

København den 27. august 2016

Vejdirektoratet

Københavns Borgerrepræsentation

Folketingets partier

Vedrørende Nordhavnstunnel, VVM- redegørelse

Tak for muligheden for at kommentere rapporten. Det er vigtigt at gøre sig klart, at der ikke er truffet nogen afgørelse om bygning af en Nordhavnstunnel. VVM-redegørelsen skal danne grundlag for en eventuel beslutning om bygning af en sådan tunnel.

2,3 til 3,3 mia kr. for 1 til 1,4 km vejttunnel

Efter gennemgang af det omfattende materiale ligger det klart, at en Nordhavnstunnel på mellem 1 og 1,4 kilometer samt erstatningshavne i byggeperioden vil koste et sted mellem 2,3 mia. og 3,3 mia kr. og have meget omfattende negative virkninger på et stort byområde gennem en meget lang periode.

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 vejttunnelforbindelse 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 nødvendige.

Dertil kommer skadevirkninger efter ibrugtagningen, idet en sådan vejttunnel 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 Nordhavnstunnel 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 bliver biltrafikken stimuleret kraftigt ved åbning af Nordhavnsvejen fra Lyngbyvejen til Strandvænget. Det bliver meget hurtigt at komme i bil fra Lyngbyvejen til Nordhavn og videre mod Indre by. Derved undergraves den kollektive trafik. Nordhavnsvejen forventes åbnet i slutningen af 2017. Vejen er på 1,95 kilometer, deraf 920 meter i tunnel.

Vi har indhentet oplysninger om den forventede pris for Nordhavnsvejen. Prisen for de 1,95 km. kommer op på 2,9 mia kr.

Til sammenligning er der på 10 år kun brugt 1 mia. kr. på investeringer på cykelområdet i hele København.

”Københavns bæredygtige bydel. Den overordnede vision for Nordhavn er, at området skal være fremtidens bæredygtige bydel i København.”

Kilde: Nordhavnstunnel. Rapport 557- 2016. Sammenfattende rapport VVM-redegørelse

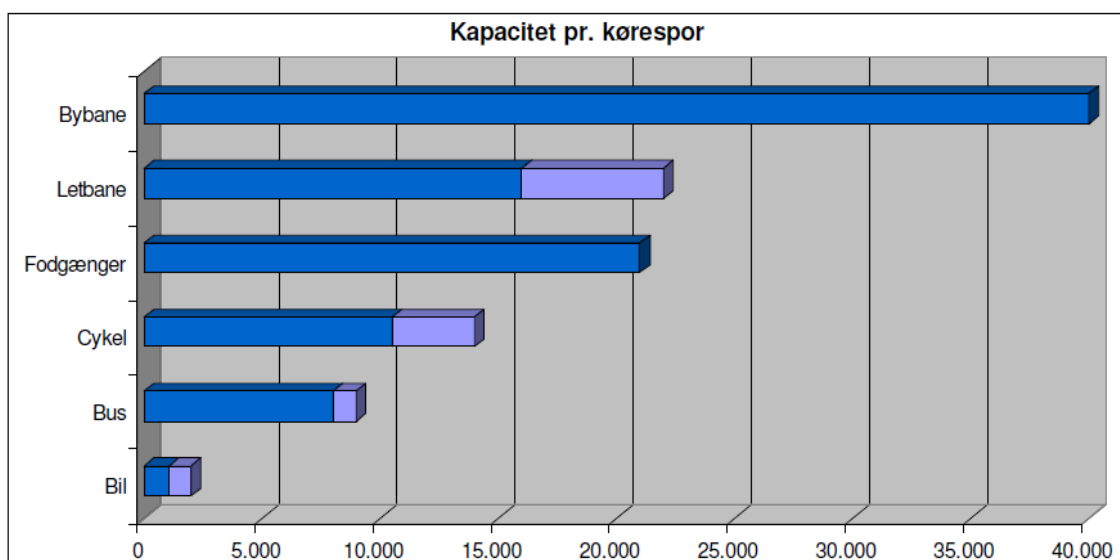
Det er en god vision, men realisering kræver, at man satser hårdt på bæredygtige transportformer. Her er det afgørende at satse markant på transportformer, der bruger den sparsomme plads i byen på en effektiv måde.

At satse på skinnetraffic, cykler og fodgængere kan virkelig minimere arealforbruget og ressourceforbruget. At satse på privatbiler med næsten ingen eller måske i fremtiden uden personer pr. bil er miljømæssigt og økonomisk helt uforvarsligt.

Som det fremgår af grafen nedenfor fra ”Fremtidsscenerier vedrørende transport i Danmark. DTU. Otto Anker Nielsen, Alex Landex og Jens Rørbeck, er det helt afgørende element i en mere miljøvenlig trafikplanlægning, at man også satser på transportmidler, der er nøjsomme hvad plads angår. Det er kollektiv transport på skinner, cykler og fodgængere:

3.5 Arealbehov

Forskellige transportformer har forskellig kapacitet, hvilket kan ses af **Figur 12**, der viser hvor mange rejsende forskellige transportmidler kan transportere i et givent tværsnit pr. time.



Figur 12 Arealbehov for forskellige transportløsninger¹⁸.

Kilde. Side 26 i rapporten ”Fremtidsscenerier vedrørende transport i Danmark”:
http://orbit.dtu.dk/fedora/objects/orbit:78134/datastreams/file_2706944/content

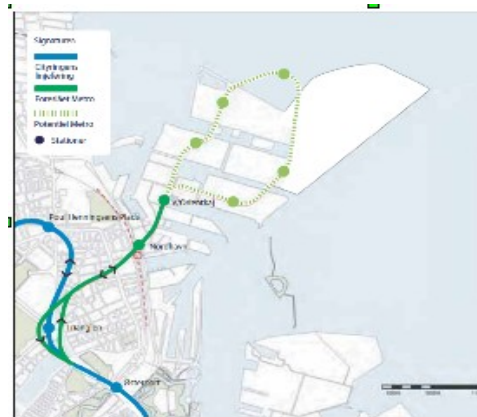
Metro til Nordhavnen

Det er et godt skridt på vejen, at man for tiden er ved at bygge en metro til Nordhavnen. I første omgang dog kun med en station ved Nordhavn S-station og ved Orientkaj. Metrostationen ved Orientkaj bliver en højbanestation som DR-byen station. Linien forventes åbnet i 2019. En sådan metrolinie er yderst effektiv og det er derfor miljømæssigt uforsvarligt, at man samtidig vil lave en stor vej, som vil undergrave effekten af metroen. Tidligere miljøkommissær og overborgmester i København Ritt Bjerregaard har klart udtalt, at man må vælge: ”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”.

3.2.2 Metrolinje til Nordhavn

Ved at skabe nye boliger og arbejdspladser skal byudviklingen på Nordhavn også være med til at modvirke tendensen med den stigende regionale pendling over større afstande. Dermed vil man kunne cykle til arbejde eller pendle lokalt til centralt beliggende arbejdspladser. Som et led i denne strategi skal der etableres en metrolinje til Nordhavn med forbindelse til Metro Cityringen.

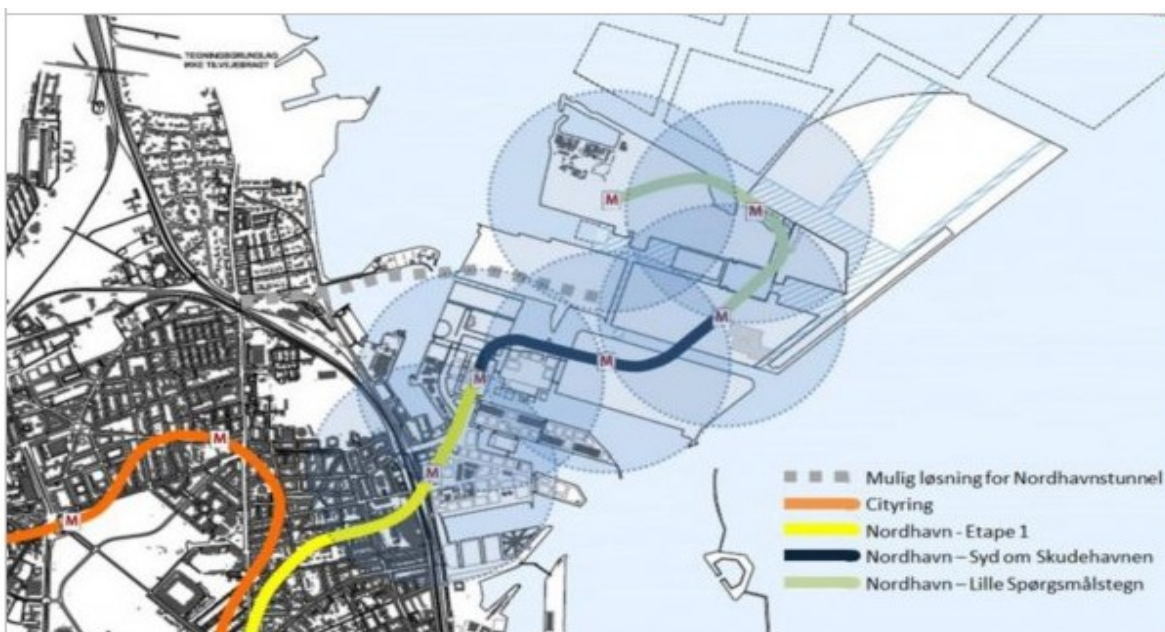
Metrolinjen kommer i første etape til at bestå af to stationer, nemlig en underjordisk metrostation ved den nuværende Nordhavn S-togsstation og en overjordisk metrostation ved Orientkaj i den vestlige ende af Orientbassinet. Begge metrostationer forventes at åbne i 2019. Senere vil det være muligt at udbygge metrolinjen med op til fem nye stationer.



Kilde: Metro til Nordhavn. VVM-redegørelse og miljøvurdering. September 2012.

Økonomiudvalget i Københavns Kommune har ifølge Ingeniøren den 23. juni 2016 besluttet, at man ikke vil bygge ”Det grønne loop”, som er indtegnet i illustrationen ovenfor.

I stedet anbefaler man denne forlængelse af metroen i Nordhavn. Det såkaldte ”Lille Spørgsmålstegn”, som indebærer 4 ekstra metrostationer. Det påpeges i den forbindelse også, at denne løsning vil kunne give flest passagerer i metroen og samtidig betjene de mange krydstogtgæster, der skal fra havnen til lufthavnen.



Ingeniøren anfører følgende om finansiering af mere metro i Nordhavn: ”By & Havn har allerede afsat 1 mia. kr. til mere metro i Nordhavnen. Det er nok til at dække anlæggelsen af de to første stationer, som vurderes at koste 0,6 mia. kr. inkl. et korrektionstillæg på 50 procent. Men kommunen skal finde yderligere 0,9 mia. kr, fordi anlæggelsen af de to sidste stationer forventes at koste 1,3 mia. kr. inkl. 50 procents korrektionstillæg”.

En sådan forlængelse af metroen koster altså mindre end en Nordhavnstunnel til biler og vil ikke kræve indgreb i store by- og havneområder og generere mere biltrafik. Tværtimod vil metroen medvirke til at lette bilpresset på indfaldsveje og andre veje.

Videre hedder det i Ingeniøren den 23. juni 2016: ”En videreførelse af metroen til Hellerup station, kan på sigt være relevant for linjeføringen Lille Spørgsmålstejn. Videreførelsen vil sikre bedre forbindelse – gennem lavere rejsetid - mellem Nordhavn og Nordsjælland, idet Kystbanen og S-banen til Holte/Hillerød standser på Hellerup. Ligeledes vil rejsetiden fra Nordhavn til Ringbanens stationer forbedres. En videreførelse vil også kunne betjene områder i Hellerup, herunder området omkring Eksperimentarium og derved tilbyde højklasset kollektiv trafikbetjening.”

En bæredygtig by skal ikke være fyldt med parkeringspladser

En udbygget metro i Nordhavnen kunne sammen med fremragende forhold for cyklister sikre, at man kom nærmere visionerne om en trafikal bæredygtig by i Nordhavnen. Dog under forudsætning af at man ikke samtidig stimulerer biltrafikken med en vej tunnel.

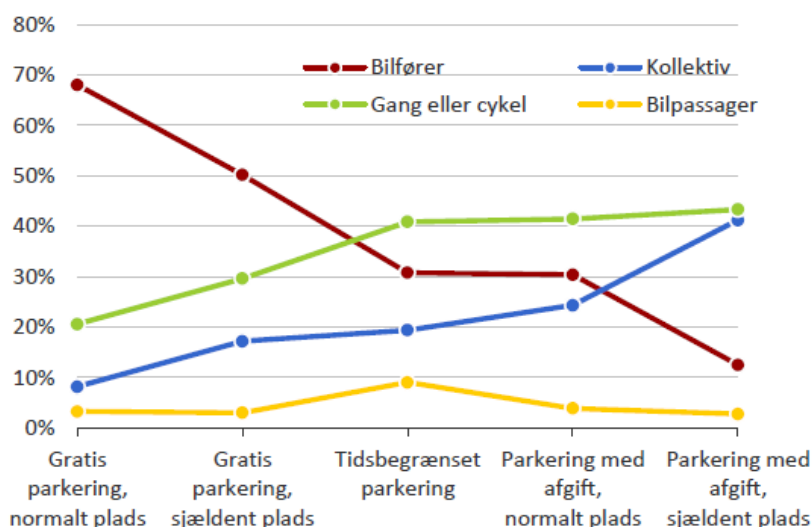
Samtidig må man begrænse udbuddet af parkeringspladser bl.a. til pendlere. Derved spares også store summer, idet parkeringspladser i konstruktion, ifølge Københavns Kommune, koster mellem 350.000 og 700.000 kr. pr. stk.

Færre p-pladser får folk til at bruge bæredygtige transportformer. Her en undersøgelse fra Transportvaneundersøgelsen:

Adgang til p-plads påvirker transportmiddelvalg

Når der er let adgang til gratis parkering, udgør pendlerrejser med respondenten som bilfører 68 %.

Når parkerings mulighederne er begrænsede eller pålagt afgift falder denne andel til 30 %, mens kollektivandelen og cykel/gang-andelen stiger.



Fordeling af rejser ift. parkeringsforhold og transportform 2012-2014.

Kilde: Faktaark om pendling i Danmark. Transportvaneundersøgelsen.

Opgiv planerne om en havnetunnel/østlig omfartsvej

Ved at droppe alle planer om en vej-tunnel til Nordhavnen ville man tage et vigtigt skridt i retning af at sikre en bedre trafik-miljøtilstand. Derved kan man også skrinlægge planerne om en havnetunnel/østlig omfartsvej.

Igennem årtier har forskellige vejlobbyinteresser kæmpet for sådan forbindelse. Det er en vejforbindelse, som man med rette kan kalde en "whiskybæltetunnel", idet den primært vil gøre det nemmere at køre i bil til København fra de nordlige forstæder.

Ifølge rapporten "Østlig havnetunnel i København" nåede Trafikministeriet frem til, at 40% af trafikken i en havnetunnel vil komme fra Gentofte, Lyngby-Taarbæk og Søllerød.

Der kan ikke være megen tvivl om, at enhver motivation til at lade bilen blive hjemme i disse rige kommuner vil fordufte, hvis man bygger en havnetunnel. Den vil suge folk væk fra den kollektive trafik og derved forstærke miljøbelastningen og forøge energiforbruget.

En sådan havnetunnel vil undergrave alle de pæne intentioner om bedre miljø, idet den vil være en trafikgenerator, der vil gøre det ekstremt attraktivt at bruge privatbil frem for andre transportmidler.

Havnetunnelen blev droppet af Borgerrepræsentationen i år 2000

I 2000 konkluderede Københavns Borgerrepræsentation, at en havnetunnel skaber flere problemer end den løser.

Der er ikke siden kommet nye oplysninger, der kan antaste denne konklusion. Alle forslag vil øge biltrafikken, emissioner og energiforbruget. Se artikel af trafikplanlægger Øystein Leonardsen <http://www.trafikbogen.dk/HavnetunnelM45.pdf>

Alligevel støtter et flertal i den nuværende Borgerrepræsentation tankerne om en havnetunnel. Efter et eller flere kommunevalg kan situationen være en anden.

Københavns *relative* gode miljøsituation skyldes netop, at man ikke har en sådan ekstra indfaldsvej.

I artikel i Ingeniøren "**Havnetunnelen bør opgives**" (<http://ing.dk/artikel/15411>), 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"

Hvis man vil den miljøvenlige udvikling skal man ikke samtidig undergrave en sådan med miljøødelæggende tiltag som en havnetunnel og østlig omfartsvej. Man skal i stedet satse på de transportmidler, der ikke misbruger pladsen i byerne.

Samfundsøkonomiske analyser viser, at en Nordhavnstunnel også er samfundsøkonomisk uforvarlig

I Kommissoriet for VVM-undersøgelsen var anført, at der 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”.

Det påpeges også at ”det ikke er muligt at beregne gevinsterne for den nye trafik til og fra Nordhavnsområdet, da ingen ved, hvor befolkningen eller arbejdspladserne ellers ville have været lokaliseret”.

Det er en yderst saglig og sober udmelding, som Vejdirektoratet er kommet med. Derfor er der endnu en grund til at opgive planerne om en Nordhavnstunnel.

10.6 Samfundsøkonomi

Der er ikke gennemført en traditionel beregning af projektets samfundsøkonomiske værdi. En Nordhavnstunnel vil medføre tidsgevinster og til dels også en genvej for trafikanter, der skal til eller fra Nordhavnsområdet. Desuden vil der være en aflastning af krydset ved Sundkrogsgade.

Med byplanforudsætningerne i 2025 vil det være muligt med den såkaldte OTM-trafikmodel at beregne størrelsen af disse trafikantgevinster, som sandsynligvis ikke vil være tilstrækkelige til at opveje anlægs- og driftsomkostningerne ved tunnelen. Det skyldes, at omfanget af trafik

til og fra Nordhavnsområdet i dag er forholdsvis begrænset, omend krydset ved Sundkrogsgade er tæt på sin maksimale kapacitet. Størstedelen af gevinsterne ved at anlægge tunnelen vil være, at det derved bliver muligt at udvikle området til et stort bolig- og serviceerhvervsområde, som ikke vil kunne trafikbetjenes uden en tunnel.

Det er imidlertid ikke muligt at beregne gevinsterne for denne nye trafik til og fra Nordhavnsområdet, da ingen ved, hvor befolkningen eller arbejdspladserne ellers ville have været lokaliseret. Det vurderes heller ikke muligt inden for rammerne af denne VVM-redegørelse at foretage en beregning af den samfundsøkonomiske værdi af områdets værditilvækst.

Kilde: Nordhavnstunnel. Rapport 557- 2016. Sammenfattende rapport VVM-redegørelse

Trafikale rædselsscener ved bygning af en havnetunnel

Trafikanalyser foretages normalt uden sammenhæng med miljømæssige og klimamæssige målsætninger. Man fremskriver en vækst i biltrafikken, som var det en naturlov.

Danmark skal på de ikke kvotebelagte områder (transport, landbrug og byggeområdet) udlede 39 % mindre CO₂ i 2030 end hvad niveauet var i 2005. København har en målsætning om at være CO₂ neutral om få år. Ingen af den slags målsætninger påvirker fremskrivninger af biltrafikken.

Når man i fremskrivninger af biltrafikken netop **ikke** tager hensyn til miljø og klima får man nogle trafiktal, som er helt groteske. Også i denne sag.

Man opererer også med et scenarie, der hedder 2025 + , med hele Nordhavnen udbygget, selvom det fremgår af rapporten at forventningen er at der vil gå omkring 60 år inden det måtte være tilfældet. Af rapporten fremgår i øvrigt, at der for øjeblikket er overvejelser om eventuelt at flytte containerhavnen til Køge. Derved vil den tunge trafik blive meget reduceret.

2.4.1 Trafikale forhold

Det er beregnet, at trafikken i hovedstadsområdet vil stige med ca. 12 procent fra 2014 til 2025. Alle tal i tabel 2.1 er beregnet til år 2025. Omkring 8.200 køretøjer vil benytte den lange vej tunnel til Kattegatvej (løsning A og B) pr. hverdagsdøgn, mens omkring 9.000 køretøjer vil benytte den korte vej tunnel til Færgehavnsvej (løsning C og D). Resultatet er en aflastning af Sundkrogsgade. Modsat vil trafikken på Nordhavnsvej og Helsingørmotorvejen forøges som et resultat af Nordhavnstunnelen.

trafikken til og fra Nordhavn stige betragteligt til 35.500 køretøjer pr. hverdagsdøgn i løsning A og ca. 36.400 køretøjer pr. hverdagsdøgn i løsning C. Hvis Nordhavnstunnelen forlænges med en Østlig Ringvej, vil trafikken i Nordhavnstunnelen stige til mellem 51.000 og 52.000 køretøjer pr. hverdagsdøgn.

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

Kilde: Nordhavnstunnel. Rapport 557- 2016. Sammenfattende rapport VVM-redegørelse

Løsning	2025 0-alternativet	2025 Løsning A og B	2025 Løsning C og D	2025+ alternativet til Kattegatvej	2025+ alternativet til Færgehavnsvej	2025+ med Østlig Ringvej til Kattegatvej	2025+ med Østlig Ringvej til Færgehavnsvej
Nordhavns-tunnel	0	8.160	8.960	35.460	36.360	50.690	51.550
Sundkrogs-gade	30.720	24.240	23.900	29.910	29.510	28.260	28.740
Nordhavnsvej	23.500	29.290	29.660	51.350	51.420	63.140	63.370

Tabel 2.1 Beregninger af antal køretøjer pr. hverdagsdøgn.

Kilde: Nordhavnstunnel. Rapport 557- 2016. Sammenfattende rapport VVM-redegørelse

Der er også en beregning hvor en havnetunnel/østlig Ringvej er indregnet med voldsomme biltrafiktal, som der nok kun er få københavnere der ønsker at opleve. Samtidig vil ressourceforbruget og energiforbruget også stige kraftigt. Og så koster en sådan vejforbindelse vel et sted mellem 20 og 30 mia. kr. som i stedet kunne bruges til at realisere de pæne ord om en by med bæredygtig transport.

Nordhavnstunnel og klimapåvirkning

Vurderingen af tunnelprojektets klimapåvirkning er ganske fraværende. Klimapåvirkningen nævnes både i kapitel 8 ”Miljøpåvirkninger mens der bygges” (s. 124-125) og i kapitel 9 ”Miljøpåvirkninger når anlægget er bygget” (s. 148), men intet sted refereres til en egentlig beregning, så enten skjules en sådan eller også er den ikke foretaget. Begge dele er lige kritisabelt.

I kapitel 8 s. 125 skrives meget kort om emissioner (og energiforbrug): ”Det vurderes, at det samlede omfang af henholdsvis emissioner og energiforbrug vil være lille set i forhold til Danmarks nationale emissioner og energiforbrug”. Det er fagligt ganske uforsvarligt at vurdere tunnelprojektet i forhold til Danmarks nationale emissioner. Projektet er lokalt og skal derfor vurderes i forhold til vedtagne lokale klimaplaner, dvs. Københavns Kommunes og Region Hovedstadens klimaplaner.

Københavns kommune har enorme problemer med at nå i mål med sin klimamålsætning om CO₂ neutralitet og har i praksis fravalgt at iværksætte større anstrengelser for at nå den skitserede klimamålsætning på netop transportområdet. Gennemførelsen af tunnelprojektet vil bringe kommunen i endnu større bekneb for at realisere sin klimaplan.

På side 24 læses, at ”Al lastbiltrafik er i dag omfattet af Københavns Kommunes miljøzone. Det vil sige, at alle lastbiler til transport skal opfylde emissionskrav jf. EURO IV, mens alle dieseldrevne entreprenørmaskiner skal opfylde emissionskrav jf. Trin 3B”. Det er for så vidt rigtig nok, at der er indført en miljøzone for lastbiltrafik og krav til entreprenørmaskiners emissioner i Københavns Kommune, men problemet er, at kravene stort set ikke følges op med den nødvendige kontrol. En sådan kontrolforanstaltning må pointeres i en VVM,

I kapitel 9 om miljøpåvirkninger efter færdiggørelse af tunnelprojektet udelades enhver belysning af klimapåvirkningen. I afsnit 9.13 s. 148 lyder overskriften: ”Luft og klima”, men man må lede forgæves efter klimapåvirkning i teksten.

Med venlig hilsen

Kjeld A. Larsen
Rådet for Bæredygtig Trafik

Ivan Lund Pedersen
NOAH-Trafik