

Foretræde for Økonomiudvalget vedr. sag på dagsordenen pkt. 7. Havnetunnel / østlig omfartsvej (2012-156007).

Som det fremgår af indstilling og beslutning: 7 Havnetunnel / østlig omfartsvej (2012-156007)

Transportministeriet har anmodet Københavns Kommune om at godkende valg af overordnet linjeføring for en havnetunnel til fortsatte analyser. Dertil besluttede et flertal i Borgerrepræsentationen den 11. oktober 2012, at en havnetunnel skal indgå i det videre arbejde med Grøn Mobilitet, jævnfør vedtaget tekst på økonomiudvalgsmødet den 25. september 2012.

Se vedhæftet beslutning sidst i dette dokument.

Det fremgår af bilag nr. 2 tegning (bilag 3 side 7 i dette dokument). Københavns Kommunes forslag til linjeføring af dagsordenen pkt. 7. Havnetunnel / østlig omfartsvej (2012-156007). 6. november 2012, at den foreslåede havnetunnel er malet med en meget stor pensel og har meget få til- og frakørsler, i alt 4.

Der er vores opfattelse, når vi har talt med investeringsfonde, som for eksempel ATP, at det er et meget klart ønske med mange til- og frakørsler, hvis der skal betales for at køre i tunnelen og det skal kunne finansiere et OPP projekt.

Desuden bør der også ses på de miljømæssige konsekvenser af en havnetunnel, som foreslået i bilag 2, – idet denne er mere miljøbelastende end en langsgående havnetunnel, lagt som sænkekasser under bunden i Københavns Havn med op til 7 til- og frakørsler.

Fordelene med en langsgående tunnel lagt under bunden i havneløbet er, at jorden sejles væk i pramme, til for eksempel Nordhavnsområdet. En pram kan rumme det samme som ca. 50 lastbiler. Under gravearbejdet, som pågår i flere år, skal der ikke køre lastbiler med jord igennem Københavns gader, til for eksempel Nordhavnsområdet.

Tunnelelementerne sejles på plads fra produktionsstedet, for eksempel produktionsstedet fra Øresundstunnelen, og sænkes ned i den gravede rende under bunden af havneløbet. Til sidst dækkes tunnelelementerne med 1,5 m stenmateriale, og havnebunden er retableret.

Københavnertunnelen ApS har lavet et forprojekt til en OPP-finansieret havnetunnel i København, som indgår i Transportministeriets ”Undersøgelse af mulige linieføringer for en havnetunnel i København” som en del af regeringens aftale om en Grøn transportpolitik i Danmark, vedtaget af Folketinget d. 29. januar 2009.

Ved workshopen den 20. april 2010, vedrørende ovennævnte, hvor Københavnertunnelen ApS forprojekt var inviteret med af Transportministeriet, indgik vores forprojekt og vi deltog med 3 mand.

Vi stillede med tegninger og beregninger m.v. hvor miljøet under byggeprocessen skal skabe så lidt støj og støv som muligt. Efterfølgende i driften er rensningen af partikler og nox'er fra gennemkørende køretøjer væsentlig i vores forprojekt.

Københavertunnelen ApS

I udateret dokument fra Københavns Kommunes Økonomiafdeling, kaldet "Havnetunnel, Østlig omfartsvej/havnetunnel" side 7.

Citat: *"En række løsninger er ikke realistiske bygbare. Det gælder en langsgående havnetunnel i havneløbet og en kort forbindelse ved Kastellet".*

Vi har aldrig kunne få indsigt i disse argumenter vedrørende en langsgående havnetunnel.

Der kan bygges en langsgående havnetunnel som opstillet i bilag 1.

Der foreligger en analyse og rapport hos Transportministeriet, indleveret ultimo 2011 fra Rambøll og COWI, blandt andet fra workshoppen 20. april 2010.

Så vidt vi er orienteret, har Folketingets Transportudvalg endnu ikke modtaget rapporten vedrørende "Undersøgelse af mulige linieføringer for en østlig ringvejsforbindelse/havnetunnel i København, i henhold til brev af den. 26. februar 2010 J.nr. 2010-564 fra Transportministeriet, Departementet"

Vi har erfaret, at det indtil dato ikke har været muligt at se denne rapport. Vi har anmodet flere medlemmer af Folketinget Transportudvalg om at fremskaffe denne rapport. Det har ikke været muligt for disse folketingsmedlemmer at få denne rapport udleveret.

Det vil sige, at man vogter meget nidkært over denne rapport, hvor private og tjenestemænd har bidraget til løsningsmodeller. Det virker mærkeligt. Derfor er spørgsmålet: Hvad er de foreslåede løsningsmodeller, som må have været vurderet, og hvorfor er de ikke offentlige tilgængelige? Vi må antage, at den model som er beskrevet i indstillingens bilag 2. til økonomiudvalget, er den som Københavns Kommune anbefaler at arbejde videre med sammen med Transportministeriet. Derfor må der ligge en rapport, som danner grundlag for at Økonomiudvalget kan/skal vurdere og træffe en beslutning i dag. Hvorfor holdes denne rapport skjult?

Har medlemmerne af Økonomiudvalget ikke set eller fået udleveret denne rapport fra Transportministeriet, med de økonomiske konsekvenser, som er estimeret til ca. 27 mia. kr. For at foretage en sådan beregning, må der ligge mere til grund, ud over indstillingen fra Transportministeren og Forvaltningen. Er der taget vare på de særlige forhold for miljøkonsekvenserne ved bygningen og drift af den af Transportministeriets foreslåede havnetunnel/østlige ringvej?

Har Københavns Kommune haft indflydelse på udformning og miljø for en østlig ringvej?

Det er ikke gode erfaringer som Københavns kommune har, ved at anvende bygemetoder for bygning af Metro Cityring og Nordhavnsvej. Der har ikke været anvendt optimale byggeprocesser, som er kendt og afprøvet uden for Danmark og som kan forbedre miljøet for borgerne, under bygning og kommende drift som er berørt heraf.

Vi har set, at der støjes over de sundhedsmæssige grænseværdier og borgerne bliver syge heraf. Derfor bør en østlig ringvejsforbindelse opfylde de miljømæssige nye tiltag for anlæg af nye veje jævnfør kommuneplanen, herunder rensning af luften i tunnelerne.

Københavnertunnelen ApS

Dette gør man i dag i Madrid, Spanien, ved den nye ringvejstunnel M30 til meget stor fordel for borgerne i centrum og mindre trafikstøj med ca. 60%, og ca. 30% mindre trafikulykker og ikke mindst 40% reduktion af luftforureningen og en grønnere by. Veje er nedlagt og omdannet til i alt 1.500 hektar parker, med mere end 5.000 træer (Københavns Kommune har i dag ca. 850 hektar parker). I øvrigt var det en dansk ingeniør som stod for tunnelerne i Madrid.

Det er ud fra disse overvejelser, Københavnertunnelen ApS har udarbejdet sit projekt, idet vægten er lagt på miljø og mindst mulige gener for beboerne i København, både under etableringen og under driften af en østligringvej/tunnelforbindelse.

Desuden skal Københavns Kommune også se på de miljømæssige og økonomiske konsekvenser, som der opstår, når en havnetunnel kobles sammen med Nordhavnsvej.

Her skal henvises til den rapport fra marts 2010 udarbejdet af Vejdirektoratet, Transportministeriet samt Københavns Kommune. Heri gøres der opmærksom på, at kapaciteten på Nordhavnsvej er ca. 40.000 køretøjer dagligt. Ved fuld udbygning af arealer i Nordhavnen med 40.000 beboere og 40.000 arbejdspladser samt en tilslutning til en havnetunnel, kræver det en kapacitet ifølge rapporten på 71.000 køretøjer – i dette oplæg til økonomiudvalget er tallet nu 65.000 køretøjer.

Desuden kræver det, at der skal mindst 2 vejbaner ekstra i hver retning – det vil sige en udvidelse af nuværende Nordhavnsvejs tunnel – det vil sige mere gravearbejde og ekspropriationer af boligblokke samt dele af Svanemølle Kaserne. For beboerne i Svanemølleområdet vil der i ét vejkryds ved Svanemøllehavnen passere ca. 38 mio. køretøjer på årsbasis. Disse køretøjer skal passere gennem et rekreativt grønt område og ødelægge miljøet for sejlerne, badestranden m.v., med mindre trafikken kommer ned under jorden.

Desuden skal der ved Lyngbyvej / Helsingørmotorvejen laves ekstra vejbaner for at kunne klare trafikken på op til 135.000 køretøjer dagligt, hvilket vil betyde nedrivning af Emdrupbroen og en ny bro som er længere. Man må derfor ekspropriere husblokke på hver side af Lyngbyvej for at give plads til vejbanerne på Helsingørmotorvejen – alt dette er beskrevet i rapporten om Fremtidssikring af Nordhavnsvej marts 2010, samt i de mange mødereferater som danner basis for rapporten.

Så på det foreliggende grundlag og ca. 8 års arbejde fra Københavnertunnelen ApS side, skal vi anmode om at vores forprojekt indgår i overvejelserne for en undersøgelse af særlige miljømæssige forhold og fordele, som Københavnertunnelen er projekteret med.

OPP - Pilotprojekt Københavnertunnelen kan hentes med tegninger beskrivelser, miljømæssige fordele samt økonomi m.v. på vor hjemmeside: www.kobenhavnettunnelen.dk

Vi står naturligvis til rådighed med fremvisning og forklaring af projektet m.v.

Peter Wimmelmann Larsen.

Fleming Kjer.

Københavnertunnelen ApS

Bilag 1 til foretræde for Økonomiudvalget den 6. november 2012

Der er rejst tvivl om den langsgående tunnels linieføring i havnen grundet, sikkerhedsafstanden til den eksisterende Metrotunnel under havnen mellem Kongens Nytorv og Christianshavn Torv.

Ifølge Sund & Bælt Partner "Havnetunnel fra Nordhavn til Sjællandsbroen" Teknisk Forundersøgelse maj 2008 fra Cowi side 8, er højeste punkt på den eksisterende Metrotunnel ud for Knippelsbro i kote - 17,6 m.

Ifølge Cityringen-VVM-redegørelse og miljørapport maj 2008 side 96 kalkoverfladekort, starter kalken ved Knippelsbro i ca. kote - 9 m

Overkanten af sikkerhedslaget på 3m, ligger ifølge ovennævnte i kalklaget, i kote - 14,6 m.

Ifølge rådgivende ingeniør Jens Vallentin Nymann (Cowi), Ingeniøren fredag den 5. februar 1999 "København-kalken skal sejles væk". Citat: Da den 50 mill. år gamle København-kalk er en stabil klippeart, kan den blive stående af sig selv uden at noget understøtter tunnelvæggen.

Overkanten af Københavnertunnelen, med en udvendig højde på 7,8m + 0,3 m niveauregulerende stenlag under tunnelen + sikkerhedslag ovenover tunnelen på 1,5m, er så i kote - 5,0 m

Vanddybden vil da, ud for Knippelsbro og i resten af Københavns Havn mod syd med den langsgående Københavnertunnel, blive 5,0 m.

Som det ses på søkort nr. 134 er vanddybden i dag i sejlrenden i Københavns Havn, efter Knippelsbro mod syd, 7 m indtil Torvald Borgs Gade, hvorefter den er 6,5 m til og med Teglværkshavnen.

I Teglværkshavnen er det kun kajpladserne 16, 17, 18, 19 samt 40, 41 og 42, der har en vanddybde på 6,5 m. I Sydhavnen er det kun kajpladserne 552, 553, 554 samt 555, der har en vanddybde på 7 m. På alle andre kajpladser fra Sydhavnen til Knippelsbro, varierer vanddybden fra 3,5 m til 5 m.

Forudsat ovennævnte kajpladser ikke i fremtiden skal bruges som industrihavn, er en vanddybde på 5,0 m tilstrækkelig.

Hvis man vil have 6,5 - 7 m vanddybde i sejlrenden, samt ved ovennævnte kajpladser, kan nedenstående metode fra Boston anbefales.

I Boston i USA har man lagt en sænketunnel, svarende til Københavnertunnelen, med en sikkerhedsafstand på 1,2 m over overkanten af eksisterende metrotunnel, ved at bore funderingspæle umiddelbart uden for siderne af den eksisterende metrotunnel, til at bære den nye sænketunnel, som indgår i "The Big Dig", i henhold til TV udsendelse sendt fra DR-HD 2. februar 2012.

Konklusion: Ved detailprojektering er det muligt at tilgodese de fornødne sikkerhedszoner, omkring såvel Metrotunnelen som den langsgående Københavnertunnel.

Med venlig hilsen
Peter Wimmelmann Larsen
Dir./Projektkoordinator

Københavertunnelen ApS

Bilag: Side 8, Sund & Bælt Partner "Havnetunnel fra Nordhavn til Sjællandsbroen" Teknisk Forundersøgelse maj 2008 fra Cowi.

Havnetunnel fra Nordhavn til Sjællandsbroen
Teknisk forundersøgelse

8



Figur 3.1 Knippelsbro og Langebro

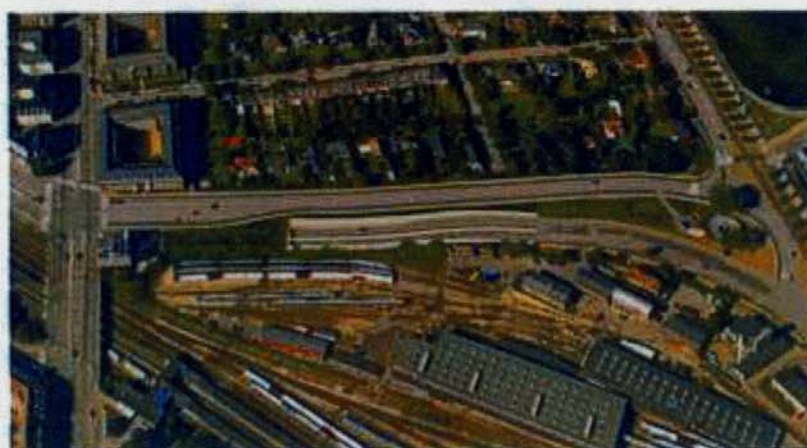
Tunnelen vil afhængigt af linieføring kunne krydse bølgebryder nord for Trekroner Fort /7/.

Beliggenhed af Metrotunnel ud for Knippelsbro fremgår af /14/. Højeste punkt er i kote -17,6m. Den planlagt fremtidige Metro city ringlinie er vist i /15/.

En fortegnelse over det store antal ledning og kabler, der krydser havneområdet, er udarbejdet af Københavns Havn /16/. Oplysningerne skal verificeres af ledningsejerne i en senere projektfase. Projekteret KE fjernvarmetunnel mellem Amagerværket og Fredensgade, under havnen ud for Amalienborg, udføres som boret tunnel med højeste punkt i kote -29m /17/.

Projekt for skuespilhus og parkeringsanlæg ved Kvæsthusbroen er beskrevet i /18/, /19/.

Den forudsatte udformning af den planlagte trafikforbindelse mellem Lyngbyvej og Nordhavn med tunnel under Strandvejen og banelegemet nord for Svaneøen station (figur 3.2) er beskrevet i /20/, /21/ og /22/.



Figur 3.2 Visualisering af planlagt tunnel under Strandvejen, rampe syd for omlagt Strandvænget ses midt i billedet

P:\602463_P\doc\DOC\0000316.DOC

COWI

Københavnertunnelen ApS

Bilag 2

Københavns Kommunes Økonomiudvalgs beslutning på mødet den 25. september 2012:

Jesper Christensen (A) fremsatte følgende ændringsforslag: ”Socialdemokraterne foreslår, at indstillingen tilføjes et 3. at-punkt med følgende ordlyd: ”at der på handlingsplanens side 10 indskrives: Københavns Kommune arbejder aktivt med staten om at etablere en østlig omfartsvej”.

Der blev stemt om det af Jesper Christensen (A) stillede ændringsforslag.

For stemte 9 medlemmer: A, B, C, O og V

Imod stemte 4 medlemmer: F og Ø

Ændringsforslaget blev dermed anbefalet over for Borgerrepræsentationen.

Transportministeriet:

Indstillingen vedrørende valg af linieføring (Fase 1b) jævnfør side 3, næstnederste afsnit:

Medio 2010 - medio 2011: Gennemførelse af analyse af forskellige relevante linieføringer og en efterfølgende evaluering af analysens resultater med henblik på en indstilling vedrørende valg af linieføring (Fase 1b).

”Undersøgelse af mulige linieføringer for en østlig ringvejsforbindelse/havnetunnel i København, i henhold til brev af den. 26. februar 2010 J.nr. 2010-564 fra Transportministeriet, Departementet”

Rapporten fra ovennævnte undersøgelse er fremsendt fra Rambøll og Cowi til Transportministeriet ultimo 2011.

Københavertunnelen ApS

Bilag 3

Københavns Kommunes foreslåede linjeføring af dagsordenen pkt. 7. Havnetunnel / østlig omfartsvej (2012-156007). Den 6. november 2012

