

**Tale af Claus Larsen-Jensen, MF(S) ved den trafikpolitiske konference om Københavnertunnelen lørdag den 15. januar 2005 kl.13.00-15.00, Landssalen, Christiansborg.**

Det er med stor glæde, at jeg kan byde jer alle velkommen til denne trafikpolitiske konference om Københavnertunnelen.

Det er tid til at tænke stort og langsigtet i Københavns Trafikpolitik. Der skal skabes løsninger, som på én gang kan sikre en effektiv afvikling af alle former for trafik, som kan styrke Københavns position som metropol i international klasse, og samtidig kan fredeliggøre boligområder, bydele og gader for uvedkommende gennemkørende trafik.

Alle hidtidige forslag til trafikløsninger, særskilt i forhold til bilerne, er alle kendetegnet ved, at når de løser problemet et sted, så skaber trafikflytningen blot problemer et eller flere andre steder. Det er der ingen perspektiver i.

Løsningen for København er derfor, at vi får skabt to nye trafikale hovedpulsårer:

- Metro Cityringen, som kan transportere fodgængere rundt i byen.
- Københavnertunnelen som løser problemerne med biltrafikken.

Og de alle trafikformer kan kombineres.

På denne konference koncentrerer vi os om Københavnertunnelen.

Det er ikke en nedprioritering af Metroprojektet. Det er allerede højt på den politiske dagsorden. Det er heller ikke en nedprioritering af cykler eller busser osv. Det er et forsøg på at få øget fokus på, at uden den brik, københavnertunnelen udgør i Københavns Trafikpuslespil, så løses trafikproblemerne ikke, og København vil ikke kunne mindske den alt for store partikelforurening, og vi vil ikke kunne fredeliggøre byen for unødvendig gennemkørende trafik.

Det er altså ikke en debat for eller imod biler, eller for eller imod kollektiv trafik, men en debat om at løse de trafikproblemer, som københavnernes og de, der kommer til byen på arbejde hver eneste dag er udsat for.

Det er vejen til at finde trafikløsninger, som også kan forenes med målene om et bedre miljø og øget sundhed for københavnernes i forhold til nu.

Fordele ved Københavnertunnelen er åbenbare, når man ser på den bydel for bydel i København:

### **Indre By:**

- Det enorme antal biler via Kgs. Nytorv, Bredgade, Store Kongensgade, Gothersgade og over Knippelsbro og Langebro kan mindkes markant.
- Undervands Parkeringsanlægget mellem Operaen og Skuespilhuset, giver let adgang til Citys handels-, kultur og restaurationsliv uden at belaste byen med trafik.
- Tilkørselsforholdene til Operaen løses.
- København får sin første store busterminal.
- Trafikken mindskes i voldgaderne, så der kan skabes en bedre løsning ved Nørreport Station.
- Trafikken på H.C. Andersens Boulevard mindskes.
- Indre by kan fredeliggøres for den gennemkørende trafik.
- Metro Cityringen skal selvfølgelig flytte metrostationen fra Marmorkirken til det nye P-anlæg, så bil, metro- og busstrafik kan kædes sammen, og Holmen kobles på metronettet,
- Ligesom der på tværs i havnen skabes gang- og cykelsti under vandet.

## **Christianshavn:**

- Markant mindre trafik over Knippelsbro og gennem Torvegade og Prinsessegade, fordi man kan køre i tunnelen, og trafikken fra Holmen ikke behøver køre via Christianshavn.
- Tung lastbiltrafik, incl. farligt gods kan undgås i Torvegade.

## **Holmen:**

- Der sikres direkte trafikadgang til dette overordnede vejnet for de mange nye beboere, virksomheder og uddannelsessteder på Holmen.
- Holmen kan knyttes på det overordnede metronet og sikres gang og cykelforbindelse direkte til City.

## **Islands Brygge:**

- Trafikken kan mindskes markant på Artillerivej, så der kan skabes en mere sikker vej for børn og voksne, bl.a. til Islands Brygge Skole og de mange børneinstitutioner.
- Lidt hurtigere adgang til det overordnede vejnet.

## **Refshaleøen:**

- De trafikale forhold til Refshaleøen kan sikres og området aktiveres til byggeri af nye boliger m.v..
- Refshaleøen vil rykke fra at være udkantsområde blive en integreret del af byen.

## **Amager Strandvej:**

- Amager Strandvej kan trafiksanerens og fredeliggøres til gavn for beboerne, kolonihaverne, sejlklubberne, en skole, virksomhederne og gæsterne på den Nye Amager Strandpark.
- Den tunge lastbiltrafik fra Københavns Havns nye Bulkhavn på Benzinøen kan via en tvangsroute ledes ned i københavmertunnelen, så trafikken ikke skal være på Amager Strandvej eller gennem byen.
- Mellem Amager og Sjælland skabes reelt via tunnelen to nye faste forbindelser.
- Amager Boulevard vil få mindre trafik.

## **Sydhavnen:**

- Den megen daglige biltrafik ud og ind ad byen via Sjællandsbroen, Sydhavnen og Kalvebod Brygge kan mindskes markant, fordi trafikken kan ledes ned i tunnelen.

## **Østerbro:**

- Den stærkt stigende trafik på Østerbro fra Nordhavnen – de mange nye boliger og virksomheder, containertransporter og krydstogtskibe – samt den gennemkørende trafik, kan undgås i fremtiden, hvis biltrafikken i forlængelse af havnetunnelen lægges i en underjordisk tunnel fra Nordhavnen til Lyngbyvej.

Lige nu diskuteres hidsigt 3 forskellige omlægninger af trafikken i Svanemølleområdet. Ingen af forslagene er gode. De flytter bare rundt på et trafikproblem.

Mit råd til Københavns Borgerrepræsentation er, at man sætter omlægningen af denne trafik på stand by til rapporten om Københavmertunnelen kommer fra Sund & Bælt Partner, for

københavnertunnelen under vandet og videre under jorden på Østerbro er det eneste, der kan føre til en fornuftig løsning.

Sund & Bælt Partner er efter beslutning i Københavns Kommune i gang med en forundersøgelse af københavnertunnelprojektet betalt af kommunen, havnen og Realdania. De kommer med en rapport inden så længe, som skal danne grundlag for en beslutning om projektet.

Det er min holdning, at der herefter hurtigt skal tages en dobbeltbeslutning i København om københavnertunnelen og Metro Cityringen, og at det skal være en samlet pakke, der skal aftales med regeringen i 2005.

Betalingen af københavnertunnelen skal komme fra brugerne med en betalingsring rundt om København. Men det ville også være relevant at aftale med staten, at de accepterer at indtægten fra salg af Københavns Energi ubeskåret kan bruges til at medfinansiere de to trafikprojekter.

Jeg har siden november 1998 arbejdet aktivt for den langsgående tunnel i havnen. Københavnergruppen har med arkitekt Peter Wimmelmann Larsen haft held til at få projektet tegnet og visualiseret, så der er noget at forholde sig til. Det er et oplæg. Slutresultatet kan se anderledes ud.

Nu skal der skabes en bred opbakning til projektet med inddragelse af så mange interesserede som muligt i byen – men ikke mindst langs havnen, som vil have store fordele af projektet. Jeg vil derfor sammen med andre efter denne konference tage initiativ til at samle en følgegruppe langs havnen.

Her i Folketinget har jeg sammen med Lars Rohde, Venstres politiske ordfører, og Lars Barfoed, Konservatives finanspolitiske ordfører gået sammen i en politisk følgegruppe, der skalarbejder for, at der kan skabes bred politisk opbakning til grundlæggende at få løst Københavns trafikproblemer.

Jeg håber, at vi får en god konference.  
Velkommen til.