



## Til Borgerrepræsentationen

07-11-2012

### Uddybende beskrivelse af valg af linjeføring for havnetunnel

Sagsnr.  
2012-156007

#### Baggrund

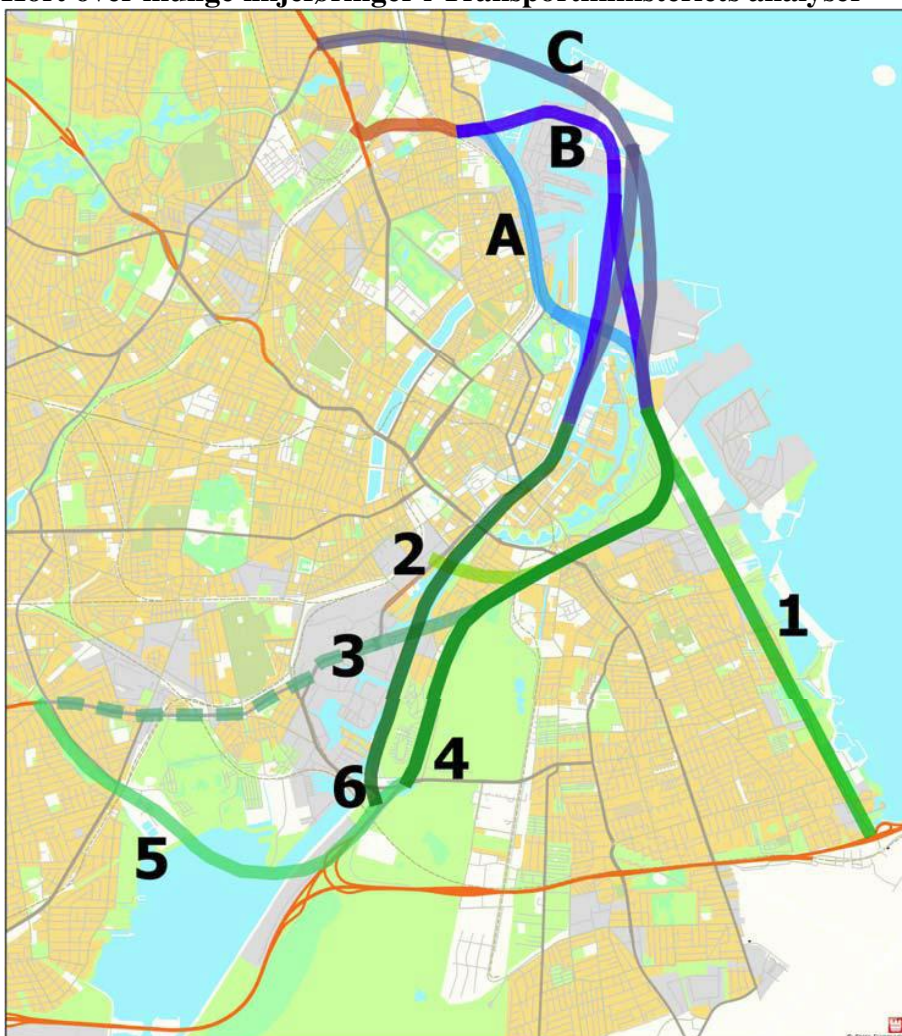
I aftalen om en grøn transportpolitik fra 2009 mellem den daværende regering (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance blev det bl.a. besluttet at iværksætte en række strategiske analyser, herunder om en havnetunnel / østlig omfartsvej.

Dokumentnr.  
2012-889265

Sagsbehandler  
Mads Monrad Hansen/  
Peter Bønløkke

Transportministeriet har nu undersøgt forskellige mulige linjeføringer. Ministeriet anbefaler, at der arbejdes videre med linjeføringen B4 jf. kortet nedenfor i de videre analyser. Københavns Kommune og de øvrige medlemmer af analysens styregruppe er derfor blevet bedt om at godkende dette, så der kan arbejdes videre med analyserne af B4.

#### Kort over mulige linjeføringer i Transportministeriets analyser



### **Uddybende begrundelse for valg af B4 til videre analyser**

På kortet er der 3 alternativer for den nordlige del af ruten (ABC), der kan kombineres med forskellige linjeføringer for den sydlige del (1-6). B4 går således fra Nordhavnsvej via Nordhavn, Refshaleøen, Kløverparken og Amager Fælled til Amagermotorvejen ved Sjællandsbroen.

Transportministeriet skønner, at B4 på sigt vil få en trafik på ca. 65.000 biler pr. dag på tværs af havnesnittet. Trafikken for de øvrige linjeføringer vil overordnet være på et tilsvarende niveau.

Linjeføring A og C er ikke i realistiske ifølge analyserne. Det skyldes blandt andet, at variant A ikke er trafikalt fremtidssikret, da den vil skabe en potentiel flaskehals på Kalkbrænderivej mellem Nordhavn og Kastellet. Dertil vil A ikke give mulighed for at etablere tilslutningsanlæg på Refshaleøen. A er endvidere svær at kombinere med 6 på grund af kurveforløbet. Endelig udnytter A ikke det potentielle trafikgrundlag i forbindelse med en tilslutning til det udbyggede Nordhavnsområde.

Linjeføring C er ikke realistisk på grund af en kompliceret og omkostningstung tilslutning til Helsingørmotorvejen og tilsvarende kompliceret passage af Tuborg Havn.

B6 går ligesom B4 fra Nordhavnsvej til Nordhavn og Refshaleøen, men går derfra på langs gennem havneløbet til Amagermotorvejen. B6 er i store træk lig den linjeføring som Københavntunnelen ApS arbejder for, men der er dog en vis variation imellem tilslutningernes placering.

B6 kan kun anlægges i sænketunnel i havneløbet, såfremt der skal etableres tilslutninger langs havnen. En boret tunnel på langs i havneløbet vil skulle føres under metroen og vil derfor ligge så dybt, at der ikke kan etableres tilslutninger i de centrale områder.

Ifølge Rambøll og Transportministeriet medfører linjeføring 6 med sænketunnel gennem havneløbet en række yderst komplicerede og vanskelige forhold omkring ledningsarbejder, krydsning af broer, samt store til- og frakørselsanlæg, der griber ind i den centrale og tætbebyggede del af havnen. Dertil vil sænketunnelen medføre en vanddybde på blot 0-2 meter omkring Knippelsbro, hvor sænketunnelen skal placeres over den eksisterende metrotunnel, hvilket kan være problematisk i forhold til brug af vandet i havnen til andre formål.

Med baggrund i de meget komplicerede forhold estimerer analyserne B6 til 28,5 mia. kr., hvorved den er dyrere end B4, der estimeres til 27 mia. kr.

### *Økonomiforvaltningen vurderer*

Økonomiforvaltningen vurderer derudover, at B4 giver bedst mulighed for udvikling af nye byområder, da den betjener byudviklingsområdet på det nordlige Amager (ved Kløverparken) og dertil giver mulighed for at placere tilslutningen på Refshaleøen mere centralt end B6. Både B4 og B6 betjener Nordhavn. Dermed er B4 også den bedste løsning i forhold til at styrke mulighederne for privat medfinansiering fra f.eks. grundejere i byudviklingsområderne via OPP.

Dertil vurderer Økonomiforvaltningen - hvilket også er konstateret af Transportministeriet og Rambøll – at B6 vil få stor negativ indvirkning på bymiljøet ved Havneholmen og Enghave Brygge med de foreslåede tilslutninger ved Bernstoffsgade og Vasbygade. Tilslutningsanlæggene vil både optage meget plads ved havnen og skabe øget trafik ved områderne i havnen i forbindelse med tilslutningsanlæggene.

På tilsvarende vis vil Københavnertunnelens foreslåede tilslutninger ved havnen ved Islands Brygge, Bernstoffsgade, Langebro og ved Skuespilshuset (dog underjordisk) få stor negativ indvirkning på bymiljøet i havnen ved de nævnte områder – i det omfang tilslutningerne overhoved er teknisk mulige (uden rydninger af bygninger etc.).

Generelt vil tilslutninger langs havnen mindske de rekreative (og andre) muligheder ved havnen, hvorved færre københavnere og besøgende vil bruge områderne langs vandet. Dertil kan den lavere vandstand som følge af en sænketunnel i havneløbet sætte begrænsninger for brugen af selve vandet. Det vil være u hensigtsmæssigt for København som havneby, særligt da havnefronten netop har fået et stort løft de senere år og tiltrukket mange brugere.

I sommeren 2010 blev Økonomiudvalget gennem notat fra Økonomiforvaltningen orienteret om arbejdet med den strategiske analyse af en havnetunnel. Her fremgik det bl.a., at Københavns Kommune havde en særlig interesse i at sikre, at belsningen af mulige linjeføringer også indeholdt vurderinger af betydningen for byudviklingen og bymiljøet.

Samlet vurderer Økonomiforvaltningen - ligesom Transportministeriet - at B4 er den bedste linjeføring – både af hensyn til de tekniske forhold og prisen, men også i forhold til udviklingen af nye byområder og bymiljøet i København.