

Havnetunnel i København?



Af JENS HANSEN
PETERSEN

*Kronikøren er civilingeniør-
studerende på BYG•DTU.
Han har for nylig skrevet
rapport om Københavner-
tunnelen.*

Københavner-tunnelen er et nyt enormt infrastrukturprojekt til løsning af hovedstadens store trafikale problemer. Den vil radikalt forandre den trafikale situation i København. Men vil den fredelig-gøre Indre By eller vil den blot gøre ondt værre?

HOVEDSTADSREGIONEN ER med sine 1,8 mio. indbyggere en nordeuropæisk metropol. Som centrum for udviklingen i Øresundsregionen – Nordeuropas fremtidige vækstregion.

København er som kernen i hovedstadsregionen udsat for et enormt pres fra et stigende befolkningstal og et stigende antal pendlere. Der bliver bygget boliger som aldrig før. Københavns infrastruktur er i dag ikke gearret til den nuværende trafik, som belaster mange boligområder og gader med uvedkommende gennemkørende trafik.

SOM TILFLYTTER i august sidste år tog det ikke lang tid, før jeg oplevede de store trængselsproblemer i Københavns myldretid på egen krop. Som studerende er jeg flittig bruger af den kollektive transport og desuden aktiv cyklist. Jeg tager dagligt S- bussen fra Nørrebro til Danmarks Tekniske Universitet ved Lyngby. Af de kollektive transportmidler er det ikke overraskende bussen, der lider mest under trængsel i biltrafikken. På Lyngbyvejen og til dels på Helsingørmotorvejen er det således min erfaring, at der er lange kødannelser særligt ved frakørsler med store forsinkelser som konsekvens. Noget mange bilister sikkert kan nikke genkendende til.

At København har store trafikale trængselsproblemer er dokumenteret i et stort antal undersøgelser. Ifølge Transport- og Energiministeriet er vejtrafikken i Københavnsområdet steget med ca. 70 % over de seneste 20 år og den vil stige yderligere. Rejsehastigheden med bil i

myldretiden på hovedindfaldsvejene er faldet fra 36 km/t i 1983 til 28 km/t i 2003.

Men det er ikke kun på hovedindfaldsvejene, at kapaciteten af vejnettet ikke kan følge med udviklingen i biltrafikken. Som en af mange cyklister i København har jeg haft den mærkværdige oplevelse at kunne bevæge mig hurtigere frem i trafikken end busser og biler. Her forsinker biltrafikken af endeløse kødannelser, særligt på de tværgående veje som Jagtvej og i den Indre By med dens smalle gader.

Konsekvenserne af den udbredte trængsel i biltrafikken er ikke kun den oplevede gene for trafikanterne i København. Samlet set for hovedstadsområdet genererer trængslen i biltrafikken 120.000 timers daglig spildtid. Det koster ifølge Transport- og Energiministeriet samfundet ca. 5,5 mia. kr. om året. Desuden er der ingen tvivl om at københavnerne lider under den miljøbelastning, den trafikale situation skaber i dag. Miljøbelastningen består af luftforurening i form af bilernes udstødningsgasser, støjforurening og den psykiske belastning, biler i byen skaber. Således er vejtrafikstøj ifølge Miljøkontrollen i København den mest dominerende støjkilde i København og knap 50.000 boliger er belastet med uacceptabel støj over 65 dB, heraf er ca. 8.000 boliger belastet med mere end

70 dB. Miljøkontrollen har desuden sammen med Embedslægeinstitutionen lavet en undersøgelse af luftforureningens, herunder særligt partikelforureningens betydning for sundhedstilstanden i Københavns Kommune. Den viste at partikelforureningen medfører ca. 50-200 for tidlige dødsfald og 100-300 indlæggelser om året. En luftforurening som forværres radikalt ved trængsel i trafikken.

HVAD BLIVER der så gjort fra det offentlige side for at tæmme dette store biltrafikale monster, der larmer og udspyr udstødningsgasser?

De overordnede byplanmæssige retningslinjer for Københavns trafikale skelet eller grundstruktur blev fastlagt i april 1949 med vedtagelsen i Folketinget af lov om regulering af bymæssige bebyggelser. Loven indeholdt Fingerplanen, og principperne bag Fingerplanen har lige siden været bestemmende for byplanlægningen i København.

Fingerplanen foreskriver, at virksomheder og beboelse placeres langs hovedindfaldsvejene og togbanerne, som derved skaber ”fingrene” gående radiale fra centrum og ud. Herved kunne skabes den mindst mulige bolig-arbejdssted-trafik. En konsekvens af Fingerplanen er, at vejnettet på tværs af hovedindfaldsvejene er betydeligt underdimensioneret og der-

for ikke har den fornødne kapacitet til at optage den forøgede biltrafik med kødannelser til følge.

For at imødekomme en stigende trafik på tværs af ”fingrene” er der iværksat tre store infrastrukturelle projekter. Det drejer sig om udvidelsen af Motorring 3, Ringbanen og Metro cityringen.

Vejdirektoratet står for udvidelsen af Motorring 3 fra fire spor til seks mellem Jægersborg og Holbækmotorvejen. Der er på Finansloven for 2005 afsat 1,91 mia. kr. til udbygningen som ventes færdig i 2008. Hermed forøges kapaciteten af det tværgående vejnet som forventes at medføre en formindskelse af biltrængslen og den bekostelige spildtid.

Men også den kollektive skinnearbe transport har været fastlåst i de radiale linjer ud fra centrum med følgelig underdimensioneret kapacitet på tværs af ”fingrene”. Derfor opføres Ringbanen for at imødekomme behovet for tværgående kollektiv transport. Ringbanen er en ny tværgående linje på det storkøbenhavnske S-banenet fra Hellerup til Ny Ellebjerg. Banedanmark er byggherre, og Ringbanen blev taget i brug i januar i år.

Det andet store kollektive transportprojekt, Metro cityringen ligger stadig på tegnebrættet. Med denne planlagte udvidelse af Metronettet vil centrale dele af København blive banebetjent og Indre By vil blive forbundet med Østerbro,

Nørrebro, Frederiksberg og Vesterbro. Passagerpotentialer er vurderet til en kvart mio. passagerer om dagen, og det forventes derfor, at Metro cityringen vil reducere de voksende trængselsproblemer i København. I maj 2005 offentliggjorde Transport- og Energiministeriet en teknisk dokumentationsrapport, samt en resumérapport. Disse udgør beslutningsgrundlaget for den endelige fastlæggelse af linjeføring og stationsplaceringer. Anlægsudgiften er vurderet til ca. 13,5 mia. kr.

HVAD SKAL vi så med Københavnertunnelen? De tre beskrevne projekter har eller vil alle forbedre Københavns trafikale infrastruktur og være med til at afhjælpe trængslen i større eller mindre grad.

Københavnertunnelen er en helt ny østlig ringvejsforbindelse under havnebunden fra Sjællandsbroen til Nordhavn. Den vil ifølge Københavnertunnelgruppen fredeliggøre store byområder for gennemkørende uvedkommende trafik.

Københavnertunnelgruppen er initiativtager til visionen om Københavnertunnelen. Københavnertunnelgruppen er en privat gruppe, der er en sammenslutning af erhvervsfolk, arkitekter og ingeniører, og har til formål at fremme den folkelige opbakning til en politisk beslutning om at skabe en langsgående havnetunnel.

Ildsjælen bag gruppen er arkitekt Peter Wimmelmann Larsen, der i efteråret 2003 påbegyndte et skitseprojekt vedrørende havnetunnelen. Den første til at bringe idéen om en langsgående havnetunnel på bane var dog en anden af gruppens medlemmer, politikerens Claus Lar-

sen-Jensen (S) i november 1998.

Københavnertunnelen adskiller sig markant fra tidligere forslag til en havnetunnel i København. Allerede i 1960'erne blev det diskuteret om København skulle have en havnetunnel, men det er første gang, at en langsgående havnetunnel

bliver foreslået.

KØBENHAVNERTUNNELEN SKAL i den nuværende udformning forbindes trafikalt med byen via et antal tilslutningsanlæg mellem Sjællandsbroen og Nordhavn. Det drejer sig om op- og nedkørsler ved Refshaleøen, København City Terminal, Amager Boulevard, Bernstorffsgade og Islands Brygge. København City Terminal er en del af det foreslåede projekt og er et stort undersøisk parkeringsanlæg beliggende mellem Operaen og Kvæsthusbroen. Terminalen tænkes som et trafikalt knudepunkt, hvor flere trafikformer kombineres, og der etableres 4.600 parkeringspladser til biler og 200 til busser.

Københavnertunnelen skal være en sænketunnel med i alt seks motorvejsspor over 10 km. Hertil en tunnelforbindelse fra Nordhavn til Lyngbyvejen via Svanemøllertunnelen og i syd tilsluttes havnetunnelen det eksisterende motorvejsnet, dvs. et samlet projekt på 12,5 km. Sænketunnelen bygges som sænketunnelen ved Øresundsbroen. Dermed kan know how og fabrikanlæg til fremstilling af tunnelelementer i Nordhavn til dels genbruges.

Anlægsprisen for havnetunnelen med tilslutningsanlæg og P-anlæg eksklusiv Svanemøllertunnelen er anslået til at ligge



Københavnertunnelens linjeføring.
Illustration: www.kobenhavnertunnelen.dk

et sted mellem 9 og 15 mia. kr. afhængig af den endelige udformning.

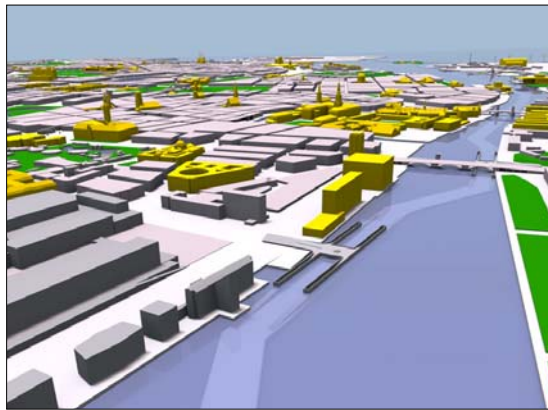
SÅ VIDT så godt. Men kommer Københavertunnelen til at have den ønskede effekt, som er en betydelig fredeliggørelse af Indre By?

For at besvare dette spørgsmål på nogenlunde kvalificeret vis må man gribe til trafikmodeller. Idet projektet er så nyt, er der på nuværende tidspunkt ikke lavet professionelle konsekvensberegninger af havnetunnelens effekt på trafiksituationen i København. Derfor bliver en undersøgelse vedrørende havnetunnelen udarbejdet af dtu-studerende Casper Ebbesen Schultz og Rune Andreas Harsløf Holst interessant. De har i januar i år lavet konsekvensberegninger ved hjælp af en trafikmodel af den nuværende trafiksituation inklusive havnetunnelen. Trafikmodellen er imidlertid ikke optimalt justeret i forhold til projektet og skal betragtes med et vist forbehold. Først og fremmest regnes havnetunnelen som en fire sporet og ikke seks sporet motorvej, som foreslået af Københavertunnelgruppen, desuden er der tilføjet et tilslutningsanlæg ved Indiakaj og endelig er den nuværende udbygning af boligmassen ikke medtaget.

Med de forbehold in mente har undersøgelsen dog nogle interessante konklusioner. For det første viser det sig, at den

samlede biltrafik stiger som en konsekvens af, at forholdene for bilisterne forbedres. En kritisk pointe som Rådet for Bæredygtig Trafik, der er en interesseforening omkring miljøpåvirkninger, er enig i. De skriver, at havnetunnelen "vil være en trojansk hest, der årligt pumper millioner af ekstra biler ind til centrum". Til gengæld viser undersøgelsen, at nok stiger den samlede trafik, men biltrafikken flyttes fra vejene i byen og uden for byen til motorvejsnettet. Der sker altså et markant fald i antal kørte km i blandt andet Indre By. Hvorved et afgørende succeskriterium for havnetunnelen synes opfyldt med de forbehold, der skal tages over for undersøgelsens begrænsede omfang.

Med en samlet stigning i biltrafikken stiger også bilernes negative påvirkning af miljøet. Københavertunnelgruppen



Tilslutningsanlæg ved Bernstorffsgade.
Illustration: www.kobenhavertunnelen.dk

fremfører herimod, at havnetunnelen udføres med et partikel- og gasfilter, der faktisk renser bilernes udstødningsgasser så effektivt, at luften efter rensningen er renere end luften generelt er i København i dag.

Undersøgelsen viser desuden, at biltrafikken på Amager Strandvej vil stige markant, hvilket er u hensigtsmæssigt set i lyset af det intensive boligbyggeri langs vejen, eksempelvis Øresund Strandpark. Et argument imod havnetunnelen, som også belastede det sidste havnetunnelprojekt sidst i 90'erne. Dette var en tværgående havnetunnel fra Kastellet til Refshaleøen. Borgerrepræsentationen vurderede i år 2000 på baggrund af omfattende undersøgelser, at en sådan havnetunnel ville skabe flere problemer end den ville løse, og standsede det videre arbejde med projektet.

Der er dog den afgørende forskel på de to havnetunneler, at det med Københavertunnelen er muligt at lede den uvedkommende gennemkørende trafik fra Indre By til Kastrup Lufthavn og Øresundsbroen under havnebunden via den langsgående havnetunnel og Øresundsmotorvejen ved at trafiksanere Amager Strandvej. Dermed friholdes det vestlige Amager for trafikbelastningen, hvilket ikke var en mulighed med det tidligere tværgående havnetunnelprojekt.

EN AKILLESHÆL ved Københavnertunnelen er tilslutningsanlæggene. Særligt to forhold tiltrækker sig opmærksomhed. Det ene forhold er den betragtelige mængde trafik, der vil opstå ved tilslutningsanlæggene, og som vil kræve store vejudfletninger til det eksisterende vejnet på land. Vejudfletninger, der ikke må underdimensioneres, idet dette med sikkerhed vil skabe trængsel, som jo netop forsøges undgået med anlæggelsen af havnetunnelen. Det andet forhold er den anselige størrelse og udformning af selve op- og nedkørslerne i havneløbet. Begge forhold understreger den visuelle belastning havnetunnelen vil have for havnefronten og den negative effekt på livet i og omkring havneløbet. Derfor kræver særligt udformningen af tilslutningsanlæggene en stor arbejdsindsats, hvis havnetunnelen ikke skal være en ubærlig belastning for den ellers så attraktive københavnske havnefront.

Københavnertunnelen åbner imidlertid for helt unikke muligheder for byudvikling af Refshaleøen, som i dag er afskåret trafikalt fra resten af København. Endvidere forbedres tilgængeligheden betydeligt til Nordhavnen, der står over for en større byudvikling, til Indre By og til Amager og muliggør en hensigtsmæssig trafikafvikling.

DER ER SÅLEDES vægtige argumenter både for og imod havnetunnelen. Jeg mener Københavnertunnelen har et unikt potentiale til at løse Københavns trafikale problemer. Dette har dog sin pris i uønskede effekter særligt på havnefronten. Spørgsmålet er, om disse kan mindskes eller undgås i en sådan grad at det er acceptabelt, hvorfor jeg håber projektet vil blive analyseret yderligere.

Derfor venter jeg med spænding på resultatet af en professionel forundersøgelse af Københavnertunnelen udført af Sund & Bælt Partner A/S som projektleder i samarbejde med Københavns Kommune, Cowi, Tetraplan og arkitekt Stig Lennart Andersson. Forundersøgelsen forventes færdig i august 2005 og skal bidrage som beslutningsgrundlag for den videre politiske proces.

JENS HANSEN PETERSEN