

13. oktober 2005

Skal København have en havnetunnel **- et visionsoplæg om byudviklingen i hovedstaden**

København er ikke bare hovedstaden i Danmark, byen er krumtappen i hele Øresundsregionens vækst. Samtidig er det blevet mere og mere attraktivt at bo og arbejde i byen. Københavns sjældne balance mellem middelalderby og metropol giver os stor lyst og vilje til at bo og arbejde her.

Den udvikling forventer vi vil fortsætte, sådan at de nye byudviklingsområder i København om 40-50 år vil rumme næsten 100.000 flere beboere, og at væksten i arbejdspladser i samme områder og i samme periode vil blive i størrelsesordenen 80.000 nye arbejdspladser.

Sker det, vil København få brug for gennemgribende trafikale infrastruktur, hvis ikke byen trafikmæssigt skal kollapse. En infrastruktur der rækker ikke bare ti eller tyve, men mindst 40 år frem i tiden – ja, faktisk trænger byen til en plan, der gør det muligt at vokse ind i det næste århundrede på et bæredygtigt grundlag. På nogle områder er der allerede taget en række initiativer, som skal sikre, at trafiksystemet kan følge med væksten. I planlægningen frem mod 2030 opererer Københavns Kommune således med en udbygning af den kollektive trafik - primært Metroen og Ringbanen mellem Hellerup og Ny Ellebjerg - og med en fortsat udbygning af vejinfrastrukturen bl.a. udvidelsen af Køge Bugt-motorvejen og den igangværende udvidelse af Motorring 3, samt udbygning af vejnettet i Ørestaden og en trafikale fredeliggørelse af Indre By.

Men disse løsningsforslag giver ikke noget bud på, hvad der skal ske med biltrafikken, der allerede nu flere steder er på bristepunktet, hvis ikke der gøres noget. Skal biltrafikken igennem Indre By eksempelvis føres over jorden eller under jorden? Det vil få betydning for de muligheder, der ligger i middelalderbyen og i de nye byudviklingsområder. Og der skal identificeres løsningsforslag på finansieringen. Skal modellen bygge på ren offentlig finansiering, på ren brugerfinansiering eller på et miks af de to?

Byens borgere, erhvervsliv og kulturliv har derfor brug for visioner, ambitioner og gennemtænkte udviklingsforslag, som dels kan udnytte byens og regionens store potentiale, dels lægger sig i naturlig forlængelse af den fremsynethed, der skabte fingerplanen i 1947. Med indfaldsvejene og de markante grønne kiler fremstår København som en menneskelig by, og den profil skal fastholdes. Nutidens beslutningstagere står derfor til ansvar for fremtidens københavnere.

En langsigtet trafikplan for København skal både omfatte udviklingsområderne og gøre det muligt at holde noget af trafikken væk fra den sårbare Indre By.

En trafiktunnel under Københavns Havn

Sund & Bælt Partner A/S har gennemført en indledende undersøgelse for Realdania, Københavns Kommune og Københavns Havn. Undersøgelsen gør det muligt at fremlægge en model for en havnetunnel, som kan løse opgaven.

En havnetunnel vil flytte trafik væk fra centrum og gøre det muligt at gennemføre en fredeliggørelse af den Indre By. Samtidig kan en havnetunnel bane vejen for visionerne om udbygningen af København over de næste 100 år. Tunnellen kan bygges for cirka 18 mia. kr. og stå færdig 12 år fra beslutningstidspunktet.

Hvordan bør havnetunnelen i givet fald se ud? Skal tunnelen blot lede trafikken uden om byen? Skal der etableres store underjordiske P-anlæg i centrum for at bidrage til en trafikal fredeliggørelse af den Indre By? Eller skal den forbindes med Langebro som er byens helt centrale, gennemgående trafikåre?

Rapporten skitserer forskellige grundmodeller. Hvilke af de nye muligheder skal udnyttes? De har alle både fordele og ulemper, og beslutningen om en havnetunnel vil have vidtrækkende betydning for fremtiden i København og resten af regionen.

Derfor er der behov for dette *visionsoplæg*.

Fakta og baggrund

De seneste 15 år er København vokset markant. Byen udvikler sig til en metropol af internationalt format, hvor det bobler med nye initiativer som f.eks.:

- Udviklingen af den nye bydel, Ørestaden
- Opførelsen af boliger og erhverv langs havnearealerne i det indre af byen
- Anlægget af Metroen
- Forbindelsen til Malmø og Sydsverige.

Københavns Kommune arbejder med et plangrundlaget mod år 2030. I den periode forventer man en betydelig vækst i antallet af boliger, arbejdspladser og indbyggere.

Sund og Bælt Partner har i deres undersøgelser indarbejdet en tidshorisont på 40 år. Med de usikkerheder, der nu ligger i et så langt tidsperspektiv tegner der sig alligevel nogle perspektiver, som er værd at se nærmere på.

Ud fra de skitserede forudsætninger vurderer vi, at der vil ske en yderligere udbygning af byen frem mod år 2045 på en række afgørende punkter:

- Der bliver bygget fire millioner nye etagemeter.
- Befolkningstallet vokser med 95.000 indbyggere.
- Der bliver etableret 80.000 nye arbejdspladser.

Den almindelige vækststigning og den skitserede udvikling gør det nødvendigt at aflaste Indre By for et øget pres af trafik m.m. Kapaciteten i den kollektive trafik og på vejnettet vil være brugt op, og det vil føre til køkørsel, længere rejsetider og øgede gener fra trafikken.

Der er naturligvis taget en række initiativer, som skal sikre, at trafiksystemet kan følge med væksten. I planlægningen frem mod 2030 opererer Københavns Kommune således med

en udbygning af den kollektive trafik, primært Metroen og Ringbanen mellem Hellerup og Ny Ellebjerg. Kommunen arbejder også med en fortsat udbygning af vejinfrastrukturen, bl.a. udvidelsen af Køge Bugt-motorvejen, fortsat udvidelse af Motorring 3, udbygning af vejnettet i Ørestaden og en trafikal fredeliggørelse af Indre By.

Efter kort tid vil udbygningsområderne være fuldt udbygget, og der vil atter være behov for nye, trafikale initiativer. En havnetunnel på langs af Københavns Havn vil gøre det muligt, at byen kan vokse og udvikle sig i de planlagte områder i Nordhavn, på Refshaleøen og Nordøstamager samt i Sydhavn og Ørestaden.

Havnetunnellen kan suppleres med et eller flere underjordiske parkeringsanlæg i havneløbet for yderligere at fredeliggøre den Indre By. Forundersøgelsen skitserer bl.a. en mulighed for P-plads til 3.000 biler i et anlæg, der forbindes med gangtunneler til Operaen på Dokøen og det kommende Skuespilhus på Kvæsthusbroen.

Der er tradition for, at hovedtrafikåre i Danmark er et frit gode for alle, finansieret af offentlige investeringer. Men der er også mulighed for at lade brugerne betale udgifterne. Eller der kan etableres en hybrid af de to former.

Sund & Bælt Partners indledende undersøgelser viser, at en tunnel vil kunne bygges for cirka 18 mia. kroner. Det betyder, at der hvert år i 30 år skal findes betaling på 1,2 mia. kr. i 2004-priser. Det svarer til 10 kr. for hver bil, der i dag kører ind i København.