

# RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København N.

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

København den 14. april 2009

Københavns Kommune  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
Center for Miljø  
Kalvebod Brygge 45  
1502 København V

## **Vedrørende Nordhavnsvej, Forslag til lokalplan, tillæg til Kommuneplan 2005 og VVM-rapport**

### **Opsummering af indsigelse:**

**Efter gennemgang af det fremlagte materiale og fremskaffelse af yderligere oplysninger er vores konklusion klar:**

**Et fuldtonet nej til en Nordhavnsvej, der vil være en ny og ekstrem dyr indfaldsvej og åbne for stærk forøget trafikbelastning i København fra det bilrige Nordsjælland. Under byggeriet af model A (A1 og A2) vil Kystbanen og S-banen (Nordbanen) tilmed skulle lukkes i op til 3 måneder og Farum-banen skal også lukkes i perioder. Det skønnes, at 25 % af togpassagererne forsvinder under byggeriet. De to vejmodeller (A) og (B) er begge miljøødelæggende på hver sin måde og bliver derved et valg mellem pest og kolera. Set fra en klimasynsvinkel er Københavns kommunes trafikpolitik i forvejen på katastrofekurs. Nye indfaldsveje, herunder bygning af Nordhavnsvejen, bidrager til vækst i den CO2-belastende biltrafik.**

**Der mangler er en trafikløsning (C) baseret på et kollektivt trafiksystem, der er den eneste model, der kan sikre en bæredygtig trafikudvikling, som tilmed er et erklæret mål for Københavns Kommune. At ville lave en erklæret bæredygtig by og som det første anlægge en vej med motorvejs kapacitet er mildest talt en yderst miljøundergravende disposition.**

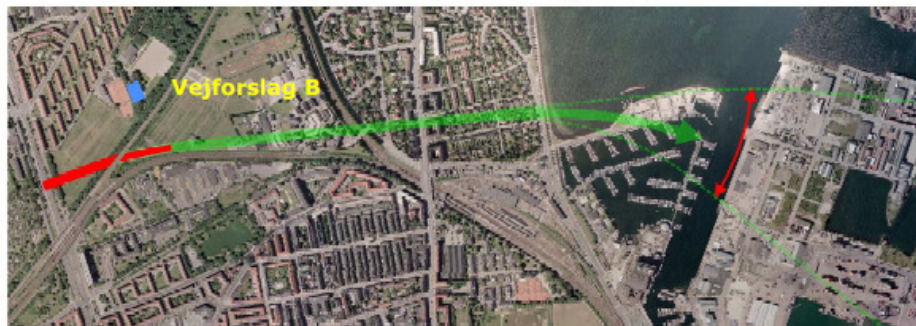
## Sådan er de 2 forslag:

**Vejforslag A1-A2:** Vejforbindelse mellem Helsingørmotorvejen og Nordhavn med tilslutning ved Kalkbrænderihavnsgade. Vejforslag A1 mellem Helsingørmotorvejen og Kalkbrænderihavnsgade udgør første etape af dette vejforslag



Figur 1: Skitse med linieføring af Vejforslag A1+A2

**Vejforslag B:** Vejforbindelse mellem Helsingørmotorvejen og Nordhavn uden tilslutning til Kalkbrænderihavnsgade. Hovedparten af vejen forløber i tunnel.



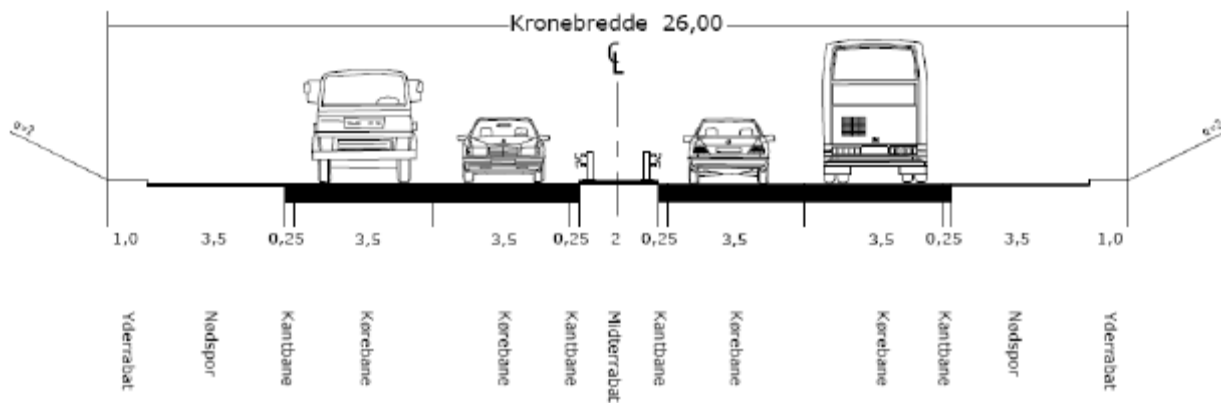
Figur 2: Skitse med linieføring af Vejforslag B

En Nordhavnsvej vil undergrave S- og Kystbanens konkurrencekraft og overfylde København med biler på bekostning af den kollektive trafik. Det vil blive umuligt at efterleve Københavns vision om en bæredygtig og CO2 neutral hovedstad. Ifølge forslag til lokalplan, tillæg til Kommuneplan 2005 skal "der udvikles en helt ny bydel i Nordhavn. Visionen er, at Nordhavn skal være fremtidens bæredygtige bydel med energineutralt byggeri i alle prisklasser, med metrobetjening og med de bedste betingelser for cyklisterne". Det lyder smukt, men harmonerer ikke med vejplanerne.

For øvrigt er vejens navn "Nordhavnsvejen" tankevækkende. Man prøver tilsyneladende at tilsløre, at der er tale om en ny indfaldsvej til København. Herom læserindlæg af Bjørn W. Dahl i Østerbro Avis den 27. juni 2007:

"Vejens navn er iøvrigt interessant: Nordhavnsvejen antyder, at vejen anlægges for trafik til og fra Nordhavnen, men reelt er det en ny indfaldsvej til Indre By ad Gittervej og Strandboulevarden (der jo er en del af ringvejen). Såvel Store Kongensgade som Øster Voldgade vil blive voldsomt belastet. Det tales der ikke så meget om, men det er jo bedre at sige, at den ny vej skal betjene Nordhavnen. Det kaldtes i gamle dage for en eufemisme, nutiden kalder det "new speak" - lige forstemmede er det.."

Der er tale om et meget stort vejanlæg med en bredde på 26 meter:



Figur 4.2 Vejtværsnit for 4-sporet vej i terræn

Mens vejen (Forslag A) bygges, vil S-banen (Nordbanen) og Kystbanen tilmed skulle nedlægges i op til – henholdsvis 72 og 93 døgn. Måske vil det komplicerede byggeri under banerne end ikke klares på denne lange tid.

DSB regner med, at 25 % af passagererne forsvinder fra togene i byggeperioden. Mange vil aldrig komme tilbage og den hurtige vej vil fjerne muligheden for nye passagerer fra det bilrige Nordsjælland. Langtidseffekten er end ikke vurderet.

I 2005 indgik Københavns kommune og staten en aftale, hvor en Metroring blev kædet sammen med bygning af en Nordhavnsvej (Fra Lyngbyvejen mod havnen). Der blev ikke tænkt på miljø eller bæredygtighed, men alene på grundspekulation, idet man regnede med at en stor vej til et byudviklingsområde ville få grundværdierne til at stige. Stigningen skulle være med til at finansiere metroen.

Tiden er nu en helt anden. Byggeriet er næsten gået i stå i alle byudviklingsområderne og der er kommet helt nye grønne tanker hos regeringen og Københavns Kommune. Aftalen må derfor revurderes i lyset af regeringens erklærede nye grønne trafikpolitik, klimaforpligtelsen, klimatopmødet, Københavns nye klimamål og finanskrisen. Det er en aftale, som det vil være meningsløst at efterleve i lyset af den nye erkendelse i regeringen og Københavns Kommune.

Der er nu brugt mange millioner på at analysere 2 forskellige vejløsninger. Ingen af dem er miljømæssigt acceptable. Model A, en cut and cover tunnel, vil være ødelæggende for togtrafikken i lang tid under byggeriet og permanent ødelægge banens konkurrencesituation. Model B lægger op til bygning af en dyr miljøødelæggende østlig ringvej/havnetunnel, der vil få biltrafikken til Københavns Kommune til at stige voldsomt.

### Klimagasudslip og Nordhavnsvejen

Fra den 14. april til 15. maj 2009 har Københavns Kommune en Klimaplan til høring. Ambitionerne for at nedbringe CO<sub>2</sub>-udslippet er store. På transportområdet planlægges for perioden 2005 til 2015 en CO<sub>2</sub>-reduktion på 50.000 tons, fra 533.600 til 483.610 tons, dvs en reduktion på i alt 10 %. Se nedenstående figur:

For hvert indsatsområde er der følgende delmålsætninger:

Indsatsområder	Tons CO2 I 2005	Andel af samlet besparelse	Tons CO2 pr. år i 2005-tal
Energiforsyning	1.981.980	75 %	375.000
Byggeri og renovering		10 %	50.000
Københavnerne og klimaet		4 %	20.000
Transport	533.610	10 %	50.000
Byudvikling		1 %	5.000
Samlet	2.541.000	100 %	500.000

Klima København, En vision og en plan, Udkast, Københavns Kommune, Marts 2009, s. 10

Transporten står for 21 % af den samlede CO<sub>2</sub>-udledning inden for det areal, som omfatter Københavns Kommune, hvoraf udledningen fra vejtrafikken udgør hele 74 %:

Aktivitet	CO2 I tons/år I 2005	Andel
Vejtrafik, inkl. busser	396.500	74 %
Togtrafik, diesel (inkl. gods)	3.200	1 %
Togtrafik, el (inkl. gods)	45.600	8 %
Non-road industri	30.800	6 %
Non-road have/hushold	4.200	1 %
Fly (indenrigs) <sup>2</sup>	11.900	2 %
Skib (indenrigs) <sup>3</sup>	43.700	8 %
I alt	535.900	100 %

*Kilde: "Københavns Kommune – CO<sub>2</sub>-regnskab 2005" \*Cowi november 2008*

Klima København, s. 33

Et virkemiddelkatalog på i alt 15 punkter er fordelt på fem fokusområder, hvoraf de to første har overskriften "Alternativer til bilen" og "Begrænsninger af biltrafik", således som det fremgår af nedenstående figur:

<b>Transport</b>	
<b>Mål i 2015</b>	10 % af den samlede CO2-reduktion i 2015 skal opnås på transportområdet. Det svarer til ca. 50.000 tons CO2 (2005-tal)
<b>Fokusområder</b>	Initiativer
Alternativer til bilen	1. Flere cykler 2. Styrket kollektiv trafik 3. 25 % CO2-reduktion for busser i rute
Begrænsninger af biltrafik	4. Trængselsafgifter 5. Miljøzone for personbiler 6. Trafikoplægninger 7. Parkeringsrestriktioner
Mere effektivt udnyttede biler	8. Effektiv brug af biler 9. Miljørigtig taxikørsel 10. Intelligente transportsystemer - Optimering af signalanlæg og P-henvisning 11. Infrastruktur til el- og brintbiler
Kommunens egen transportindsats	12. Transportplaner for alle forvaltninger 13. Kommunale el- og brintkøretøjer 14. 30 % CO2-reduktion fra transport af affald
Mindske elforbruget fra gadebelysningen	15. Udskiftning og udvikling af gadebelysningen

Kilde: Klima København, s. 15-16

Set fra en klimasynsvinkel er Københavns Kommunes trafikpolitik en katastrofe. Nye indfaldsveje, specielt konstruktionen af Nordhavnsvejen, bidrager til vækst i den CO2-belastende biltrafik. Blot formlen en tredjedel til hver overholdes i forbindelse med nye byudviklingsområder, dvs en samtidig satsning på cykling, kollektiv trafik og biltrafik, så betragtes udviklingen som fornuftig, men mere af alt, specielt biltrafik, fører jo til ganske megen trafikforøgelse og drivhusgasudslip.

Det afspejler sig bl.a. i fremskrivningen af biltrafikken for Københavns Kommune, som baserer sig på scenarie A i rapporten "Infrastruktur Nordhavn – Trafikberegninger, Københavns Kommune, 2007". I følge denne trafikprognose vil vejtrafikarbejdet stige med 26 % fra 2004 til 2030, dvs. med en årlig stigning på 0,9 % (Klima København, s. 127). Bilejerskabet i Københavns Kommune for perioden 2006 til 2015 forventes at stige med ca. 20.000 (Klima København, s. 45).

I virkeligheden er det absurd at foretage CO2 beregninger for et afgrænset areal som Københavns Kommune, idet CO2-udslip bidrager til global forurening. Dette fremgår også af VVM-redegørelsen Nordhavnsvej, hvor CO2-udslippet er opgjort for den meget større pendlerregion Hovedstadsområdet.

Forøgelsen af CO2-udslippet i Hovedstadsområdet fra 2004 til basisår 2018 (uden Nordhavnsvej) som resultat af den førte bilbaserede trafikstrategi ses af nedenstående tabeloversigt:

	2004	2018
Energiforbrug	29.900	38.200
CO2	2.193.000	2.803.000
CO	35.400	19.500
NOx	10.200	4.100
Partikler	380	120
VOC	2.100	900
SO2	110	140

Kilder:

2004: Anne Kongsfelt, Københavns Kommune, Miljø- og Teknikafdelingen

2018: Nordhavnsvej, VVM-redegørelse og miljøvurdering, Januar 2009, s. 118

Forøgelsen i CO2-udslippet for hele perioden er på 610.000, dvs. en gennemsnitlig årlig vækst på 1,8 %. I VVM-redegørelsen anføres, at konstruktionen af Nordhavnsvejen i sig selv ikke vil føre til forøgelse af biltrafik og dermed det afledede CO2-udslip, nemlig med blot 0,2 % for hele perioden, både i forbindelse med Vejforslag A1 (Nordhavnsvej, s. 217) og Vejforslag B (Nordhavnsvej, s. 240).

Men problemet ligger i den kendsgerning, at uden en Nordhavnsvej og udvidelse af øvrige indfaldsveje mod København vil det ikke være muligt at realisere denne ekstra bilkørsel mod hovedstaden. Nordhavnsvejen er klimatisk betragtet en trojansk hest.



Tunnelåbning vest for Svanemøllens Kaserne set mod øst.

### Enorme mængder drivhusgasudslip i anlægsfasen

Det er prisværdigt, at der i VVM-redegørelser nu også foretages beregninger af drivhusgasudslip i forbindelse med projekters anlægsfase. Dette gælder også for Nordhavnsvej VVM-redegørelsen. I forbindelse med anlægsfasen skabes voldsomme mængder af CO<sub>2</sub>, jo mere jo længere tunnelstrækningen bliver.

De udledte CO<sub>2</sub>-udslip ved de alternative løsningsforslag for den planlagte konstruktion af Nordhavnsvejen er opsummeret i nedenstående tabeloversigt:

Drivhusgasudslip i form af CO<sub>2</sub> i forbindelse med anlæg af alternative vejforslag, tons

Vejforslag A1	Vejforslag A2	Vejforslag B
71.000	77.000	270.000

Kilder: Vejforslag A1 og A2: Nordhavnsvej, s. 170

Vejforslag B: Nordhavnsvej, s. 195 og Anne Kongsfelt, Københavns Kommune

Det drejer sig om udslip i en 1-2 års anlægsperiode fra 71.000 tons i forbindelse med Vejforslag A1 til 270.000 tons i forbindelse med Vejforslag B. VVM-redegørelsen går noget stille med dørene, hvad angår beregning af udslip i forbindelse med Projektforslag B, idet det er umuligt at aflæse CO<sub>2</sub>-udslippet (Nordhavnsvej, s. 195) uden indhentning af en læsevejledning hos den kommunale forvaltning. Udslipsmængderne er så sandelig enorme, når man påtænker, at Københavns Kommunes målsætning for reduktion af CO<sub>2</sub> fra transportsektoren inden år 2015 er på 50.000 tons. I forvaltningssprog lyder det lidt mindre dramatisk: ”På den baggrund kan det konkluderes, at anlægsarbejdet giver anledning til en ikke helt ubetydelig merudledning af CO<sub>2</sub>.” (Nordhavnsvej, s. 170 og 195).

### Banetrafikken bliver nedlagt i perioder og svækket for altid

Et er hvis renovering af en banestrækning betyder gener for banetrafikken i en periode inden det bliver godt. Her er der ikke tale om forbedring af banen, men et projekt, der skal bane vejen for en livsfarlig konkurrent til jernbanen. Af den grund skal 3 jernbaner, S-banen (Nordbanen), Kystbanen og Farum banen afbrydes i lange perioder. (Som bilag 1 ligger Notat fra DSB om konsekvenserne for banetrafikken). Effekten af banelukningerne spreder sig i hele S-togsnettet i form af uregelmæssigheder, længere rejsetider og færre tog. Færre tog skyldes, at lukningerne kræver mere materiel, idet tog skal køre frem og tilbage på hver side af lukningerne.

Her om 2 af banelukningerne. Andre steder i rapporterne står, at Nordbanen og Kystbanen som minimum skal lukkes 3 måneder hver.

Bane	Min. antal dage med spærring	Max. antal dage med spærring	Gennemsnit
Nordbanen	31 døgn	72 døgn	52 døgn
Kystbanen	45 døgn	93 døgn	69 døgn

Tabel 3.3 Skønnede varighed af sporspærringerne

Videre hedder det, at der i byggeperioden både på S-banen og Kystbanen forventes at:

- 25% af passagererne forsvinder

Hvor mange, der forventes at forsvinde for altid, er ikke analyseret. Til sammenligning kan nævnes, Vejdirektoratet forventer, at bygning af en Frederikssundmotorvej vil få 100.000 passagerer til at forlade S-banen årligt og i stedet tage bilen.

Kilde: Baggrundsrapport Samfundsøkonomi (side 7):

<http://www.kk.dk/eDoc/Borgerrepr%c3%a6sentationen/29-01-2009%2017.30.00/Referat/06-02-2009%2014.15.29/427714.PDF>

### **DSB skriver i Notat af 6. november 2008 bl.a.:**

*"Selve etableringen af Nordhavnsvej understøtter ikke de politiske ønsker om skift af befordringsmiddel fra privat til kollektiv trafik. DSB forventer således at nærværende projekt efter færdiggørelsen vil flytte kunder fra den kollektive trafik til biltrafik."*

*'Vi går ud fra, at dette spørgsmål belyses i VVM redegørelsen for vejprojektet, men det bør også medtages i forbindelse med beskrivelsen af konsekvenserne for den kollektive trafik i forbindelse med selve anlægsprocessen.'*

Kilde: DSB; "Nordhavnsvej – forhold for trafikafviklingen på bane" Notat af 6. november 2008. Er vedlagt som bilag 1.

### **Anlægsarbejderne vil bl.a. have overordentlig store gener for togtrafikken**

Konsulentfirmaet Rambøll Danmark A/S påpeger også de voldsomme problemer togtrafikken vil få dersom vejen skal anlægges under Nordbanen og Kystbanen.

#### **5.6 Passage under Nordbanen og Kystbanen**

Passagen under Nordbanen og Kystbanen byder på en række anlægsmæssige problemer, som er nærmere beskrevet i afsnit 5.12.5. Problemerne er bl.a. relateret til vejtracéets spidse vinkel med banerne, banernes placering ca. 6 m under det omkringliggende terræn, samt de overordentlig store gener anlægsarbejderne vil have for togdriften. Plan af passagen med typisk tværsnit er vist på tegning D-A10-5040.

Kilde: side 59 i Baggrundsrapport Teknik, December 2008

<http://www.kk.dk/eDoc/Borgerrepr%c3%a6sentationen/29-01-2009%2017.30.00/Referat/06-02-2009%2014.15.29/4277659.PDF>

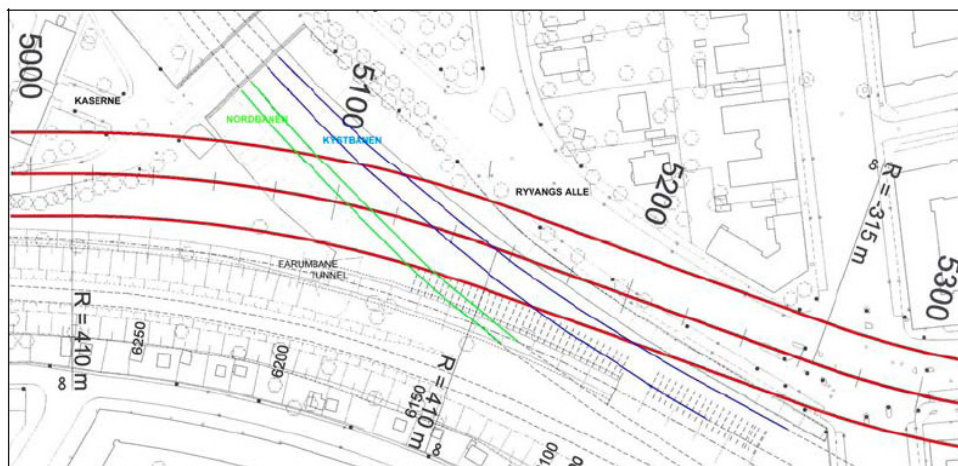
Banetrafikken får efter vor mening et nærmest dødbringende hug under byggeriet og i al fremtid en alvorlig svækkelse, idet vejen suger de nordsjællandske pendlere ud af togene.

Som det kan ses af tegningen nedenfor er der tale om et ekstremt omfattende projekt. På grund af krumningen kan man end ikke benytte såkaldte gennempresningsmetoder for tunneldele.

Det er hensynsløst at banetrafikken skal lide voldsomt for at skaffe plads til en miljøødelæggende konkurrent.



Området for jernbanekrydsningen ses i Figur 5.18 og tegning D-A10-5040.



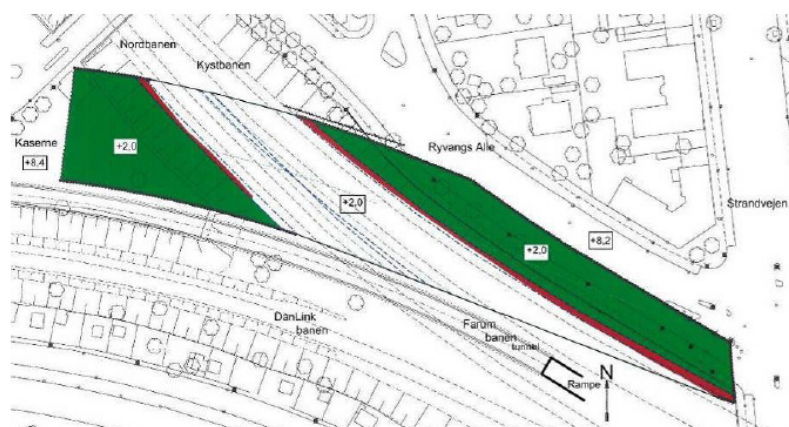
Figur 5.18 Tunneltrace (rød), Nordbanen (grøn) og Kystbanen (blå)

Kilde: Kilde: side 75 i Baggrundsrapport Teknik, December 2008

<http://www.kk.dk/eDoc/Borgerrepr%c3%a6sentationen/29-01-2009%2017.30.00/Referat/06-02-2009%2014.15.29/4277659.PDF>

Her ses det omfattende byggeområder

Der etableres arbejdspladsarealer på begge sider af sporumrådet og i niveau med dette som vist på Figur 6.9.



Figur 6.9 Byggegrube med arbejdspladsområder markeret med grønt. Rød markering viser arbejder i sikkerhedszonen (<5m fra spor)

Kilde: Side 90

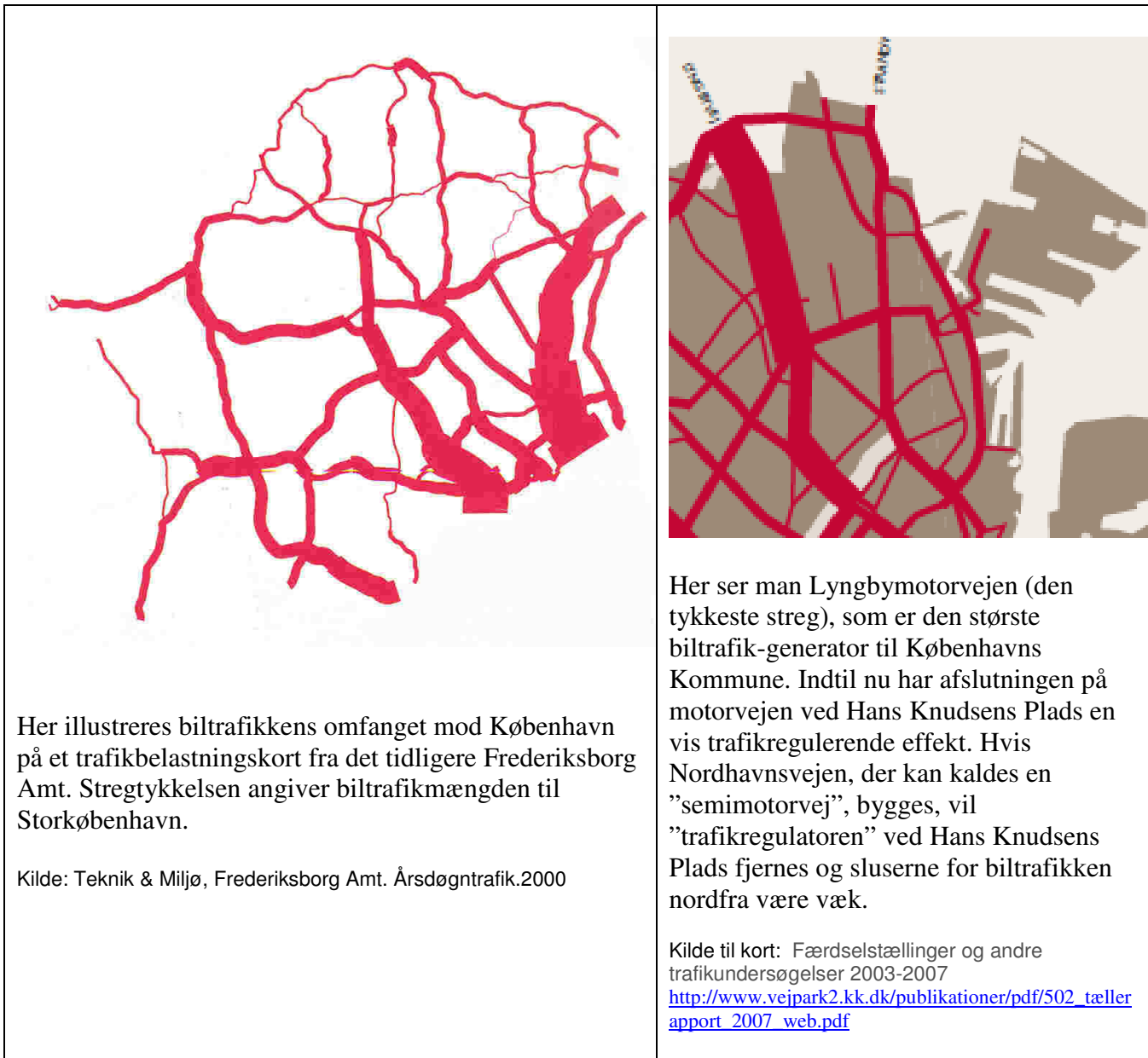
<http://www.kk.dk/eDoc/Borgerrepr%c3%a6sentationen/29-01-2009%2017.30.00/Referat/06-02-2009%2014.15.29/4277905.PDF>

Man bliver ikke ligefrem beroliget af dette:

- Under sporspærringerne skal det sikres at hovedparten af de langsgående banetekniske anlæg, såsom el, signalanlæg, kørestrøm, afvanding mv., opretholdes i drift.
- Der skal udarbejdes risikoanalyser for hvorledes jernbaneanlæg nær arbejdspladsen kan opretholdes i drift. Risiko for jordskred, sætninger mv. skal nøjere vurderes.
- Længder af sporspæringsperioder skal nøjes planlægges, så det sikres, at de planlagte perioder respekteres.

Hvor mange der permanent er jaget væk fra banerne nordfra når vejen er bygget færdig skønner Rådet for Bæredygtig Trafik vil være et meget stort antal. Man skal betænke den store velstand og bilejerskabet i Nordsjælland. Dette kombineret med en ekstrem hurtig vejforbindelse vil styre folks valg af transportmiddel. Tillige har Kystbanen været igennem en periode med omfattende istandsættelsesarbejder og fået ny operatør, DSB FIRST. Begge dele har givet voldsomme problemer for togtrafikken med forsinkede og ekstremt overfyldte tog. RBT har ved flere lejligheder opserveret ”sild i tønde” tilstande ved Hellerup Station. Hvis nu banen skal afbrydes for at bygge vejen vil mange have overskredet smertegrænsen og forladt banen for altid.

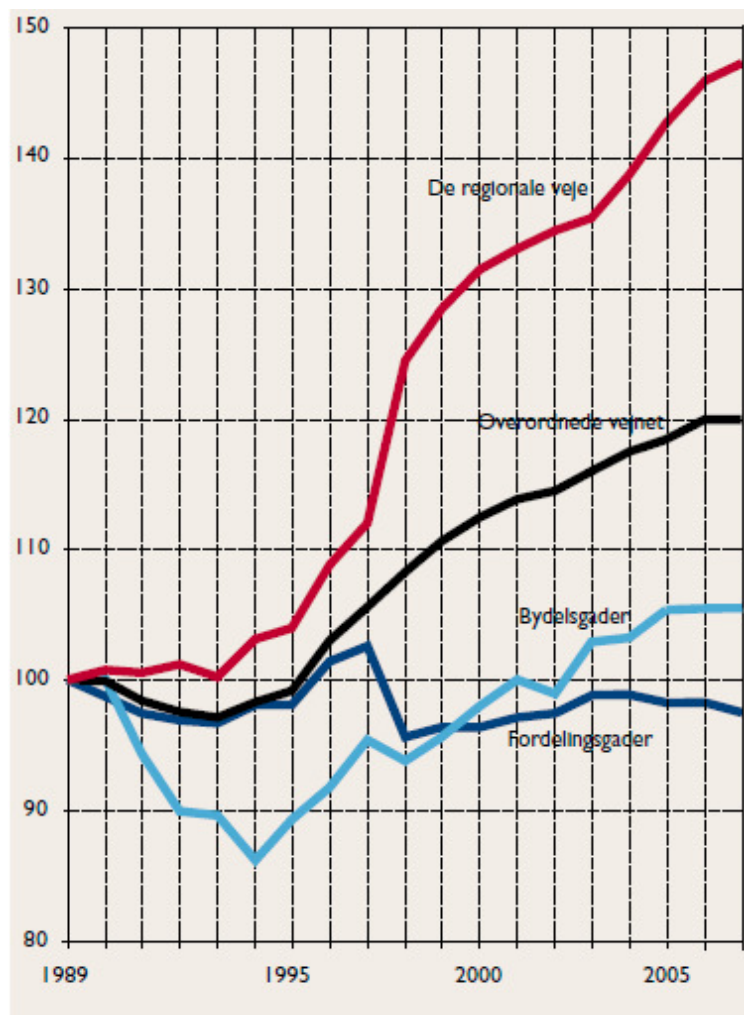
Nordsjælland er nemlig landets rigeste område med det største bilejerskab i landet. Allerede nu påtvinger Nordsjælland Københavnsområdet voldsomme trafikbelastninger. Stregtykkelsen angiver biltrafikmængden



Trafikbelastningen på Københavns veje er i forvejen voldsom og især på de regionale veje som f.eks. Lyngbyvejen. Trafikken over kommunegrænsen nordfra er p.t. på omkring 250.000 køretøjer. Den vil stige kraftigt ved at bygge en Nordhavnsvej. Nordsjælland har masser af biler og mange familier med 2 biler. Derfor er bygning af en ny indfaldsvej som en Nordhavnsvej som at lægge gift ud for det københavnske miljø, idet alle der har bil vil blive stimuleret til at bruge den til kørsel til København.

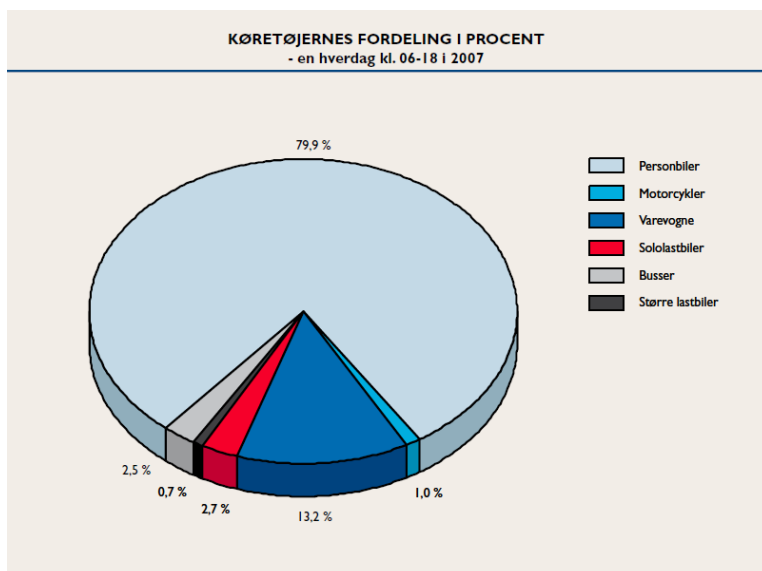
Som man kan aflæse af grafen nedenfor er trafikken på de regionale veje mod/i København steget med næsten 50% på 20 år:

### TRAFIKINDEKS FOR KØRETØJER - baseret på trafikarbejdet på det københavnske vejnet



Kilde: Færdselstællinger og andre trafikundersøgelser 2003-2007  
[http://www.vejpark2.kk.dk/publikationer/pdf/502\\_tællerapport\\_2007\\_web.pdf](http://www.vejpark2.kk.dk/publikationer/pdf/502_tællerapport_2007_web.pdf)

Det er privatbilerne der fylder indfaldsvejene og gaderne i København. Større lastbiler udgør således kun 0,7 % af trafikken og sololastbiler 2,7 %.



Kilde: Færdselstællinger og andre trafikundersøgelser 2003-2007  
[http://www.vejpark2.kk.dk/publikationer/pdf/502\\_tællerapport\\_2007\\_web.pdf](http://www.vejpark2.kk.dk/publikationer/pdf/502_tællerapport_2007_web.pdf)

Baggrunden for vejplanerne og deres voldsomme dimensioner er alene af hensyn til privatbiltrafikken. Man taler om fremtidssikring, men ikke forstået som en bæredygtig trafikal fremtid i overensstemmelse med Københavns målsætninger, men en fremtid med flere biler og færre og færre personer i bilerne.

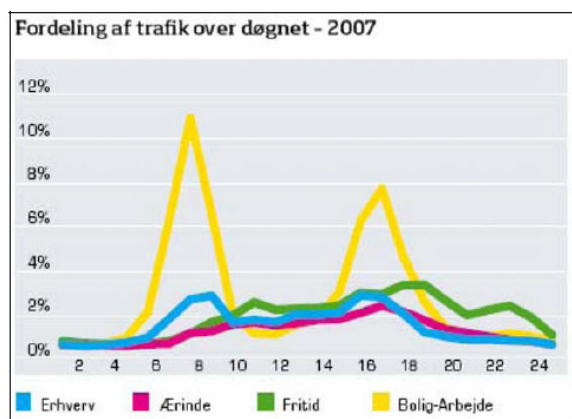
Allerede nu tordner belægningen i bilerne ned mod 1 person. Skal samfundet virkelig blot bygge ødelæggende veje for milliarder til næsten tomme biler i stedet for at modarbejde et så ekstremt ressourcspild på transportområdet? Det mener vi ikke.

### Nu kun 1,09 person pr. pendlerbil

”Den gennemsnitlige belægningsgrad i biler i boligarbejdsstedstrafikken er 1,09 (Transport- og Energiministeriet 2006), og dette tal er endog for nedadgående.” I lyset af denne ringe udnyttelse af vejkapaciteten er det endnu mere absurd at bygge en ny stor indfaldsvej.

Kilde: Per Homann Jespersen, trafikforsker, Roskilde Universitet. DJØF-Bladet 28. April 2008. Uddrag af Artikel om trængsel. [http://www.djoef.dk/online/print\\_tekst?ID=15462&type=artikel&navn=Tr%20E6&ngsel](http://www.djoef.dk/online/print_tekst?ID=15462&type=artikel&navn=Tr%20E6&ngsel)

### Det er bilpendlerne der fylder på vejene. Togtrafik kan erstatte vejudvidelser



Kilde: Infrastrukturkommissionen.

At bygge en 4-sporet motorvej, der tilmed er forberedt til at blive 6-sporet er et fuldkommen ødelæggende tiltag. Som det kan ses af denne tegning fra det tyske transportministerium har baner en kæmpe kapacitet. Der er derfor basis for at skaffe rigeligt med kapacitet i banerne mod København.



Kilde: Bundesminister für Verkehr, Tyskland.

Baner er suveræne hvad kapacitet angår, men indtil den nødvendige banekapacitet er fremskaffet kan busser hurtigt løse store transportopgaver og let erstatte vejbygningsplaner:



Kilde: MOVIA

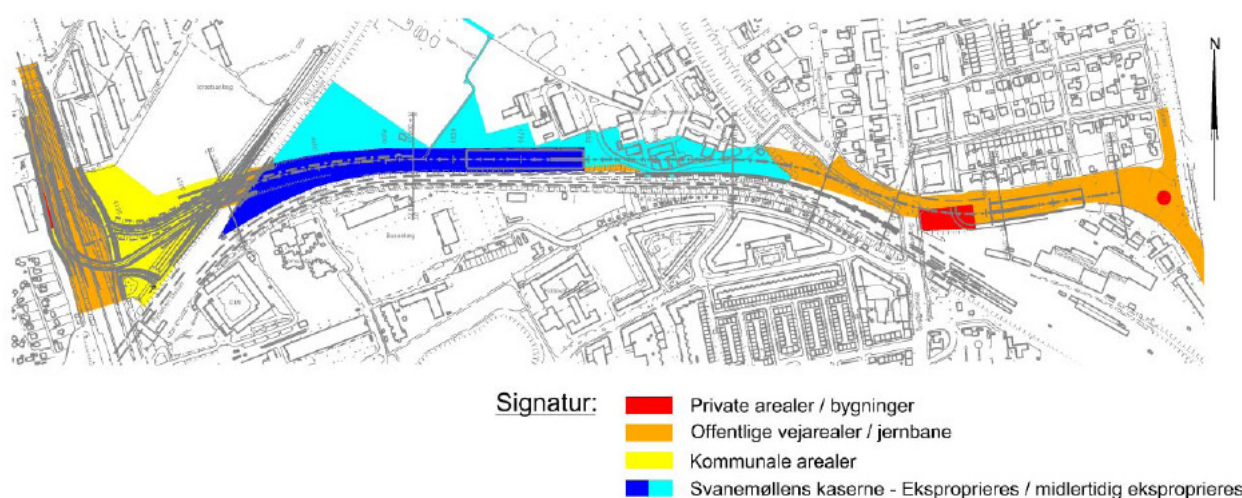
## Model (C). Bæredygtig trafikbetjening i pagt med Københavns målsætninger

Der mangler en model (C) : Der er kun løse forestillinger om kollektive transportmidler til den nye bydel.

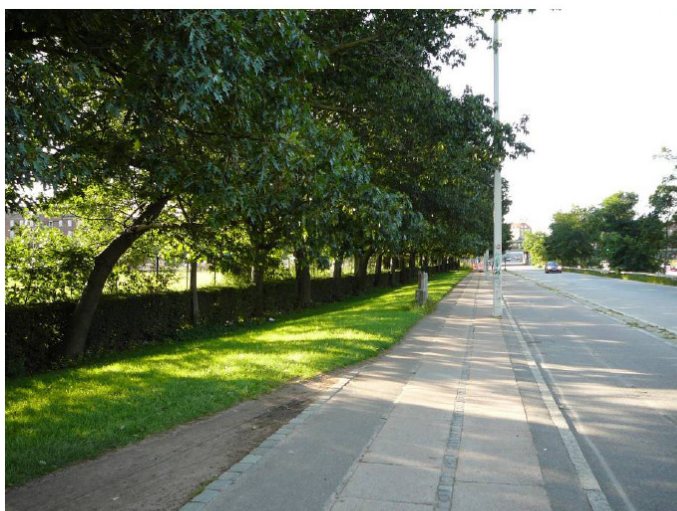
Som nævnt tidligere er de to trafikforslag (A) og (B), der alene er vejforslag begge miljøødelæggende for Københavns ambitioner om at være en bæredygtig hovedstad.

Begge modeller kræver et pladskrævende udfletningssystem ved Lyngbyvejen samt ødelæggelse af rekreative arealer ved Ryparken. Model (A) vil også betyde nedrivning af en hel stribe huse og vil betyde bygning af et voldsomt vejudfletningssystem.

### Vejforslag A1



Figur 3.3 Arealbehov i byggefasen – Vejforslag A1



Figur 2.8 Egetræsallé langs Lyngbyvej, der påvirkes ved etablering af tilslutningsanlægget uanset valg af vejforslag og tilslutningsanlæg.

Kilde side 26:

<http://www.kk.dk/eDoc/Borgerrepr%c3%a6sentationen/29-01-2009%2017.30.00/Referat/06-02-2009%2014.15.29/4277905.PDF>

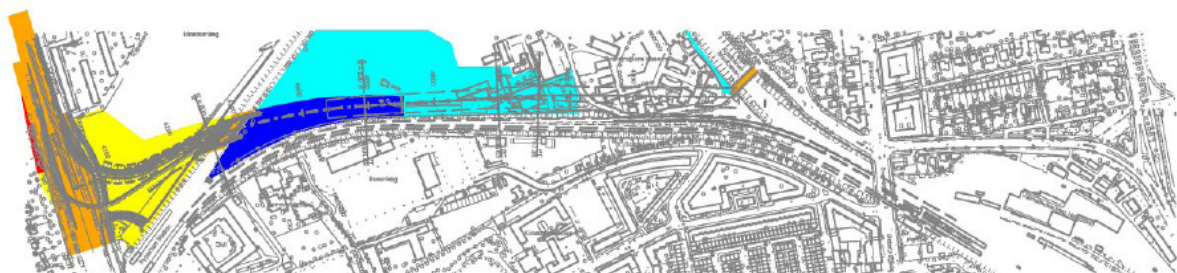
Her er en af de 5 forslag til udfletningssystem ved Ryparken station



Figur 4.4 Forslag I til tilslutningsanlæg ved Helsingørmotorvejen: Niveaufrie ramper mellem Helsingørmotorvejen og Nordhavnsvej. Rød: Helsingørmotorvejen, Orange: Nordhavnsvej, Gul: Lyngbyvej, Grøn: Fortov og cykelsti.

Model (B) med en tunnel til selve Nordhavnen ødelægger ikke banetrafikken under byggeprocessen, men lægger op til en østlig ringvej / havnetunnel, som både vil være ekstrem dyr og tilmed vil generere en masse ny biltrafik, som i høj grad vil blive taget fra den kollektive trafik. Den kollektive trafik vil også få yderst svært ved at tiltrække nye passagerer. Begge modeller vil også kræve voldsomme belastninger under byggeriet i form af transport af udgravningsmaterialer, byggematerialer og tunnelelementer. Begge modeller gør det langt mere attraktivt at tage bil frem for den kollektive trafik til København.

### Vejforslag B



**Signatur:**

- Private arealer
- Offentlige vejarealer / jernbane
- Kommunale arealer
- Svanemøllens kaserne - Eksproprieres / midlertidig eksproprieres

Figur 3.4 Arealbehov i byggefasen - Vejforslag B

Side 38:

Vi mener, at 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 eller bare store biler med højt benzinforbrug - fra det bilrige Nordsjælland.

Vi mener, at aftalen med staten om motorvejen ikke er urørlig. Der er indgået mange aftaler i tidens løb om trafik anlæg og mange er ændret siden hen. I lyset af, at København ønsker at fremstå som Verdens Miljømetropol og nu også med ønsket om at blive en CO2 neutral hovedstad og 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: *”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”*.

Banetrafik har den fornødne kapacitet til at skaffe alle de ønskede folk til og fra København. Der skal så etableres en skinneforbindelse til Nordhavnsområdet. Vi så helst, at det var et moderne letbanesystem koblet til et par S-togsstationer. Vinderforslaget for Nordhavnen opererer med en metro. Det forstemmende er, at der ingen konkrete planer er for en ordentlig kollektiv trafikbetjening af Nordhavnen, mens der sættes alt ind på at få bygget en stor og bred Nordhavnsvej.

Det er virkelig den omvendte verden at ville bygge en stor vej til en postuleret bæredygtig bydel, mens mere bæredygtig transport til bydelen fortøner sig i en uvis fremtid. Hvis vejen bygges, ender det højst sandsynligt med, at der fortsat kun kører nogle få busser rundt til betjening af Nordhavnen, mens nordsjællandske bilister kommer til og fra bydelen på meget kort tid.

## **Skån København for en Nordhavnsvej og indfør betalingsringe, som let kan reducere trafikken over ringene med 1/3**

Tetraplan A/S har for Transportministeriet lavet denne analyse i 2008.

<p>Trængselsafgifter i Hovedstadsområdet <b>Effekterne af scenarier med et antal betalingsringe og takststrukturer</b></p>
--

Et af hovedresultaterne er muligheden for meget store reduktioner af trafikken, som det fremgår af tabellen nedenfor. Med sådanne reduktioner af trafikken vil alle kødannelser forsvinde. De indkomne midler skal bruges til at forbedre og billiggøre den kollektive trafik.

Siden aftalen med staten om en Nordhavnsvej blev indgået er det nu blevet regeringens politik at indføre en eller anden form for roadpricing. Vi må opfordre kommunen til at lægge ekstra pres på staten for at få indført en betalingsordning og samtidig fjerne aftalen om en Nordhavnsvej.



**Tabel 4 Pct.vise ændring i antal af passager over de forskellige ringe**

Pctvise ændring i køretøjspassager	3 ringe, fasttakst	2 ringe, fasttakst	3 ringe, var.takst	2 ringe, var.takst
<b>Periode</b> Tusinde køretøjer der krydser Ring 2				
Morgenmyldretid (7-9)	-38%	-35%	-42%	-39%
Udenfor myldretid (9-15)	-29%	-27%	-32%	-29%
Eftermiddagsmyldretid (15-18)	-42%	-39%	-47%	-44%
Hverdagsdøgn	-27%	-25%	-30%	-28%
<b>Periode</b> Tusinde køretøjer der krydser M3				
Morgenmyldretid (7-9)	-33%	-27%	-32%	-22%
Udenfor myldretid (9-15)	-24%	-20%	-23%	-18%
Eftermiddagsmyldretid (15-18)	-39%	-33%	-38%	-27%
Hverdagsdøgn	-24%	-20%	-23%	-17%
<b>Periode</b> Tusinde køretøjer der krydser Ring 4				
Morgenmyldretid (7-9)	-33%	-9%	-27%	-7%
Udenfor myldretid (9-15)	-25%	-6%	-20%	-5%
Eftermiddagsmyldretid (15-18)	-38%	-11%	-32%	-9%
Hverdagsdøgn	-24%	-6%	-20%	-5%

Kilde: <http://www.baeredygtigtrafik.dk/trængselsrapport.pdf>

Vi må indtrængende opfordre staten og Københavns Kommune til at revurdere planerne om at bygge den planlagte indfaldsvej til København. Den er i modstrid med alle tanker om en bæredygtig trafik fremtid og alle målsætninger på klimaområdet.

Tabellen nedenfor viser CO<sub>2</sub>-udslippet for de togtyper der kører til og fra København. Der er tilmed regnet med S-tog med strøm fra konventionelle kraftværker. Når strømmen kommer fra vindmøller stiller CO<sub>2</sub> regnskabet sig naturligvis endnu bedre. Jo flere i togene jo mindre CO<sub>2</sub>-udslip. Hver gang en passager forlader toget for at tage bilen betyder det, at hele bilens CO<sub>2</sub>-udslip er ekstra udslip. Til sammenligning udleder en "gennemsnitsbil" omkring 160 gram CO<sub>2</sub> pr. kilometer og der er som ovenfor nævnt kun 1,09 person pr. pendlerbil.

**Her er en oversigt over CO<sub>2</sub>-udslip pr. personkilometer med forskellige danske togtyper og belægningsgrader:**

Intercity	Diesel-tog	Halv belægning	28 g CO <sub>2</sub> /person-km
Intercity	Diesel-tog	Fuldbelægning	14 g CO <sub>2</sub> /person-km
Regionalt	Diesel-tog	Halv belægning	34 g CO <sub>2</sub> /person-km
Regionalt	Diesel-tog	Fuldbelægning	17 g CO <sub>2</sub> /person-km
Regionalt	EI-tog	Halv belægning	25 g CO <sub>2</sub> /person-km
Regionalt	EI-tog	Fuldbelægning	13 g CO <sub>2</sub> /person-km
S-tog	EI-tog	Halv belægning	15 g CO <sub>2</sub> /person-km
S-tog	EI-tog	Fuldbelægning	8 g CO <sub>2</sub> /person-km

Kilde: Nøgletalskatalog, Transportministeriet.

Som bilag 1 vedlægges Notat af 6. november 2008 om konsekvenserne for banetrafikken

Med venlig hilsen

Kjeld A. Larsen  
HansHenrik Samuelsen  
Ivan Lund Pedersen