

Københavnertunnelen ApS

Infrastrukturen er en forudsætning for finansieringen af en Cityring 080410.doc

8. april 2010 Side 1 af 2

Infrastrukturen er en forudsætning for finansieringen af en Cityring.

Forudsætningen for aftalen af den 15. december 2005 vedtaget i BR, var aftalen om en Cityring af 2. december 2005 mellem Staten og Københavns Kommune.

Citat fra side 2, femte afsnit i aftalen om en Cityring af 2. december 2005 mellem Staten og Københavns Kommune:

”Det er en forudsætning for finansieringen af Cityringen, at Københavns Havn udvikles med bolig- og erhvervsbyggeri. For at muliggøre dette tilvejebringer Københavns kommune de nødvendige plangrundlag, etablerer den nødvendige kommunale vejinfrastruktur til og fra udviklingsområderne samt sikrer den kollektive trafikbetjening af områderne. Desuden etablerer Københavns Kommune en vejforbindelse med delvis tunnel mellem Nordhavnen og Helsingør Motorvejen, jf. separat aftale mellem staten og Københavns Kommune.”

Aftalen om en Cityring omhandler selve forudsætningen for finansieringen af en Cityring.

I dette meget væsentlige afsnit af aftalen, handler de første 2 punkter om at Københavns Kommune har forpligtiget sig til at etablere den nødvendige kommunale vejinfrastruktur til og fra udviklingsområderne, samt sikre den kollektive trafikbetjening af områderne.

Udgifterne til vejinfrastrukturen er alene ca. 28 mia. kr. ifølge Kristian Pihl Lorentzen på Høring om langsgående havnetunnel 23. april 2009 på Børsen.

I det meget væsentlige afsnit, handler det 3 punkt om at Københavns Kommune forpligtiger sig til at etablere en vejforbindelse med delvis tunnel mellem Nordhavnen og Helsingørmotorvejen.

Denne vej/tunnel var i 2007 aftalt til at skulle koste 1,7 mia. kr., hvor Staten skulle indskyde 0,7 mia. kr.

I dag estimerer Københavns Kommune, at en skrabet A0 vej/tunnel med en kapacitet på ca. 35.000 køretøjer dagligt, vil koste ca. 1,8 mia. kr.

Men! Københavns Kommune mangler at lave aftaler om de 3 punkter som er nævnt på side 2. Disse punkter estimeres til mindst at koste Københavns Kommune ca. 0,5 mia. kr. Dertil kommer uafklarede aftaler vedrørende nedrivning af bygninger på Svanemølle Kasserne.

PS! Bondams, Københavns Kommunes forslag til en Østlig omfartsvej/tunnel fra Helsingørvejen over Nordhavnen til Amagermotorvejen, estimerede Kristian Pihl Lorentzen på høringen om langsgående havnetunnel på Børsen 23. april 2009, til at koste ca. 30-35 mia. kr.

Da aftalen om infrastruktur, inklusive Nordhavnsvejen, hænger uløseligt sammen med finansieringen og bygningen af Cityringen, anbefaler jeg for alles skyld, at man venter med at tage endelig stilling til Nordhavnsvejen, til de endelige tilbud på Cityringen kommer efter sommerferien.

Nordhavnsvej/tunnel foreslået vedtaget af Teknik- og Miljøudvalget i Københavns Kommune den 6. april 2010

Uafklarede spørgsmål, som ikke fremgår af beslutningsmaterialet til politikerne.

1. Tilslutningen til Helsingørmotorvejen er ikke godkendt af Vejdirektoratet, hverken teknisk eller økonomisk. (ca.275 mil. kr.)
2. Voldsomme gener for Kystbanen og S-tog, som indstilles i mange måneder, da skinnerne skal fjernes parvis i denne tid, er ikke godkendt af Banedanmark og DSB, hverken teknisk eller økonomisk. (ca. 100 mil. kr.)
3. Omlægningen af Naturgasfordelingsledningen til Svanemølleværket er ikke godkendt, hverken teknisk eller økonomisk. (ca.100 mil. kr.)
PS! Hvis naturgasfordelingsledningen placeres langs strandkanten, vil det umuliggøre en senere forlængelse af tunnelen til Nordhavnen, da Arbejdstilsynet ikke tillader en tunnel over en naturgasfordelingsledning.

Géner i anlægsfasen

Nedrivning og genopførsel bevaringsværdige af bygninger på Svanemølle Kaserne

Naturgasfordelingsledning og fjernvarmehovedledninger skal flyttes og adskillige veje skal opgraves.

Konstante géner efter anlægsfasen

Stærkt forøget luftforurening særligt i hele området.

Luftforurening vil overstige grænseværdierne for EU

Forøget støjforurening: Støjtavern kan kun afhjælpe støjgener i stueetagehøjde.

Fremtidssikring:

Københavns Kommunes tunnelloøsning har ikke kapacitet til at kunne udgøre første etape af en kommende langsgående havnetunnel i København og vil ikke senere kunne udvides.

Bygning af en ikke-fremtidssikret tunnel undergraver den af Folketinget indgåede aftale om grøn transportpolitik.

Hvis en langsgående havnetunnel senere besluttes i 2013, vil det være en samfundsøkonomisk skandaløs beslutning at etablere en ikke-fremtidssikret Nordhavnsvej/tunnel.

Hilsen

Peter Wimmelmann Larsen