

## Introduktion

København er en metropol. Som hjertet i Hovedstadsregionen. Som hovedstad og udviklingslokomotiv for hele Danmark. Som centrum for udviklingen i Øresundsregionen - Nordeuropas fremtidige udviklings- og vækstcentrum. Befolkningen søger i stigende antal til København. På 10 år er befolkningstallet øget med 30-35.000 alene i Københavns Kommune. Befolkningstallet vil vokse yderligere de næste 25 år. Der skal bygges tusindvis af nye boliger. Nye virksomheder, uddannelses- og forskningsinstitutioner, kulturinstitutioner og meget andet af det, der giver en stor international by liv, kommer til i de kommende år.

København er i dag ikke gearret til selv den nuværende trafik, som belaster mange boligområder og gader med uvedkommende gennemkørende trafik. Det belaster miljøet og befolkningens sundhed meget negativt. Blandt københavnernes er der på én gang et ønske om at kunne fredeliggøre boligområder og gader ved at få den uvedkommende trafik væk og et ønske om at få løst trafikproblemerne. Løses disse problemer ikke nu, så vil forholdene i fremtiden blive endnu værre.

Trafik er som vand. Det skal nok finde vej. Er der ikke de nødvendige hovedledninger til at tage fra, så finder trafikken vej, hvor den kan komme frem.

Det er tid for København og Danmark at tænke stort og langsigtet, rent trafikalt, for landets udviklingsjuvel.

København skal have **to nye trafikale hovedpulsårer**, som sikrer at store dele af den kollektive trafik og bilerne kommer under jorden eller under vandet.

København skal derfor bygge **City Metroringen** for at styrke den kollektive trafik. Metroen må også gerne senere udbygges til andre dele af byen.

**Københavnertunnelen** skal derfor bygges, som en helt ny **Motorring 2 Øst** under havnebunden af Københavns havn fra E47/E55 Syd og E20 Malmø til Nordhavnen og derfra under jorden i en tunnel til Helsingørmotorvejen E47/E55 Nord. I dette oplæg koncentrerer vi os om perspektiverne med **Københavnertunnelen** og den tilknyttede **Københavns City Terminal**.

Kun herved kan København grundlæggende få løst trafikproblemerne og fredeliggøre store byområder for uvedkommende gennemkørende trafik, så der bliver bedre plads til byrum for aktivitet for københavnernes og forbedre miljøet og sundheden. Alle københavnernes belastes årligt af en partikelforurening på 472 g (Miljøkontrollen Københavns kommune 2004). Kun ved grundlæggende trafikløsninger kan dette problem mindskes betydeligt.

Med Københavnertunnelen flyttes store mængder biltrafik væk fra bytætte områder. Der sker rensning af bilernes udstødning i tunnelen med 96-98 %, så trafikens forurening i tunnelen ikke belaster byens borgere. Byen kommer til at hænge sammen rent trafikalt.

Trafikale flaskehalse og lange køtider kan fjernes. Det er i hele Danmarks interesse, at København sikres en trafikløsning, så perspektiverne som metropol i Øresundsregionen kan opfyldes.

Intet andet forslag kan på samme vis på én gang løse så mange fremtidsopgaver for Danmarks hovedstad.

Københavnertunnelen kan bygges uden at belaste de kaotiske trafikforhold i København yderligere, da langt den største byggeaktivitet foregår ude i vandet. Københavnertunnelen vil kun i ringe omfang kræve ekspropriationer.

### **Det løser Københavnertunnelen**

#### **A.**

Der sikres en Motorring 2 Øst forbindelse fra Amagermotorvejen E47/E55/ E20 Syd til E47/E55 Helsingørmotorvejen i Nord under havnebunden i Københavns Havn samt under jorden fra Nordhavnen til Helsingørmotorvejen.

#### **B.**

Det er muligt at komme til og fra City uden at belaste de tætte byområder med uvedkommende gennemkørende trafik.

#### **C.**

Indre By, Amager, Christianshavn, Islands Brygge, Kalvebod Brygge/Sydhavnen, Østerbro, Langebro og Knippelsbro kan fredeliggøres for trafik, som fremover ikke skal igennem disse bydele. I prospektet gennemgås område for område de fordele som opnås med Københavnertunnelen.

#### **D.**

Nye områder i byen kan fremover indrettes til aktivitets- og væresteder for befolkningen i gaderummet og på pladser.

#### **E.**

Vilkårene for gående og cyklende i byen forbedres.

#### **F.**

Der vil kunne sikres en direkte trafikalt adgang til Operaen og det nye skuespilhus, så Indre By, Christianshavn og Amager ikke skal belastes af trafik herfra.

#### **G.**

Det bliver muligt at etablere København City Terminal, mellem Operaen og skuespilhuset som et undervandsanlæg, hvor alle trafikformer kan kombineres: 1) Biler, der parkeres på de 4.600 pladser. 2) En Metrostation – "Operaen" - som placeres i forbindelse med anlægget. Det kræver at linjeføringen for metroen og den planlagte station ved Marmorkirken besluttet tænkt sammen som her foreslået. Herfra vil der være adgang med metroen til hele byen. 3) Express-Tunnel-Bus fra Svanemøllen Station, Nordhavn, Refshaleøen og Forlandet til Metrostationen i Terminalen og retur, bliver fødelinie for 34-80.000 påstigende passagerer til Metrostation "Operaen" ved fuld udbygning af ovennævnte områder. 4) København får også mulighed for at få sin første store busterminal nogensinde, med 300 busholdepladser, i dette undervandsterminalanlæg - både for bybusser, fjernbusser og danske samt internationale turistbusser. 5) Taxiholdeplads. 6) Cykelparkering til 3000 cykler.

#### **H.**

Med København City Terminal og Københavnertunnelen vil det kunne sikres, at Operaen og Holmen trafikalt knyttes tættere til resten af byen. Tværgående rullende fortøve og cykelstiforbindelse gennem terminalen sikrer dette, sammen med til- og frakørsel for biler med autorisation til og fra området.

**I.**

Der skabes en trafikforbindelse til Refshaleøen, så området kan aktiveres til byggeri af nye boliger m.v. inklusive offentlig transport med Express-Tunnel-Bus.

**J.**

Den tunge trafik fra Københavns Havns nye bulk havn på Benzinøen kan afvikles uden belastning for lokalområdet. Det fordrer en fredeliggørelse af Amager Strandvej og en tvangsroute for lastbiltrafik via Københavnertunnelen.

**K.**

Trafikken i Voldgaderne vil blive mindsket, så der kan skabes en løsning for overfladefrafikken på Nørreport Station.

**L.**

Der skabes en løsning for trafikken fra de mange nye boliger og arbejdspladser i Nordhavnen, samt lastbiltrafikken fra containerhavnen og de mange turistbusser til og fra den nye krydstogthavn i Nordhavnen til og fra Københavns Lufthavn, så denne trafik ikke skal igennem byen.

**M.** Der vil kunne sikres en løsning på problemerne med omlægningen af trafikken i Strandøreområdet på Østerbro.

**N.**

Københavnertunnelens til- og frakørsler medfører, at byen på tværs af havnen får nye tværgående forbindelser under vandet foruden de eksisterende broer.

**Miljø**

København er hårdt belastet af partikelforurening fra bilerne. Den tunge trafik med dieslbiler (lastbiler og busser) er skyld i 50% af partikelforureningen, selvom de kun udgør 8,6% af den samlede trafikmængde i København. København har store problemer med at leve op til de fælles EU-målsætninger på miljøområdet.

Samfundsmæssigt koster partikelforureningen årligt jævnfør Københavns Kommunes egne beregninger mange, dødsfald og mange alvorlige luftvejssygdomme.

Derfor er der god fornuft i at få fjernet den uvedkommende gennemkørende trafik fra de områder, hvor københavnere bor, handler og færdes.

Skal det lykkes, forudsætter det, at denne trafik kan flyttes og at det kollektive trafiktilbud udgør et alternativ samt at de forskellige trafikformer kan kombineres i de mest bytætte områder.

Københavnertunnelen og Metro Cityringen udgør tilsammen derfor også svaret på de miljø- og sundhedsmæssige problemer for københavnere.



*En væsentlig del af de farlige gasser og partikler i en Københavner tunnel vil kunne blive filtreret væk inden den sendes ud fra tunnelen, så omgivelserne får glæde af et væsentligt forbedret luftmiljø.*

### **Forslag til tekniske data for Københavner-tunnelen & Svanemølletunnelen**

#### **Københavner-tunnelen:**

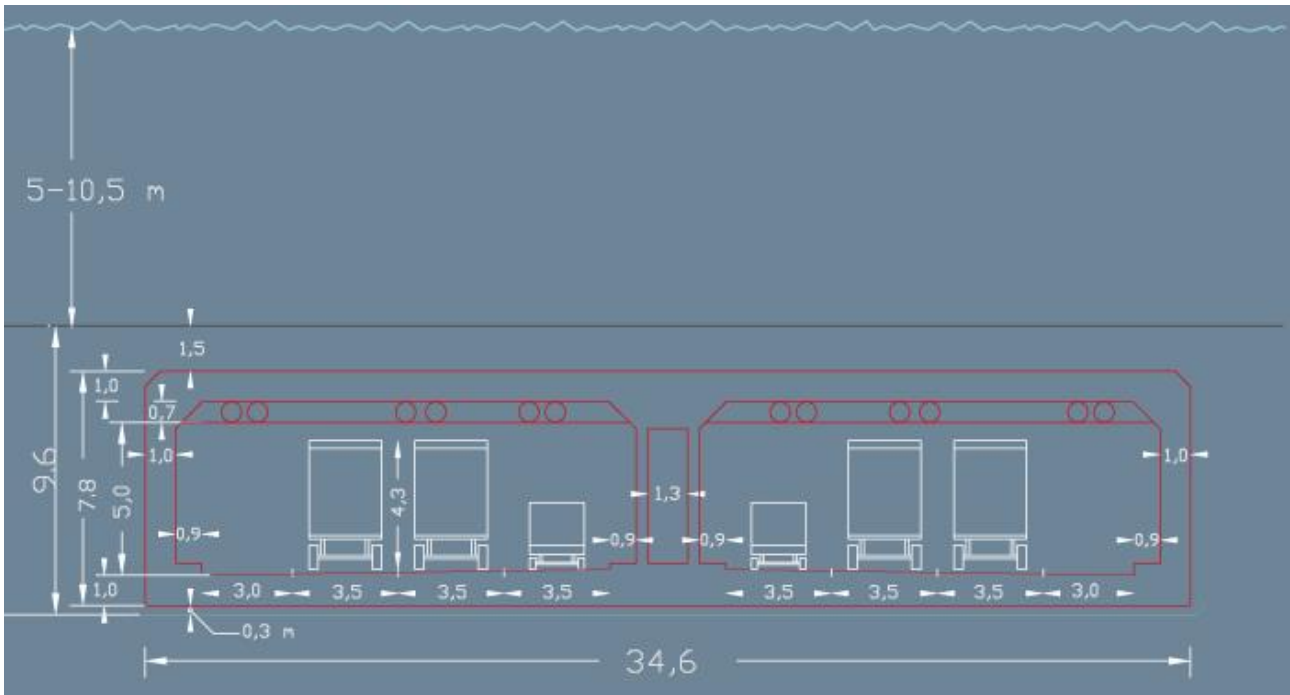
Længde 9 km (2 x 3 spor á 3,5 m samt 2 nødspor á 3,0 m) 49 stk. sænketunnelelementer á ca. 200 m Bredde 34,6 m, Højde ca. 7,8 m, graves/spules 1,5 m ned under bunden af Havnen. Midlertidige Stål-Spunsvægge og Flydespærringer benyttes for at undgå snavset vand i byggeperioden. Københavns City Terminal (undersøisk P-anlæg i 2 etager) ca. 300 x 300 m, 1,5 m under bunden af havnen (vanddybde 5 - 10,5 m), udføres som gravet og støbt vandtæt konstruktion. Stål-spunsvægge trykkes ned omkring konstruktionen, hvor der tages særligt hensyn til at opretholde grundvandspejlet omkring bebyggelsen.

Undergravningen under togbanen til Lufthavnen samt under Amagermotorvejens indfletning til og fra Centrum/Amagermotorvejen, udføres som Jacked Tunnels.

#### **Københavner-tunnelen fra Nordhavn Øst til Helsingmotorvejen:**

Længde 3,5 km. 6 spor + 2 nødspor Cut and Cover (grave, støbe og dække til tunnel). Her bruges også stålsponsvægge som trykkes ned.

Tunnelen under bygningerne syd for Paustian, Kystbanen/S-banen, Østerbrogade, Farumbanen samt Frederiksbergbanen udføres som Jacked Tunnels.



***Snit i Københavnertunnelen under udarbejdelse.***