

København den 28. august 2019

Vedrørende supplerende høring vedrørende udkast til forslag til lov om anlæg af en ca. 1,4 km. lang biltunnel, Nordhavnstunnel, til 3.442 millioner kr.

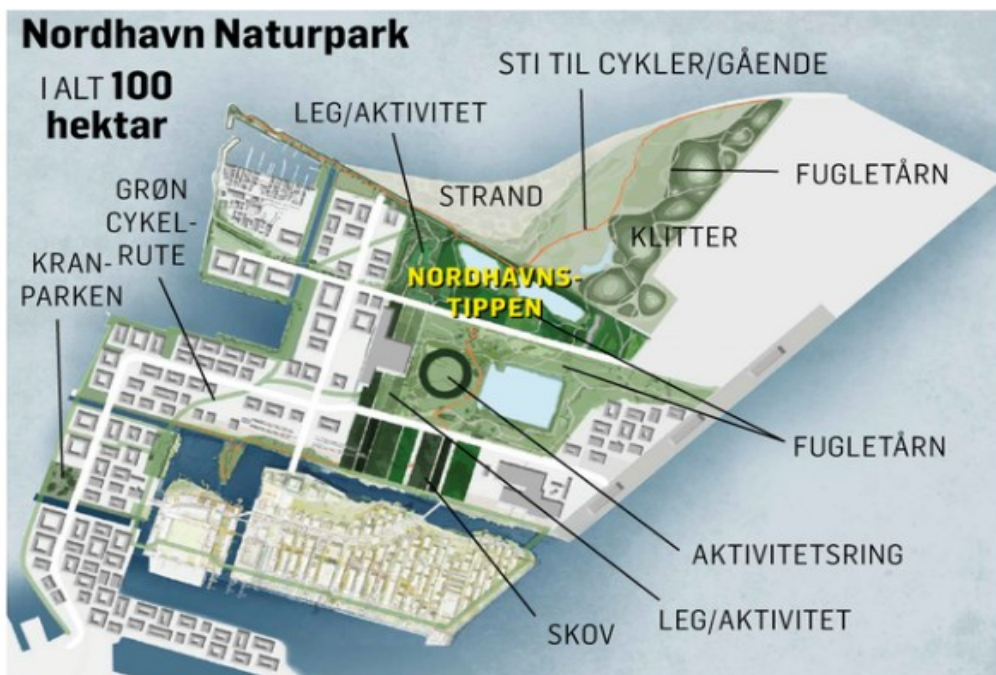
Den 9 maj 2019 indsendte vi høringsvar vedr. en ca. 1 km. lang Nordhavnstunnel til 2.871 millioner. Dette høringsvar er gengivet som bilag 1.

Den 19. august er der nu en supplerende høring fordi Københavns Kommune, (fremtidig ejer af Nordhavnstunnelen) vil have en tunnel, der er 0,4 km. længere. Det fordyrer projektet til 3.442 millioner kr.

Vi mener, at dette projekt og en forlængelse i form af en Havnetunnel til Amager bør droppes – bla. i lyset af den nye regerings målsætning om begrænsning af CO2-udslippet med 70 % i 2030. Alle forslag til nye infrastrukturanlæg skal trække i retning af at efterleve den bindende målsætning om reduktion af CO2-udslippet med 70 % i 2030 i forhold til 1990, som beskrevet i ”forståelsespapiret”.

Både selve den energikrævende konstruktion af tunnelen og den fremtidige brug vil betyde store klimabelastninger. En sådan biltunnel vil give et stort trafikspring og suge passagerer væk fra den mere klimavenlige kollektive trafik. Den metrolinie, der er under bygning til Nordhavn vil derfor kraftigt få undergravet passagergrundlaget. Ydermere vil Svanemøllehavnen blive ødelagt gennem mange år.

På det allerseneste er der tillige kommet et forslag om et stort naturområde i Nordhavn. Se mere herom: <https://nordhavns-naturvenner.dk/>



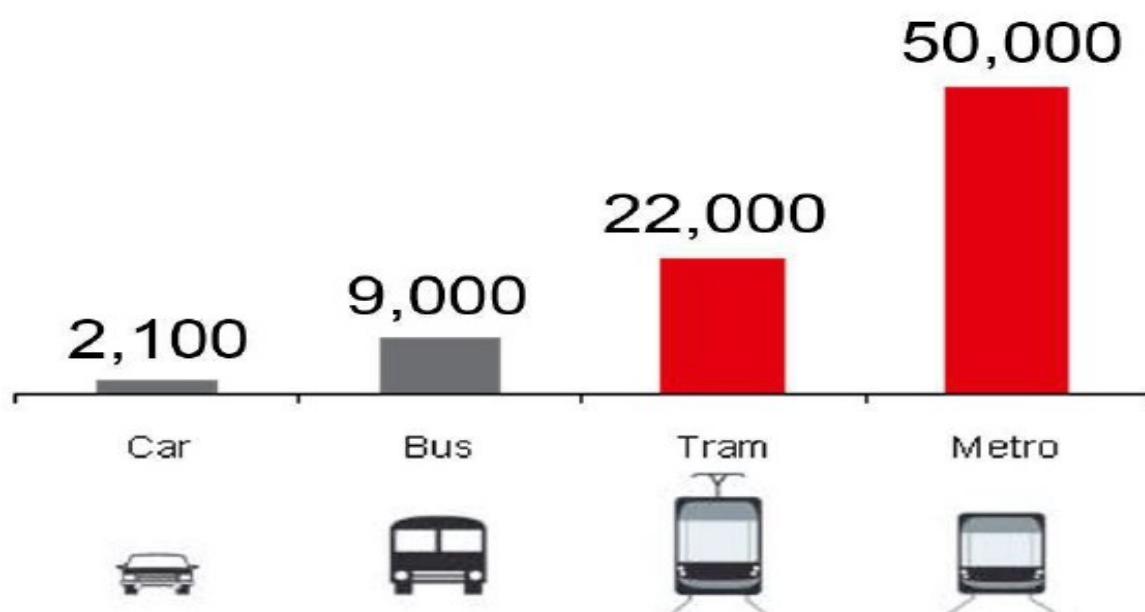
Forslaget om et naturområde i Nordhavn er bl.a. affødt at en katastrofal mangel på natur i Københavns Kommune. Der er bygget mange nye store byområder uden naturområder.

Bag forslaget 'Nordhavn Naturpark' står ti organisationer: Danmarks Naturfredningsforening København, Dansk Ornitologisk Forening, Friluftsrådet København, Østerbro Lokaludvalg, Østerbro Lokalforsamling, Verdens Skove, Noah, Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse, Østerbro Havnekomité og Miljøpunkt Østerbro.

Vi støtter fuldt ud etablering af Nordhavn Naturpark.

Ved etablering af Nordhavn Naturpark reduceres nybyggeriet naturligt og derved sænkes behovet for flere veje. Det nuværende vejsystem vil kunne klare biltrafikken. Folk vil yderligere blive stimuleret til at tage metroen, hvor 2 stationer i Nordhavn forventes åbnet i 2020.

Denne figur fra Bombardier viser, hvor mange mennesker man kan flytte pr. time på 3.5 meters bredde. Som man kan se er letbaner og metro langt mindre arealkrævende end vejanlæg.



Fortsat at satse så markant på personbiler og bruge milliarder på nye vejanlæg og bruge så meget af byens areal til kørsel og parkering er ikke rimeligt, hvis man mener det alvorligt med miljø og bæredygtig trafik.

Her er prisberegning vedr. det nye forslag om en længere biltunnel til 3442 mio kr.

Basisoverslag	Ankerbudget (basisoverslag + 10 %)	Samlet Anlægsbudget (basisoverslag + 30 %)
Nordhavnstunnel inkl. etapeopdelt anlægsløsning og midlertidig erstatningshavn (samlet)		
2.648	2.912	3.442

Her tegning der viser det nye forslag:



Havnetunnelen bør opgives. Vi er helt enige med Peter Hartoft-Nielsen.

I artikel i Ingeniøren ”Havnetunnelen bør opgives”, af en af vore førende byplanlæggere Peter Hartoft-Nielsen 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”

Peter Hartoft-Nielsen påpeger også, at man må *vælge* mellem biltrafik og offentlig transport. Han citerer her tidligere miljøkommissær og overborgmester i København Ritt Bjerregaard: ”Det er ikke muligt samtidig at gå ind for privatbiler og offentlig transport i byområder, hvis man også vil imødekomme behovet for mobilitet og opnå bedre livskvalitet. Vi er nødt til at foretage nogle klare valg om, hvad det er vi vil have, når det drejer sig om mobilitet i byer. Man kan som bekendt ikke både blæse og have mel i munden”.

Lynetteholmen

Bygning af Lynetteholmen vil give en yderligere forværring af situationen. At bygge så mange boliger og arbejdspladser et så afsides sted, som Lynetteholmen er tænkt placeret, vil udløse uoverskuelige trafikale belastninger, idet det netop er tanken at satse på biltrafik ved anlægge en havnetunnel til Lynetteholmen. Det er dog også tanken at anlægge en metrolinie, men effekten af en sådan vil undergraves af en hurtig vejforbindelse.

DTU har vurderet den trafikale effekt sådan:

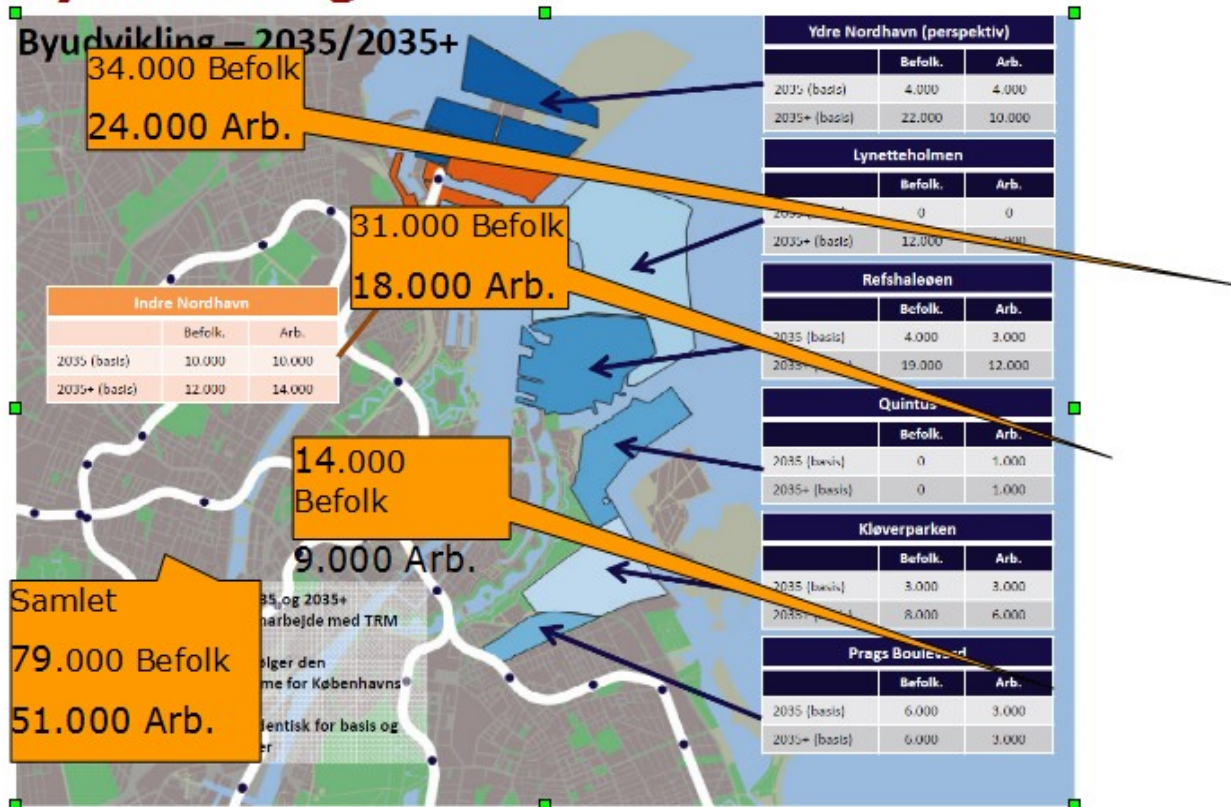
Forventet persontrafik Til, fra og internt i områderne, men ikke gennemkørende

- Ved ca. 3 ture per indbygger per dag = 240.000
- Ved ca. 3 ture per arbejdsplads = 150.000
- Samlet 390.000 ture

Kilde DTU Management, Transport Afdelingen

Og sådan:

Transportbehov ved den ønskede byudvikling



Vi vil i øvrigt henvise til den indsigelse – bilag 1, som vi indsendte den 9. maj 2019.

I lyset af forslaget om en Nordhavn Naturpark må en forlængelse af Metrolinien dog have en anden linieføring for ikke at gennemskære naturparken.

Med venlig hilsen

Kjeld. A. Larsen
Rådet for Bæredygtig Trafik

Ivan Lund Pedersen
NOAH-Trafik

Bilag 1



NOAH-Trafik
Nørrebrogade 39
2200 København N
noahtrafik@noah.dk

København den 9. maj 2019

Transport- Bygnings- og Boligministeriet
Vejdirektoratet

Vedrørende: Forslag til Lov om anlæg af Nordhavnstunnel

Vores kommentarer til lovforslaget kan opsummeres til:

Spild ikke 2.871 millioner gode kroner på en vej tunnel på en kilometer. Vejtunnelen, der primært bygges til næsten tomme pendlerbiler (1,05 person i gennemsnit pr. pendlerbil) vil kraftigt stimulere folk til at bruge bil i stedet for cykel og kollektive trafikmidler. Derved undergraves også brugen af den metrolinie, som er under bygning til Nordhavn. Vejtunnelen er helt i modstrid med ønsket om, at København skal være en CO₂-neutral by og at Nordhavn skal være en bæredygtig bydel. I VVM-undersøgelsen måtte Vejdirektoratet tilmed konkludere, at trafikantgevinsterne "ikke vil være tilstrækkelige til at opveje anlægs- og driftsomkostningerne ved tunnelen".

Basisoverslag	Ankerbudget (basisoverslag + 10 %)	Samlet Anlægsbudget (basisoverslag + 30 %)
Nordhavnstunnel inkl. etapeopdelt anlægsløsning og midlertidig erstatningshavn (samlet)		
2.208	2.429	2.871

Lovforslaget følger op på en VVM-undersøgelse foretaget af Vejdirektoratet. Undersøgelsen viste klart, at en Nordhavnstunnel ville have omfattende negative virkninger på et stort byområde gennem en meget lang byggeperiode samt give stor biltrafik.

NOAH-Trafik og Rådet for Bæredygtig Trafik indsendte dette høringssvar til VVM-undersøgelsen:

<https://noah.dk/sites/default/files/2016-09/Kommentar-til-Nordhavnstunnel.-VVM-redeg%C3%B8relse-august-2016.pdf>

Her et lille uddrag:

”I Kommissoriet for VVM-undersøgelsen var anført, at der også skulle udarbejdes samfundsøkonomiske analyser af udvalgte løsningsforslag.

Det har Vejdirektoratet også forsøgt, men må konkludere at trafikantgevinsterne ”ikke vil være tilstrækkelige til at opveje anlægs- og driftsomkostningerne ved tunnelen”.

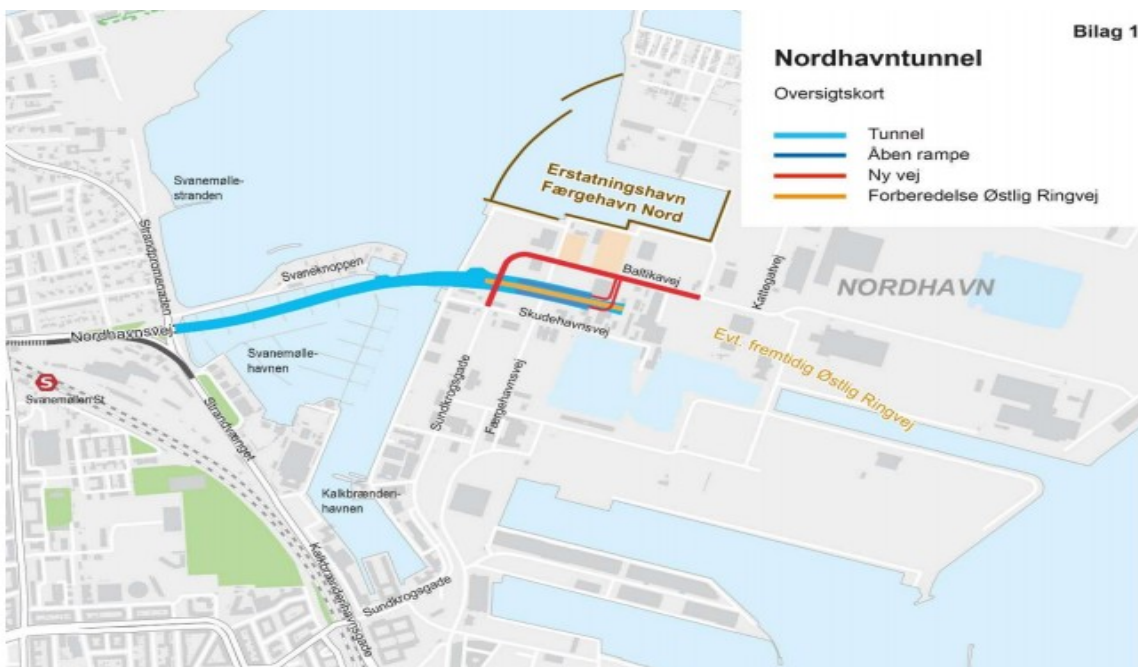
VVM-undersøgelsen er alt i alt skræmmende læsning, som vi mener bør betyde, at projektet ikke gennemføres. At bruge milliarder på noget, der er uden påviselig nyttevirkning, men dokumenterede voldsomme skadevirkninger, forekommer uden økonomisk og miljømæssig mening. Fra beslutning om bygning til færdiggørelse ville der i øvrigt gå 7- 8 år. Størstedelen af de ydre dele af Nordhavnen vil formentlig ligge hen i årtier og der er ingen rimelighed i at bygge en stor vej tunnel forbindelse når der er en god vejforbindelse i forvejen og en metrolinie under bygning.

Dertil kommer, at der er masser af tomme erhvervslokaler og byggemuligheder andre steder i kommunen, hvorfor udbygning af de fjernere dele af Nordhavn ikke er nødvendig. Dertil kommer skadevirkninger efter ibrugtagen, idet en sådan vej tunnel vil stimulere folk til i største udstrækning af bruge biler frem for mere miljøvenlige transportmidler. Derved undergraves al snak om en udvikling af en ny bæredygtig by i Nordhavnen.

Dersom en Nordhavntunnel tilmed forlænges fra Nordhavnen til Refshaleøen og videre på Amager vil der komme en eksplosion i biltrafikken, som ødelægger alle de pæne ønsker om hele København som en grøn, klimavenlig og bæredygtig by. Dertil kommer yderligere belastninger af indfaldsveje, som f.eks. Lyngbyvejen. I forvejen er biltrafikken stimuleret kraftigt ved åbning af Nordhavnsvejen fra Lyngbyvejen til Strandvænget til ca. 2,9 mia. kr. for 1,95 km.”

Lovforslaget er i høring til 10. maj: <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/62899>

Her tegning, der viser projektet:



Fra Lovforslaget: ”Vejtunnelen skal forløbe umiddelbart syd for Svaneknoppen og drejer ind på Nordhavnen mellem Baltikavej og Skudehavnsvej. Tunnellen forberedes samtidig til videreførelse til Østlig Ringvej. Forslaget til linjeføring for Nordhavntunnel fremgår af lovforslagets bilag 1. Det fremgår af VVM-redegørelsen, at der i beregningsåret 2025 forventes at være ca. 9.000 biler, der vil benytte tunnelen”.

Hvis man førte en trafikpolitik, der stimulerede bilister – f.eks. pendlerne - til i stedet at bruge cykel og den kollektive trafik vil der også i fremtiden være tilstrækkelig vejkapacitet i det eksisterende vejnet til og fra Nordhavnen til at afvikle containertrafikken, anden lasttrafik og en stor mængde biltrafik.

Moderne bæredygtig byplanlægning

I vejtidsskriftet ”Trafik & veje” 08.2014 var en artikel af transportøkonom Henrik Tornblad og Michael Repogle, 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>

Det er bilpendlerene, der især lægger pres på vejene i spidstimerne og der er tale om næsten tomme biler. Der er ifølge transportvaneundersøgelsen i gennemsnit kun 1,05 person pr. pendlerbil.

Havnetunnelen, som en Nordhavnstunnel lægger op til, har tidligere været opgivet af Københavns Borgerrepræsentation.

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 Huttters (L) udtaler i den forbindelse: "Idet det konstateres, at en havnetunnel skaber flere problemer end den løser, stoppes arbejdet med havnetunnelprojektet".

Det er stadig vore håb, at Københavns Kommune på et tidspunkt opgiver at bygge en havnetunnel:

<https://noah.dk/sites/default/files/2017-12/Lad%20Nordhavnsvejen%20v%C3%A6re%20det%20sidste%20store%20bilfremmende%20vejprojekt%20i%20K%C3%B8benhavn.pdf>

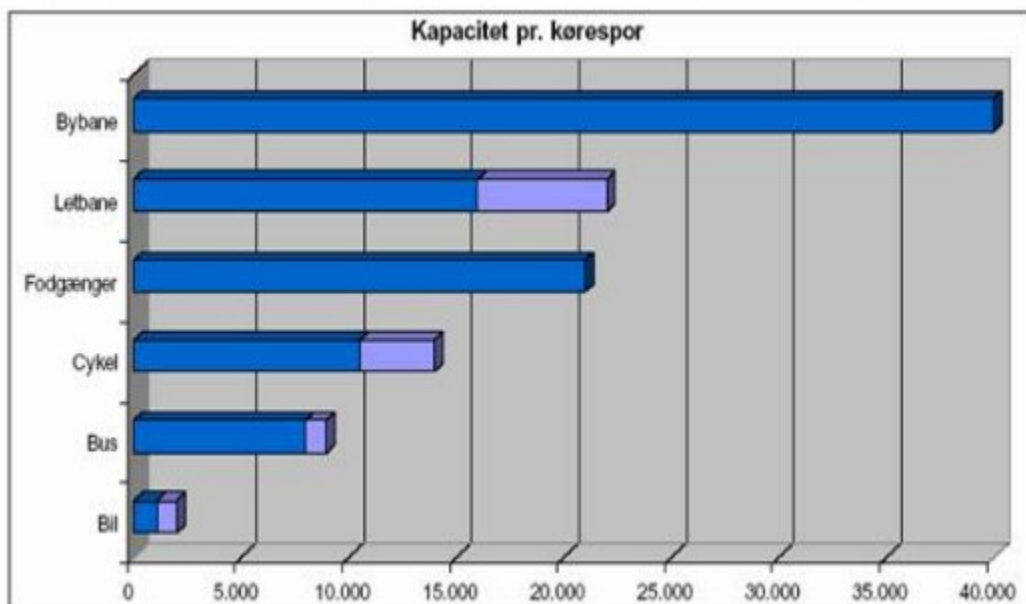
Her en henvendelse til en stribe pensionskasser med argumentation mod en havnetunnel:

<https://noah.dk/sites/default/files/2017-03/Havnetunnelkommentar%20%2012%20marts%202017.pdf>

Apropos henvendelsen til de pensionskasser, der havde ytret interesse for en havnetunnel, har ATP efterfølgende meddelt, at de ikke mere er interesseret i at putte penge i en havnetunnel.

En havnetunnel til mellem 22 og 30 mia. kr. vil effektivt sætte en stopper for alle de pæne tanker om København som en grøn, klimavenlig og bæredygtig by. Dertil kommer yderligere belastninger af indfaldsveje, som f.eks. Helsingørmotorvejen.

I en bæredygtig by skal man ikke satse på private biler i det omfang, som København gør med sine trafikplaner. Biler fylder bl.a. alt for meget i forhold til hvor få personer de transporterer.



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

Uddrag af aftale mellem Københavns Kommune og staten:

”København d. 14. maj 2014.

Parterne noterer sig, at Københavns Kommune vil træffe beslutning om at anlægge tilkoblingsanlæg til Nordhavnsvej og en Nordhavnstunnel (under Svanemøllebugten), som finansieres af By & Havn I/S. Parterne noterer sig endvidere, at Københavns Kommune, som led i den fremtidige byudvikling i Nordhavnen, vil træffe beslutning om at anlægge et antal yderligere metrostationer på Nordhavnen som en forlængelse af den allerede vedtagne Nordhavnsmetro. Dette finansieres ligeledes af By og Havn I/S. ”

Fra lovforslaget:

Københavns Kommune betaler:

”§ 13. Københavns Kommune afholder alle omkostninger forbundet med anlægsprojektet nævnt i § 1, dog afholder Københavns Kommune ikke udgifterne til forberedelsen af videreførelsen til Østlig Ringvej.

Stk. 2. Betingelserne for afholdelse af udgifter under anlægsarbejdet, overdragelse af Nordhavnstunnel og øvrige økonomiske forhold mellem transport-, bygnings- og boligministeren, Udviklingselskabet By & Havn I/S og Københavns Kommune i forbindelse med anlægsprojektet reguleres nærmere i en samarbejdsaftale, som skal indgås, inden anlægsarbejdet kan udbydes”.

I betragtning af et stort behov for forbedringer af forholdene for cykeltrafikken og den kollektive trafik er det ærgerligt at se, at Københavns Kommune og By & Havn skal punge ud med de voldsomme omkostninger der er ved at gøre det endnu mere attraktivt at bruge bil til/fra Nordhavn.

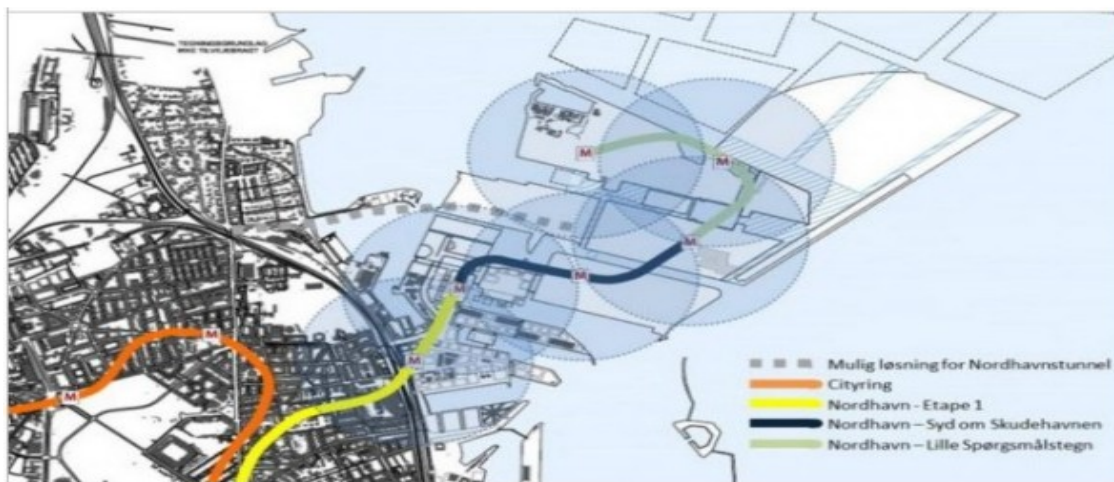
Det er også værd at bemærke, at affredningerne af tre arealer i Københavns Kommune er affødt af, at sikre By & Havn en indtægt ved grundsalg på ca. 1,9 mia. kroner. Surt at se, at affredninger bl.a. skal bruges til at putte penge i kassen til miljøskadelige tiltag som en Nordhavnstunnel.

Nordhavntunnelen ønskes anlagt som en ca. 1 km lang vej-tunnel med 2 kørespor i hver retning, hvilket svarer til dimensioneringen af Nordhavnsvej, der åbnede i 2017. Nordhavntunnelen bliver, som en fortsættelse af Nordhavnsvej, en kommunevej.

Desværre støtter et flertal i BR tunnelen. Man har tilmed valgt den tunnelmodel, som er forberedt til videreførelse i en havnetunnel.

”Det er med lovforslaget forudsat, at Københavns Kommune i forhold til staten afholder alle udgifterne forbundet med anlægsprojektets gennemførelse, hvorefter projektet endeligt finansieres af Udviklings-selskabet By & Havn I/S. Det gælder dog ikke udgifterne til forberedelsen af videreførelsen til Østlig Ringvej, som forudsættes finansieret af Lynetteholmen I/S, jf. ”Principaftale om anlæg af Lynetteholmen” af 5. oktober 2018.”

Drop tunnelen og byg i stedet de planlagte ekstra metrostationer i Nordhavn.



”Den trafikale påvirkning vurderes at være positiv”. Uden omtanke for miljø og klima:

Af lovforslaget fremgår, at biltrafikken forventes at stige i hele regionen med 12 % fra 2014 til 2025. Som var det en naturlov. Glemte er alt om klima, miljø m.m.

Man forventer omkring 65.000 bilister pr. dag til Nordhavn pr. døgn når hele Nordhavn er udbygget.

Selvom der kommer en metro til Nordhavn er der således ikke lagt op til at stimulere folk til at bruge metro eller cykel frem for bil til Nordhavn. Det bliver ekstremt attraktivt at vælge bil. Også fordi der vil blive bygget masser af P-pladser.

Fra lovforslaget ”Nordhavn gennemgår til stadighed en stor udvikling. Det forventes, at der i fremtiden vil komme op mod 40.000 nye beboere og ligeså mange arbejdspladser i Nordhavn. Det medfører et stigende behov for veje og anden infrastruktur til de op mod 65.000 bilister, som dagligt vil skulle til og fra Nordhavn, når området er fuldt udbygget”

”På nuværende tidspunkt er Sundkrogsgade den eneste adgangsvej til Ydre Nordhavn. En Nordhavntunnel under Svanemøllebugten vil forbedre tilgængeligheden for den tunge trafik til containerhavnen og krydstogstterminalen til det overordnede statslige vejnet via Nordhavntunnel og Nordhavnsvej”

”I den situation, hvor Nordhavn er fuldt udbygget (kaldet 2025+ alternativet), og hvor alt andet svarer

til 2025, vil trafikken til og fra Nordhavn stige betragteligt til ca. 36.400 køretøjer pr. hverdagsdøgn. Den trafikale påvirkning vurderes at være positiv. Det skyldes, at etablering af Nordhavnstunnel vil mindske den trafikale påvirkning, som udbygningen af Nordhavn vil skabe. Samtidig vil vejkryds, som i dag er tæt på at nå deres maksimale kapacitet, fremover kunne afvikle trafikken.”

” I VVM-redegørelsen er det beregnet, at trafikken i hovedstadsområdet vil stige med ca. 12 procent fra 2014 til 2025. Omkring 9.000 køretøjer pr. hverdagsdøgn vil benytte Nordhavnstunnelen til Færgehavsvej i beregningsåret 2025. Det vil medføre en aflastning af Sundkrogsgade. Modsat vil trafikken på Nordhavnsvej og Helsingørmotorvejen forøges som et resultat af Nordhavnstunnel. I den situation, hvor Nordhavn er fuldt udbygget (kaldet 2025+ alternativet), og hvor alt andet svarer til 2025, vil trafikken til og fra Nordhavn stige betragteligt til ca. 36.400 køretøjer pr. hverdagsdøgn. Den trafikale påvirkning vurderes at være positiv.”

Det er helt uforståeligt, at den voldsomme stigning i biltrafikken, som en Nordhavntunnel vil medføre beskrives som ”positiv”. At folk kunne bevæge sig til og fra Nordhavn på anden måde end i bil er end ikke omtalt i lovforslaget.

Med venlig hilsen

Kjeld. A. Larsen
Rådet for Bæredygtig Trafik

Ivan Lund Pedersen
NOAH-Trafik