

KØBENHAVN VÅGN OP! DU SLÅR DINE BORGERE IHJEL PÅ GRUND AF MILJØET.

Af: Fleming Kjer (Formand for Svanemøllegruppen, www.svmgruppen.dk)

og

Peter Wimmelmann Larsen (Dir./Projektkoordinator Københavnertunnelen ApS, www.kobenhavnertunnelen.dk)

23. oktober 2007 Opdateret den 7. november 2007

(Udsnit af opdateret dokument, som kan ses på www.kobenhavnertunnelen.dk)

Nu vælter den ene rapport efter den anden ud af skabene fra videnskaben om bil og miljø, som tilkendegiver at trafikken slår mennesker ihjel både miljømæssigt og ved trafikdrab. Rapporterne kommer både fra danske og udenlandske forskere.

Nu har Infrastrukturkommissionen fået færden af over dødeligheden i Danmark, og især København, på grund af trafikken og dens miljøkonsekvenser. Det gælder partikler, som kommer fra køretøjer, herunder biler samt tung trafik. Det er: Sod, fra asfalten, fra dæk, fra bremses og den største kilde er udstødningspartiklerne. Hertil skal tillægges relaterede sygdomme fremkaldt af støj fra trafikken, der også må tilskrives for tidlig død.

Tal fra Københavns Kommune 2004:

Ca. 472 borgere med en alder over 30 år, dør for tidligt hvert år – heraf -

Ca. 415 borgere på grund af de ultrafine partikler

Af de registrerede køretøjer i Københavns Kommune, udgør lastbiler over 3,5 tons ca. 4 % af den samlede trafikmængde. I kørte km udgør tunge dieselkøretøjer (lastbiler og busser) kun 8,6 %, men de tilfører Københavns Kommune ca. 50 % af partikelmængden, ca. 193 tons partikler hvert år.

Det væsentligste støjproblem i Københavns Kommune er, at to-tredjedele af alle boliger har en trafikstøjbelastning på over 55dB(A). Knap 450.000 boliger er stærkt belastede af støj fra trafikken med niveauer over 65dB(A), og af dem, er ca. 6.000 boliger belastet med mere end 70dB(A). De fleste støjbelastede boliger ligger langs de overordnede gader.

Over dødeligheden fra trafikken er størst i København, på grund af luftforureningen fra sod, partikler og kvælstofforbindelser samt støj.

Det er primært ved indfaldsvejene, at beboerne udsættes for en miljøforurening som **ER** sundhedsskadelig og som medfører for tidlig død eller en over dødelighed.

Københavns Kommune kan **ikke** fra 2010, leve op til den stillede og implementerede EU lovgivning i den danske miljølov på ca. 100 vejstrækninger – kommunen har da pligt til, sammen med Staten at finde løsningsmodeller.

Miljøforureningen i København kræver over ti gange så mange døds ofre, på grund af trafikens skadelige stoffer og støj, som trafikdrab i den Københavnske trafik.

Da biler **er** en forudsætning for vore daglige funktioner, er bilen kommet for at blive.

København, som Metropol i Øresundsregionen, **vil** få flere bilejere samt mere trafik på længere sigt.

Hvad kan der gøres for at undgå miljøforurening og trængselsproblemer?

1. Flere offentlig trafikformer, som er sammentænkt og konkurrencedygtige over for bilerne.
2. Nedgravede gader i tunnelsystemer, hvor luften renses for partikler og kvælstofforbindelser.
3. De tre største trafikveje ind og ud af København er:
 1. Helsingørmotorvejen/Lyngbyvejen med ca. 36 % af trafikmængden ind og ud af København
 2. Hillerødmotorvejen/Frederiksundsvejen med ca. 32 % af trafikmængden ind og ud af København
 3. Holbækmotorvejen/Folehaven/Ellebjergvej/Vasbygade med ca. 32 % af trafikmængden ind og ud af København

Samtlige forslag skal have luftrensning for partikler og kvælstofforbindelser.

Ad 1.

Københavnertunnelen ApS, har siden 2004 arbejdet for en fuld nedgravet Cut and Cover tunnel med 6 spor + 2 nødspor mellem Lyngbyvej og Nordhavnen og videre i sænketunnel med 6 spor + 2 nødspor fra Nordhavn til Amager Motorvejen, midt i Københavns Havn under havbunden som Motorringvej 3 Øst om København og vest for Amager.

Pris for forslag 3 til Nordhavnsvejen (Svanemøllegruppens ca. 2,5 km. fuldt nedgravede og rensede tunnel inklusive tunneltilslutning til Lyngbymotorvejen og forberedt til tilslutning til Københavnertunnelen), fra Lyngbymotorvejen til Nordhavnen, Orientbassinet Vest

Pris i 2007 kr. excl. Moms ca. 2,815 mia. kr.

Pris for Københavnertunnelen ca. 10 km. (2 x 3 spor + nødspor) fra Nordhavnen til Amagermotorvejen inklusive 6 op/nedkørsler samt forberedt for tilslutninger til Bellahøj-Amager tunnelen og Folehave-Sydhavns-tunnelen i 2007 kr. excl. Moms

Pris excl. Moms i 2007 kr. ca. 16 mia. kr.

I forbindelse med tunnelen en City Terminal under bunden af havnen mellem Holmen/Operaen og Amaliehaven/Sankt Annæ Plads med busterminal og parkering, både for biler og cykler. Adgang for cykler i cykelsti og gående med rullende fortove, under bunden af havnen mellem Holmen og Amaliehaven. Integreret Metro Station i terminalen. Park & Ride for personbiler, **kun med adgang gennem tunnelen og uden til og fra kørsel til Københavns Indre by.** PS! Privat OPP projekt.

Ad 2.

En boret tunnel (Madrid modellen) på ca. 5,8 km fra Bellahøj til Amager Boulevard (Bellahøj-Amager Boulevard-Tunnelen): Man fortsætter ved Bellahøj ned i en (6 sporet 2xØ15m boret tunnel) under Borups Allé, (Bispeengbuen bliver revet ned og der anlægges park og stillegader), under Ågade (Åen bliver frilagte og der bliver anlagt park og stillegader), Åboulevarden, Gyldensløvegade, H.C. Andersens Boulevard under havnen ved Langebro og op til Amager Boulevard. På udvalgte steder laves op og nedkørsler – samt Park & Ride p. anlæg placeres flere steder og kun med til og fra kørsel fra tunnelen.

Pris excl. Moms. ca. kr. 9,553 mia.

Ad 3.

En boret tunnel (Madrid modellen) på ca. 5,2 km fra Hvidovrevej til Københavnertunnelen ved Sjællandsbroen (Folehave-Sydhavnstunnelen): Man fortsætter fra Hobækmotorvejen i en (6 sporet 2 x Ø15m boret tunnel) ved Hvidovrevej, ned under Folehaven, Ellebjergvej, P. Knudsens Gade og Sydhavnsgade (som alle bliver til park med stillegader), under Teglværkshavnen til Københavnertunnelen under Teglværksløbet ved Sjællandsbroen, hvor man kan køre mod nord eller syd i Københavnertunnelen. Udvalgte steder udføres op og nedkørsler – samt Park & Ride p. anlæg placeret flere steder og kun med til og frafrakørsel fra tunnelen.

Pris excl. Moms. ca. kr. 8,564 mia.

Oven på de nedgravede veje laves som nævnt, parker / træer m.m. og små lokale veje med cykelsti til kvarterernes beboere.

Kan dette realiseres, svaret er JA!

I Madrid M-30 By-pass Sur, har man lige afsluttet et projekt som startede i 2004 og var færdig i forsommeren 2007 i forbindelse med en Motorringvej M30, som er 99 km. lang (2x49,5 km.), heraf 56 km (2x28 km.) borede eller Cut and Cover tunneler med 6 spor inklusive rensning af tunnelluften for partikler med ca. 98 % og kvælstofforbindelser på ca. 95 % målt i drift.

Pris pr. km., for By-pass Sur tunnelen som er en boret 2 x Ø 15 m 6 spors tunnel + udrykningsspor under vejsporene var i 2007, hvor tunnelerne stod færdige, 1,647 mil. kr. ved kurs 7,5 kr. pr. EU

Pris 1,647 mia. kr. pr. km. for 6 spors boret tunnel inkl. Udrykningsspor under vejsporene.

Ovenpå de nedgravede veje, er der etableret parker og grønne områder med træer på ca. 1.500 ha.

(Københavns Kommune har pt. ca. 825 ha. parker) samt lokalveje. Ved passende steder er der etableret Park & Ride, hvor man kun har adgang for bilerne via tunnelen – elevatorer/trapper op fra p. anlægget til bløde trafikanter, som kan gøre indkøb eller man kommer op til sin bolig.

De borede tunneler er Ø15meter – man anvender den ene halvdel af cirklen til tre vejspor med fortov m.m. I den nederste del er en vejbane i center for udrykningskøretøjer, samt ingeniørgang og flugtveje.

Hvad kan så disse tre vejforslag til sammen for gøre for København – i Madrid er trafikken i indre del af Madrid faldet med 60 %, desuden er trafikulykkerne faldet med ca. 40 %, og man fjerner på de 56 km. tunnel, partikler og kvælstofforbindelser for køretøjerne daglig i tunnelsystemet.

Omregnes disse tal fra Madrid til Københavnertal, fjernes der fra bykernen samt broerne (Ø; N; SV) > 250.000 biler som hverdagstrafik og dermed fjernes ca. 45 % af forureningen af partikler samt ca. 70 % støj fra de støjramte boliger.

Eller man reducerer mellem 300 og 350 for tidligt døde borgere, på grund af trafikmiljøet.

JA! Københavns Kommune vil leve op til EU's normer for miljø, også med henblik på øgningen af trafikmængden, samt udbygning med > 55.000 boliger.

HVAD VENTER KØBENHAVNS KOMUNE PÅ - AT DER SKAL DØ FLERE?

Det koster ca. 40 mia. kr. i 2007 kr. at fremtidssikre København de næste 100 år, på en bæredygtig, miljøforsvarlig måde. Vi har ikke råd til at lade være.