station og ved gode busforbindelser til Nordhavnen. På langt sigt skal højklassede løsninger som f.eks. Metro vurderes. Cykeltrafikken skal også sikres gode og sikre forhold, både i forbindelse med den traditionelle vejstruktur, og eventuelt ved nye selvstændige cykel- og gangbroer og ruter. Endelig skal fodgængerforbindelserne også prioriteres. Der er et stærkt lokalt ønske om bedre sammenhæng mellem Østerbro og havnen, så beboerne på Østerbro kan få adgang til vandet.

Kilde. Notat fra direktør Ole Bach til Teknik- og Miljøudvalget 27. januar 2006.
”Nordhavnsvejen, status og det videre arbejde”

[http://www2.kk.dk/of/Dagsorden.nsf/ee5f251f6a475211c12570ee0034b5f1/5299f23c286d2000c125726e00439179/\\$FILE/Nordhavn_svejen_bilag_1.pdf](http://www2.kk.dk/of/Dagsorden.nsf/ee5f251f6a475211c12570ee0034b5f1/5299f23c286d2000c125726e00439179/$FILE/Nordhavn_svejen_bilag_1.pdf)

Miljøvurderingen af Københavns Kommuneplan 2005 indeholdt dette krav om fokus på et højklasset skinnebåret kollektivt trafiksystem. Dette krav har direktør Ole Bach, jfr. ovenfor, skudt ud i en uvis fremtid:

”Der er for den kollektive trafik stillet som betingelse for byudviklingen, at der skal ske en forbedring af adgangsforholdene til Nordhavn Station fra havneområderne. Den sydligste del af byudviklingsområdet ligger inden for en afstand af 1000 meter til Nordhavn Station, mens en byudvikling længere nord herfor ikke vil være stationsnær, og dermed ikke i overensstemmelse med de overordnede mål for byudvikling. Der bør derfor sættes fokus på den fremtidige forsyning af Nordhavnen med et højklasset skinnebåret kollektivt trafiksystem”

Kilde: MILJØVURDERING AF KØBENHAVNS
KOMMUNEPLAN 2005

Banetrafikken vil blive sorteper både under byggeriet og når motorvejen er færdig

Et er, at en færdigbygget motorvejsforbindelse fra Lyngbyvejen til Nordhavnen vil undergrave den kollektive banetraffiks passagerunderlag. Det er miljømæssigt forkasteligt. Noget andet er, at selve byggeriet af den konkurrerende motorvejsforbindelse, også under den langstrakte byggeproces, vil forringe banebetjeningen og dermed stimulere folk til at tage bil i stedet.

Det sker ved, at et motorvejsanlæg skal føres under S-banerne og Kystbanen i et omfang, der afhænger af den valgte model. Togtrafikken skal formentlig afbrydes i perioder. Københavns Kommune har lavet et foreløbigt skøn over den kompensation DSB skal have for forringelserne af banetrafikken.

Vejforslag 1 er en vej med tunnel mellem Svanemøllen Kaserne og Strandvænget. Som udgangspunkt indeholder forslaget så kort en tunnelstrækning som teknisk muligt. Den samlede omkostning til dette forslag er godt 1,3 mia. kr. hvortil kommer et meget foreløbigt skøn over kompensation til DSB på ca. 300 mio. kr., da anlægsarbejdet må forventes at medføre gener for banedriften.

**Kilde. Notat fra direktør Ole Bach til Teknik- og Miljøudvalget 27. januar 2006.
"Nordhavnsvejen, status og det videre arbejde"**

Det foreløbige skøn lyder altså på 300 millioner kr. Et er, at DSB får lidt penge til helt eller delvist at dække et indtægststab. Noget andet er alle de tidligere DSB-passagerer, som i stedet vil belaste byen med den ekstra biltrafik. Banen vil ydermere lide et alvorligt prestigetab ved at være upålidelig under vejbyggeriet. Mange års udsultning af banerne har i forvejen ødelagt meget for banetrafikken. At bygning af et motorvejsanlæg skal forringe banetrafikken yderligere er helt uacceptabelt.

En bæredygtig parkeringspolitik tillader kun få parkeringspladser

År for år bygges tusinder og atter tusinder af pendlerparkeringspladser ved nyt erhvervsbyggeri i København. Alene i Sydhavnen og på Østerbro er der kommet mere end 10.000 p-pladser i løbet af ca. 10 år.

Københavns kommune kræver normalt, at der som *minimum* anlægges 1 parkeringsplads pr. 100 etagemeter nybyggeri. I Sydhavnen er der bygget næsten 2 parkeringspladser pr. 100 etagemeter. De mange pendlerparkeringspladser stimulerer naturligvis pendlere til at bruge bil frem for andre transportmidler.

Hvis Københavns kommune ikke ændrer på sine "normale" krav om parkeringspladser, vil nybyggeri af (op til) 3,5 millioner etagemeter i Nordhavnen udløse et krav om (op til) 35.000 parkeringspladser.

Disse p-pladser, som ofte vil blive brugt af pendlere vil ødelægge byens miljø og belaste de områder, som indfaldsvejene føres igennem.

Vi mener, at der ikke skal bygges pendlerparkeringspladser (bortset fra handicapparkering), men alene p-pladser til servicekørsel, vare- lasttrafik m.v.

Handicappede beboere skal have parkeringspladser, mens parkeringen til andre skal være begrænset og dyr. København kunne i denne nye bydel være et *demonstratorium* for hvordan man kan

indrette sig med lavt bilbrug. Københavns Kommune burde også her leve op til sit ønske om globalt miljølederskab.

Økonomisk vil der ligge enorme besparelser ved ikke at bygge så mange parkeringspladser.

Da pladsen er trang skal parkeringspladser være underjordiske. Københavns Kommune har for nylig ved et udbud i forbindelse med ”Parkeringsprojektet” konstateret, at de billigste parkeringspladser under jorden ville koste mere end 400.000 pr. p-plads.

Hvis man forsigtigt antager en pris på 500.000 kr. pr. parkeringsplads vil de ovennævnte 35.000 parkeringspladser koste 17,5 milliarder kr. Det vil være et ufatteligt spild af penge til parkeringsanlæg, som kun vil påtvinge byen store belastninger ved kørsel til/fra Nordhavnen

I miljøvurderingen af Københavns Kommuneplan 2005 lægges der forsigtigt op til at kræve/tillade færre p-pladser. Sådan er udmeldingen:

<p>Det er Københavns Kommunes ønske at udvikle parkeringspolitikken, så den kan bidrage til at skabe sammenhæng mellem de overordnede mål for biltrafikkens udvikling og byområdernes miljøpåvirkninger. Derfor er nye differentierede parkeringsnormer, hvor der tages hensyn til bebyggelsens beliggenhed i forhold til transportsystem, rekreative forhold, miljømæssige kapacitet m.v. under overvejelse. De ændrede parkeringsnormer vil formodentligt betyde, at krav til antal parkeringspladser reduceres.</p>	<p>Færre parkeringspladser ved nybyggeri vurderes at medføre, at biltilgængeligheden ikke bliver optimal. Retningslinjen er indført for bevidst at dæmpe biltrafikken, og dermed gavne miljøet i form af mindre luft- og støjforurening, mindre barriere virkning og bedre trafikikkerhed. Den negative effekt for tilgængeligheden søges afhjulpet ved at sikre mobilitet ved at fokusere på god kollektiv trafikbetjening samt gode forhold for cyklister og fodgængere.</p>
--	--

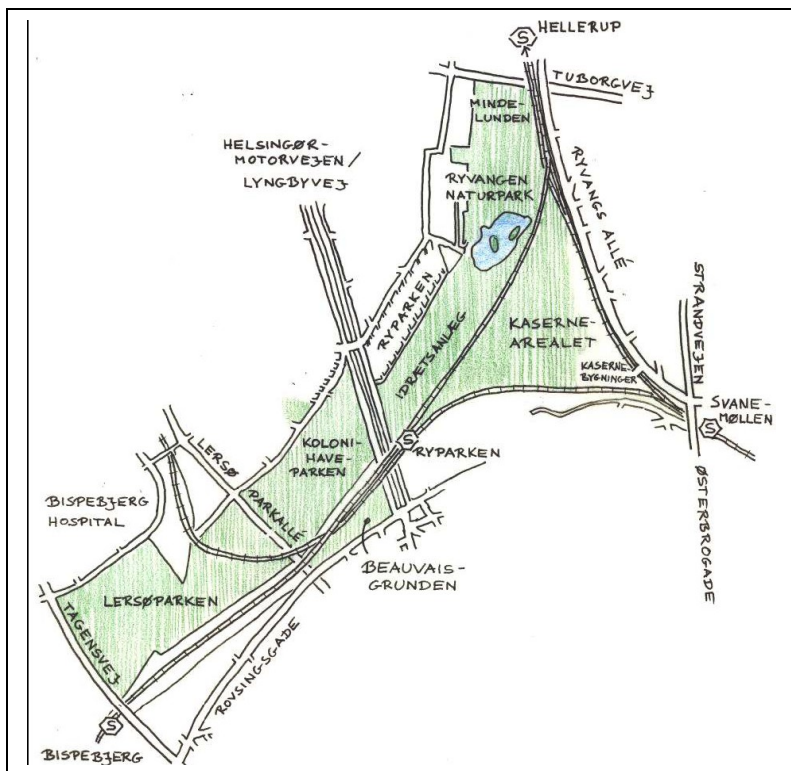
Kilde: MILJØVURDERING AF KØBENHAVNS KOMMUNEPLAN 2005

Store indgreb i rekreative arealer, kolonihaver, boldbaner m.v.

Der er i dag idrætsanlæg, kolonihaveområde og Svanemøllen kaserne på området, som i større eller mindre omfang vil blive ødelagt af et motorvejsprojekt. Planerne om motorvejen kolliderer kraftigt med store rekreative behov i områder, som i den grad er underforsynet med sådanne faciliteter.

Hvor store indgreb den færdige motorvej vil betyde afhænger af hvilken motorvejsmodel, der er tale om. Selve byggeprocessen vil dog under alle omstændigheder kræve meget store arealer og forstyrrelse af områdets beboere og indskrænkninger for dem, der benytter de rekreative arealer – herunder boldbanerne.

Her kortskitse, der viser de eksisterende forhold:



Forslaget om ”Svanemøllen Naturpark” fra Agenda 21 Østerbro vil også blive vanskeligere at realisere. Her en skitse fra rapporten om projektet udformet af landskabsarkitekt Poul Erik Pedersen, som også har lavet tegningen ovenfor:



Uanset vejmodellen vil motorvejens tilslutningsanlæg til Helsingørmotorvejen under alle omstændigheder være et yderst omfattende indgreb. I notatet nedenfor fra Direktør Ole Bach, Københavns Kommune erkendes det, at tilslutningsanlæg vil fylde meget.

”Tilslutning til motorvejen

For alle tre forslag er skitseret en tilslutning til Helsingørmotorvejen med nordvendte ramper. Tilslutningen er ikke fastlagt i detaljer, og der er brug for en yderligere analyse af de fysiske muligheder, da pladsen er trang – med kolonihaver og boligbebyggelse på den vestlige side og Ryparken og boldbaner på den østlige side af motorvejen.

Samtidig skal trafikafviklingen vurderes nærmere. Kapaciteten er allerede i dag begrænset på motorvejen i myldretiderne, og indpasningen af den yderligere trafik fra Nordhavnsvejen er endnu ikke analyseret.

Tilslutning til motorvejen er fastlagt under forudsætning af at vejen hovedsageligt skulle afvikle trafik fra byudviklingen i Århusgadeområdet. Med yderligere byudvikling i Nordhavnen og/eller en langsgående havnetunnel vil det være hensigtsmæssigt også at have en sydvendt tilslutning til motorvejen og Lyngbyvej. Dette er endnu kun vurderet ganske overordnet.”

Kilde. Notat fra direktør Ole Bach til Teknik- og Miljøudvalget 27. januar 2006. ”Nordhavnsvejen, status og det videre arbejde”

De mange milliarder til motorvej og parkeringsanlæg kunne bruges bedre end til at skaffe mere biltrafik til København

Som det fremgår af citatet nedenfor er der tale om meget dyre anlæg. Andre vejløsninger med længere tunnel og endnu bredere veje vil tilmed koste mange flere milliarder. Hvis de mange gode penge i stedet blev brugt til kollektiv betjening kunne man komme langt. Det samme var tilfældet, hvis man i stedet for at bruge de ovenfor omtalte 17,5 milliarder kr. til 35.000 parkeringspladser i Nordhavnen brugte pengene på kollektiv transport.

”Anlægsoverslagene er baseret på en firesporet tunnel og i 2004 priser. I vejforslag 1 er det vurderet, at kompensationen til DSB for gener i anlægsperioden vil udgøre ca. 300 mio. kr. På den baggrund indgår Nordhavnsvejen i Metroaftalen med en samlet anlægsomkostning i 2004 kr. på 1,7 mia. kr. Staten vil, gennem det nye arealudviklingselskab, yde et tilskud på 700 mio.kr. – resten betales af Københavns Kommune. ”

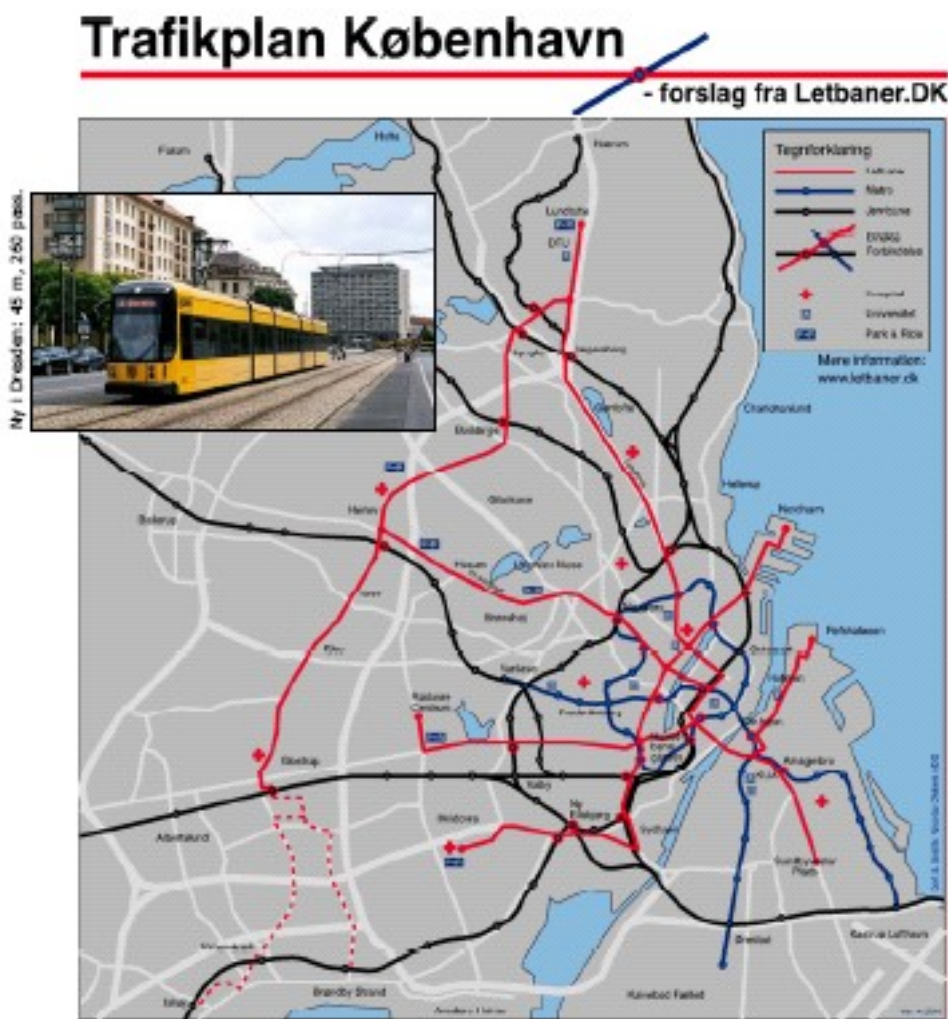
Kilde. Notat fra direktør Ole Bach til Teknik- og Miljøudvalget 27. januar 2006. ”Nordhavnsvejen, status og det videre arbejde”

De nævnte beløb er givetvis i underkanten: Al erfaring med store vejanlæg m.v. viser, at udgifterne normalt vil blive langt større end budgetteret.

Vi synes at stat og kommune i stedet skulle lade sig inspirere til at bruge pengene til en tiltrængt udbygning af den kollektive trafik. Vi vil her pege på det forslag, som Letbaner.dk er kommet med.

Forslaget består af et omfattende net af letbaner, der skal fungere som fødelinier til den metroring, som staten og Københavns Kommune har vedtaget at bygge. Vi havde i øvrigt heller set, at man alene satsede på letbaner og ikke mere metro.

Forslaget ser sådan ud. De røde linier er letbaneforslaget fra letbaner.dk Det vil give hele byen en fin trafikbetjening sammen med de øvrige baner og bustrafikken.



15 km. Metrocityring til 15-25 mia. kr.

(blå ringlinie)

Folketinget har besluttet at udvide metroen med en Cityring. For at denne nye metro kan få størst mulige succes, er det nødvendigt med bedre fadelinier. Desuden bør ideoplæg til en ny S-togslinie igennem København indgå i en samlet trafikplan.

80 km. Letbanenet til 13-16 mia. kr.

(røde linier)

Letbaner.DK foreslår flere letbaner som fadelinier ind til city. Det sikterode letbanenet (røde linier) svarer primært til Cityringen, men når ud efter langt flere nye passagerer bl.a. bilister. Dette giver letbanerne en bedre samfundsøkonomi.

Med venlig hilsen

Kjeld A. Larsen
Ivan Lund Pedersen