

5. oktober 2011**Status for Københavnertunnelen og valg af linieføring.****Berlingske Tidene den 2. maj 2009**

Transportminister Lars Barfoed (K)

Citat: "Et stort flertal i Folketinget har aftalt, at der skal gennemføres en omfattende strategisk analyse af behovet for trafikinvesteringer i hovedstadsområdet, og at undersøgelsen skal være færdig i 2013.

Analyseresultatet for linieføringen af en havnetunnel skal dog fremrykkes, så der allerede i 2011 kan træffes et valg."

Brev fra Transportministeren til Københavnertunnelen ApS den 23. marts 2010.

Citat:

"Der sigtes mod, at der med henblik på at fokusere de videre analyser tilvejebringes grundlag for en overordnet stillingtagen til mulige linieføringer for en østlig ringvejsforbindelse/havnetunnel i 2011."

Workshop den 20. april 2010:

I forbindelse med Folketingets Trafikudvalgs principbeslutning om en østlig ringvej/havnetunnel i København, bad Transportministeren Rambøll & Cowi undersøge relevante linieføringer.

Københavnertunnelen ApS blev inviteret til at deltage i en workshop om udvælgelsen af relevante linieføringer i København den 20. april 2010. Selskabet stillede med 3 mand.

Rambøll & Cowi afleverede i december 2010 en delrapport og forventes at aflevere endelig rapport til Transportministeren maj 2011. Derefter forventes Transportministeren at fremsende anbefaling om relevante linieføringer til Folketingets Trafikudvalg i efteråret 2011.

Finansiering februar 2011:

Offentligt privat partnerskab er en god idé og vil give gevinst for begge parter.

Gevinsten kommer ikke ved privat finansiering men den kommer ved at overlade både finansiering, projektering, styring, bygning og drift af dette projekt til private virksomheder, som kan styre og drive mere effektivt end det offentlige. Se: "Motorvejen Kliplev-Sønderborg", som er et OPP-Projekt.

Øjensynligt skulle pensionsinstitutterne have nikket til en forrentning på ca. 3,5- 4 % over Nationalbankens diskonto (0,75 % februar 2011) med elastisk tilbagebetalings år, hvorefter anlægget overdrages til Staten.

Infrastruktur som vækstdriver den 9. marts 2011:

Konferencen "Infrastruktur som vækstdriver" i Københavns Lufthavn den 9. marts 2011

Under paneldebatten, hvor panelet bestod af MF Kristian Pihl Lorentzen, Venstres trafikordfører, MF Magnus Heunicke, Socialdemokratiets trafikordfører, Professor Claus Vastrup, Aarhus Universitet samt Executive Director Søren Holm Johansen, Rambøll Gruppen A/S, udtalte Kristian Pihl Lorentzen at Københavnertunnelen burde være lavet for længe siden og han var stor fortaler for at Københavnertunnelen skal laves nu. Magnus Heunicke udtalte at han var enig med Kristian Pihl Lorentzen.

Forventninger til Folketingsbeslutning:

Vi forventer at et udkast til forslag til lov om anlæg af en østlig ringvejsforbindelse/havnetunnel i København kan blive vedtaget i efteråret 2011 med udgangspunkt i Transportministerens anbefaling af mulig linieføring.

Hilsen

Søren Christiansen, Leif Lind og Peter Wimmelmann Larsen

Foredrag for Vejdirektoratets Anlægsafdeling

Program 9.00-12.30

1. Præsentation af Københavnertunnelen
 2. Miljøindlæg ved Leif Lind, Process Engineer MSc (Mech. Eng) PhD
 3. Box Jacking ved Leif Lind, Process Engineer MSc (Mech. Eng) PhD
 4. Den store Vision
Ved Peter Wimmelmann Larsen, Dir./Projektkoordinator
 5. Kl. 11.00 Glidetur fra Kajplads 29 (Nokia) med Canal Tours i Københavns Havn med ”Den Grimme Ælling” EL-dreven åben båd.
- Slut Kajplads 29 (Nokia) ca. kl. 12.30

I udgør en faggruppe, der til daglig håndterer de mange facetter af vejprojekter. Tidligere er projektet drøftet i politisk og planmæssig sammenhæng, så vi ser hen til drøftelse i et transportteknisk regi.

Præsentation af de 4 repræsentanter fra Københavnertunnelen ApS:

Peter Wimmelmann Larsen, Dir./Projektkoordinator

Leif Lind, Teknik og Miljøkoordinator
Process Engineer MSc (Mech. Eng) PhD

Søren Christiansen, Projektgrundlag & Rettighedserhvervelse
Landinspektør

Michael Holst
Arkitekt MAA, Danske Ark. (Boligbyggeri & Byplanlægning)

Baggrunden for projektet og visionen er, at nedbringe generne ved den stigende trafik i Københavnsområdet uden reduktion af byens potentiale som metropol.

Løsningen ser vi i en tunnel på langs under Københavns Havn med landfæste skiftevis på Sjællands- og Amagersiden.

Ved at placere til- og frakørsler strategisk rigtigt løses brotrafikken, der i mange år har været årsag til stor trængsel.

I første fase forbinder Københavnertunnelen Helsingørmotorvejen i nord med Amagermotorvejen i syd. Tunnelløsningen sikrer en optimal miljøvenlig vejbetjening af City uden belastning af brokvarterene.

Der er i projektet indlagt en fremtidig mulighed for tunnelforbindelse fra/til Københavnertunnelen til Holbækmotorvejen og Hillerødmotorvejen.

Disse linjeføringer er ikke medtaget i fase 1, men anbefales forberedt.

Forhåbentlig kan vi i dag, med udveksling af indsigt og erfaring, berige det aktuelle projekt med linieføringen af en østlig ringvej/tunnel om København, der selvsagt ikke er et detaljeret anlægsprojekt men indgår som udgangspunkt i ”Den Store Vision” for den fremtidige vej og jernbane- infrastruktur i Øresundsregionen med ca. 4,6 millioner indbyggere inkluderet Stor-Göteborg.

Denne vision, med Københavnertunnelen som udgangspunkt, kan i se i det omdelte materiale samt på vor hjemmeside www.kobenhavnertunnelen.dk

Hvis der ikke er spørgsmål, vil vi gennemgå projektet.

PWL/LL/SC/MH

Referat

Referat fra foredrag for Vejdirektoratets Anlægsafdeling med præsentation af Københavnertunnelen ApS "Den Store Vision" med Københavnertunnelen som udgangspunkt.

Sted og tid:

Hotel Scandic, Sydhavnen d.30.september 2011, kl. 9.30 – 12.30

Målgruppe:

Vejdirektoratet Anlægsafdeling

Deltagere:

111 tilmeldte ingeniører/ansatte/teknikere fra Vejdirektoratets anlægsafdelinger fra hele landet

Foredragsholdere:

Peter Wimmelmann Larsen (PWL) og Leif Lind (LL).

PWL præsenterede dagens program, der udover foredrag indeholdt en sejltur med Canal Tours gennem Københavns havn, for her at udpege de lokaliteter, hvor til- og frakørsler fra tunnelen er planlagt at ske.

Til samtlige deltagere var udleveret prospektet "Den Store Vision" med en række nøgleoplysninger om Københavnertunnelprojektets anlægs- og miljømæssige løsninger under havnen, men også for Cityterminalen, de fremtidige muligheder for tilslutningstunneler via 6 spors borede tunneler fra/til den østlige ringvej/Københavnertunnel til såvel Holbækmotorvejen som Hillerødmotorvejen.

På længere sigt "Den Store Vision", en vej/tog tunnel forbindelse mellem Helsingborg og Helsingør (Rydebäck og Nivå) samt en boret 4 spors togtunnel i to etager fra Hellerup med S-station i Nordhavn og Refshaleøen, S-station og Express Tog Station i City-Terminalen samt Kalvebod Terminal med 600m "peoplemover" til/fra Københavns Hovedbanegård (Forslag af Banedanmark 1999), med bygningen af Københavnertunnelen som udgangspunkt.

1. del af foredrag:

PWL gennemgik linieføringen af Københavnertunnelen helt fra dens tilslutning ved Helsingørmotorvejen og frem til tilslutningen ved Amagermotorvejen, med focus på de enkelte til- og frakørsler og disses forbindelser til den eksisterende vejstruktur, og henviste til det store planbilag som var udleveret og som illustrerer alle disse forhold. PWL illustrerede bl.a. den undersøiske City-Terminals muligheder for at binde Holmen og Christianshavn bedre sammen med City for gående med rullende fortove og cykelsti med særskilte person og cykelevatorer.

PWL pointerede afsluttende, at det var meget vigtigt at selve udførelsen af Københavnertunnelen vil genere trafikken i København minimalt i byggeperioden, da den 9,2 km. sænketunnel udføres ude i havnebassinet og den 3,3 km. Cut & Cover tunnel fra Nordhavn Øst til Helsingørmotorvejen bliver udført med Box Jacked Tunnel metoden, hvor den bortgravede jord bliver transporteret med EL-transportbånd til pramme ved Orientbassinets kaj, samt materialer (grus, jern, færdigblandet beton m.v.) bliver transporteret fra hovedbyggepladsen ved Orientbassinets kaj med EL-jernbane i tunnelen.

2. del af foredrag:

LL gennemgik de planlagte miljømæssige foranstaltninger i forbindelse med navnlig rensning af luften i tunnelen. Også situationen ved eventuelle trafikuheld med brandudvikling i tunnelen blev belyst.

3. del af foredrag:

LL gennemgik principperne for udførelse af Box Jacked Tunnels, der vil sikre, at den eksisterende infrastruktur, hvor denne skæres af tunnelanlægget forstyrres minimalt i anlægsfasen.

Det blev vist at denne kendte metode, samfundsøkonomisk er langt at foretrække, idet man sparede omkring 30 millioner £, fordi trafikken kunne køre uhindret på motorvejen i byggeperioden, ved at bruge Box Jacking teknikken på bygningen af en vej-tunnel under M1 Junction 15A i 2003 i England. Man undgik lange bilkøer med tabt arbejds- og fritid til følge. Anlægsmetoden med Box Jacking beløb sig til ca. 6 millioner £.

Havde man brugt den anlægsmæssigt ca. 2 millioner £ billigere Cut & Cover metode, som ville afbryde, indskrænke og lukke motorvejen i perioder for 112.000 daglige køretøjer, havde det - grundet lange bilkøer - kostet samfundet omkring 30 millioner £ i tabt arbejds- og fritid.

Spørgsmål til indlæggene:

Sp. 1 (til 1. del):

Hvor placeres den opgravede jord?

Sv:

Sejles væk i pramme til opfyldning på nærmere fastlagte positioner med forureningstest af den bortgravede jord efter Orbicon Miljø metoden.

Sp. 2 (til 1. del):

Hvad er byggetiden?

Sv:

5 – 7 år (fremgår af prospektet) .

OPP skitse/forprojektet kan studeres nærmere på hjemmesiden www.kobenhavertunnelen.dk

Sp. 3 (til 1. del):

Hvem tror på en anlægsudgift på 20 mia. kr.?

Sv:

Tallene i OPP-Pilotprojektets 4 udgave, fremlagt for Folketingets Trafikudvalg 16. juli 2009, er i 2007 kv. 3 priser, bygger på oplysninger fra et af Vejdirektoratet udarbejdet Ring 3 ca. 9 km. Cut & Cover 6 spors tunnelprojekt samt fra Øresundstunnelen! Alle tal og beregninger i projektet er dokumenterede oplysninger fra myndigheder og faglige instanser. Det eneste tal vi selv har lagt ind, er et skønnet beløb på 1 mia. kr. til flytning af rør under havnebassinet.

Index for betonkonstruktioner 2007 3kv. var 157,11

Index for betonkonstruktioner 2011 2kv. er på 168,25

Anlægsprisen vil i dag være ca. 21,4 mia. kr.

Sp. 4: (til 2. del):

Er udsugningsprincippet det sammen som i Femerntunnelen?

Sv:

Forhåbentlig bliver Femerntunnelens udsugning (og rensning af luften) lige så grundig som her gennemgået.

Sp. 5: (til 2. del):

Man kan forestille sig at vandforbruget til rensning af filtre er stort?

Sv.

Nej, der er tale om meget små mængder, hvoraf den forurenede del sendes til rensning på Lynetten og resten recirkuleres.

Herefter begav forsamlingen sig til kajplads 29 ved Nokia, hvorfra sejlturen den næste time gik gennem havnen ud til Langelinie og retur.

Undervejs spækkede Canal Tours rejsefører om byens seværdigheder i ping pong med PWL's udpegninger af tunnelens linieføring og de planlagte koblingssteder til begge sider af havneløbet.

PWL/LL/SC/MH