

Pressemeddelelse

Københavnertunnelen ApS den 2. oktober 2007
Se forslaget på www.kobenhavnertunnelen

Københavns City Terminal Park & Ride koncept

Københavnertunnelen ApS har lavet skitseforslaget til Københavnertunnelen fra Lyngbyvej over Nordhavn til Amager Motorvejen med diverse til og fra kørsler. Forslaget indeholder også Københavns nye City Terminal under bunden af havnen, beliggende ved Kvæsthusbroen til Holmen, eller mellem Operahuset og Skuespilhuset. Terminalen er beliggende under havnebunden og er ca. 300 meter x 300 meter i to etager. Der er plads til 300 busser, 3000 cykler, 4.600 personbiler, Metrostation, gå hjem forretninger, Caféer, rullende fortove og cykelsti til Holmen samt meget andet. Med Københavnertunnelen kan der fjernes ca. 60.000 køretøjer mellem broerne til Amager og dermed fjernelse af en meget stor del af den gennemkørende trafik i Københavns indre by.

Park & Ride skal naturligvis være "High Class" med overvågning, service osv.

City Terminalen skal rumme servicefaciliteter for en busterminal herunder langdistance busser m.m. Metro Station, cykelparkering, service for cykler og biler, cafe, cykelsti mellem Kvæsthusbroen og Holmen, rullende fortov mellem Kvæsthusbroen og Holmen m.m. således at der skabes en underjordisk broforbindelse for bløde trafikanter og forbindelse til Operaen. Terminalen vil **ikke** lægge hindringer for sejlerfolket og sejlerturister, med en mastehøjde på over 5,4 m., der har bådplads eller besøger havnene på Christianshavn m.m. Med bro som skal åbnes og lukkes med den økonomiske omkostning samt ikke mindst tidsbestilling, er 6 – 8.000 sejlere reelt forvist.

Kun til og fra kørsel i tunnelen for privatbiler.

Ved et studie besøg i Madrid, var der sammen med tunnelerne etableret parkeringspladser under jorden, hvor der kun var ind og udkørsel fra tunnelen.

- man kunne tage elevator eller trappe op til park eller indkøbscenter.
- trafikken blev nede i tunnelen og luftforureningerne ikke oppe i Madrids gader.
- Trafikken var på grund af de nye tunneler reduceret med ca. 60 % i Madrids bymidte.

Derfor skal der i City Terminalen ikke være op og nedkørsel for biltrafikken til Københavns Indre By. Al trafik til Københavns City Terminal kommer fra tunnelen og kun tunnelen, for at sætte passagerer af, eller parkere. Herefter kan man tage Metro, Bus eller Cykel for at købe ind m.m. eller blot tage elevatoren eller rulletrapperne op til havnen og spadser videre til Amalienborg, Nyhavn, Holmen o.s.v. Når man har haft sit ærinde i Indre By med Metro, Bus, cykel eller spadseret, vender man tilbage til terminalen og fortsætter i sin bil videre i tunnelen mod syd eller nord. Dermed har man ikke bidraget til luftforureningen i København City, da Københavnertunnelen og City Terminalen har luftrensning.

- dermed vil disse biler ikke ose, støje og møje (forurene) i Københavns City eller parkere i gaderne.
- med plads til 4.600 personbiler vil det give mindre trafik og ingen parkering i gaderne i centrum af København
- hvis man også tænker parkeringsbilletten sammen med en Metro/bus billet er det optimal service.

Plads til 300 busser i terminalen gør, at busser fra Jylland, Bornholm, Norge, Sverige, og den øvrige del af Europa ikke skal ind og svine miljøet i Københavns City som nu. Man kan niveaufrit tage direkte til Hovedbanegården på få minutter med Metro, eller andet sted hvor man afslutter rejsen. Metro giver også adgang til S-togs nettet og busnettet, således at den totale kollektivtrafik er optimal integreret for dem som anvender terminalen. Desuden kunne der også tænkes permanente p-pladser i City Terminalen til hotelgæster for de nærliggende hoteller samt beboere og arbejdspladser både i nærheden og længere væk fra med Metroen. Dermed placeres mange biler under jorden, dermed gives der plads til flere træer for at fremme en grøn by og miljøet.

Opsummering om Københavertunnelen med Københavns City Terminal

**Man ser intet, hører intet, man fjerner luftforureningen fra overfladen med City Terminalen.
Man giver adgang til at etablere grønne områder med træer.**

Man får en forbindelse mellem Kvæsthusbroen og Holmen for kun bløde trafikanter og cykler.

Man skaber et trafikknudepunkt med Københavner City Terminal, hvor biler, busser og Metro skaber en integrerede enhed for samtlige trafikformer som en nyskabelse i København.

Hvad med økonomien?

City Terminalen etableres på OPP basis af private og drives af private inklusive Rå-Metrostation uden udgifter for Metroselskabet. Der skal kun bores ekstra ca. 172 m Metrotunnel af de i alt ca. 472 ekstra meter, af da de 300 meter som terminalen er lang ikke skal bores. Boremaskinerne kan sænkes ned og op i city terminalen. Man kan forberede den nye metrolinie til Nordhavnen under Metro stationen i City Terminalen.

Dette trafikknudepunkt vil give en langt større mængde passagerer til Metroen end placeringen ved Marmorkirken. Estimeret på basis af del-tal fra Københavns Kommunes Statistiske Kontor, må der forventes over det dobbelte antal passagerne i City Terminalen end en Metro station under Marmorkirken, som ikke er et trafikknudepunkt. I 2020 er estimererne at passagerantallet vil være lige så stort som Hovedbanegården i dag. Det kan bidrage med helt op til 20 % til højere billetindtægter for Ring Metroen totalt, sammenlignet med de estimerede tal i dag.

Hvad får man?

Usynlig parkering, mindre luftforurening i indre by, større indtægter for Ring Metroen.

- 1. klasses service for brugerne, såvel for bløde trafikanter, bus og Metro passagerer, samt biler. En ”bro” mellem Kvæsthusbroen og Holmen for bløde trafikanter og cykler.**

Københavns kommune skal ikke betale for parkeringsanlægget eller bidrage til driften. Københavns Kommune bidrager med en ”gratis” Metrostation, ca. 172 tunnel samt 300 meter skinner til Metro selskabet.

Så kan Københavns Kommune give sine borgere et højt serviceniveau for alle sine borgere og samtidig give borgerne en grønnere by.

Der er kommet en positiv tilkendegivelse fra Euro-Park, som mener at man kan drive parkeringsanlægget med overskud, hvis der er Metro station, under forudsætning af at det samlede anlæg koster ca. 2 mia. kr. at bygge.