

## Syv løsninger på Københavns trafikproblemer

*Af regionsrådsmedlem Andreas Røpke (uden for partierne), 4. november 2013*

København skal styrkes som europæisk metropol – og som grøn og social storby, hvor mobilitet ikke er ensbetydende med bilejerskab. Skal vi klare os i den internationale konkurrence, så skal Danmark have et stærkt kraftcenter, som kan trække hele landet frem. Derfor skal der investeres i København.

Men København er udfordret. Skal vi for alvor rykke, så skal vi have løst seks udfordringer, som alle har med trafikken at gøre:

- 1) København skal knyttes tættere sammen med det centrale Europa,
- 2) oplandet for Københavns Lufthavn skal øges, så Københavns tilgængelighed fra den store verden kan styrkes med flere flyruter,
- 3) godstrafikken mellem Sverige og Tyskland skal væk fra de københavnske motorveje,
- 4) mobiliteten skal styrkes – man skal kunne komme hurtigt frem med kollektiv trafik,
- 5) trængslen i myldretiden skal mindskes og
- 6) trafikens miljøbelastning skal nedbringes.

Alt dette kan lade sig gøre. Jeg vil her præsentere syv løsningsforslag, som tilsammen kan styrke København – til gavn for hele Danmark.

Ingen af løsningsforslagene er mine egne. Især skylder jeg trafikforskerne Otto Anker Nielsen og Alex Landex fra DTU Transport stor tak for inspiration. Mit mål har været at sætte en pakke af løsningsforslag sammen til én samlet strategi, som kan realiseres frem mod 2025.

### **1) Højhastighedstog**

Danmark skal på det europæiske højhastighedslandkort. København skal forbindes med Hamborg, Lübeck, Stockholm, Göteborg og Oslo. Det skal ske med udgangspunkt i Københavns Lufthavn, Nordens trafikale centrum.

Helt konkret skal rejsetiden mellem Københavns Lufthavn og Hamborg ned på 2 timer. I følge den EU-finansierede såkaldte COINCO-rapport, som Rambøll udarbejdede i 2012, kan rejsetiden faktisk komme helt ned på 1 time og 35 minutter, hvis der også gennemføres en række store investeringer på den tyske del af strækningen.

Men 2 timer er et realistisk og tilstrækkeligt mål. København skal så at sige komme lige så tæt på Hamborg, som Århus kommer på København med timeplanen.

Den forbedrede tilgængelighed fra og til andre storbyer kommer ikke kun dansk erhvervsliv til gavn direkte. Den indirekte effekt er mindst lige så væsentlig. Højhastighedstog til Københavns Lufthavn vil styrke lufthavnens opland og dermed give grundlag for flere flyruter ud i verden.

En konkret eksempel er, at København i dag mangler en direkte flyforbindelse til Sydkoreas hovedstad, Seoul. Og hvordan får man eksempelvis en global virksomhed som Samsung til at placere en afdeling i København, hvis de ikke kan komme hertil? Global tilgængelighed er i dag en nøgleparameter for konkurrenceevne – og langt vigtigere end en lidt lavere selskabsskat.

Det kan måske lyde dyrt med højhastighedstog, men sagen er, at langt de fleste af de nødvendige investeringer enten allerede er gjort eller er på vej. Det gælder Øresundsforbindelsen, Femernforbindelsen, den nye bane fra København over Køge til Ringsted samt den nye Storstrømsbro.

Men de kæmpeinvesteringer skal følges op. Der mangler banekapacitet gennem København, og der bør på lidt længere sigt bygges en ny dobbeltsporet banestrækning mellem Køge og Storstrømsbroen langs Sydmotorvejen.

Det vil være oplagt at bygge den nye bane på én lang sammenhængende bro i højstyrkebeton. Sådan bygges højhastighedsbaner efterhånden mange steder rundt om i verden. Det er hurtigere, enklere og gør, at der skal flyttes rundt på langt mindre materiale i byggeprocessen.

En sådan ny bane vil samtidig give plads på den gamle til et markant løft af den kollektive trafik fra Næstved og Vordingborg til København.

På kort sigt ville udvidelser af stationerne Kastrup og Ny Ellebjerg kunne gøre en stor forskel. Det er bare med at komme i gang.

## **2) Fra lastbiler til godstog**

I dag går lagt den største del af godstrafikken mellem Sverige og Tyskland uden om Danmark på voldsomt forurenende færger. Men dette vil ændre sig når Femernforbindelsen åbner.

Hvis der ikke gøres noget meget snart, så vil Øresundsmotorvejen, Amagermotorvejen, Helsingørmotorvejen, Motorring 3 samt Køge Bugt Motorvejen sande helt til i lastbiler med transitgods. Lastbiler optager ganske meget kapacitet på grund af den lavere hastighed.

Dette problem kan løses ved at flytte det meste af transitgodstrafikken over i godstog, men det kræver et væsentligt løft af banekapaciteten gennem København. Der er pres på kapaciteten i den korte del af Øresundsforbindelsen, som er i tunnel, da der af sikkerhedsmæssige grunde ikke må være andre tog i tunnelen, når der er et godstog dernede. Derudover betyder de mange stationer i København, at de nuværende to spor gennem byen ikke er nok – der skal være plads til, at passagertogene kan standse.

Jeg foreslår, at der bygges en ny dobbeltsporet godsbane fra Peberholm i sænketunnel til lige syd for lufthavnen, videre i en bue langs lufthavnens sydside og let overdækket – for ikke at forstyrre dyrelivet – gennem Kalvebod Fælled, videre i en kort sænketunnel syd for Kalvebodbroerne og til sidst langs Amagermotorvejen frem til den nye bane mod Køge. En strækning på næsten 25 km, hvoraf cirka 5 km vil være i tunnel.

Et sådant projekt vil give plads på den eksisterende bane til både højhastighedstog og flere regionaltog til og fra Sverige. Og så koster projektet kun lidt mere end en tiendedel af det eneste foreslåede alternativ, nemlig en ny godsbane- og motorvejsstrækning i boret tunnel fra Helsingborg til Helsingør og videre som Ring 5 hele vejen fra Helsingør til Køge Bugt. Et projekt som vil have enorme negative konsekvenser for Nordsjællands natur.

Dette godsbaneforslag vil kunne realiseres som offentligt-privat partnerskab, hvor

pensionskasser investerer i at løse samfundets trafik- og miljøproblemer. I sidste ende skal regningen selvfølgelig betales gennem takster af de især svenske og tyske virksomheder, som kommer til at bruge strækningen.

Projektet burde være sat i gang nu, så det kunne have stået færdigt samtidig med Femernforbindelsen. Så det haster med et politisk valg mellem de to løsningsforslag.

### **3) Et markant styrket s-togsnet**

Hvis der både skal flyttes pendlere fra biler til tog – af både miljømæssige og økonomiske grunde – samt være plads til befolkningstilvækst i hele Storkøbenhavn, så skal kapaciteten i det samlede s-tognet øges markant.

På kortere sigt er der brug for to-system-s-tog til Roskilde ad de eksisterende spor samt mindre investeringer i for eksempel en ny bro over Fiskebæk ved Farum og ombygning af Hillerød Station. Men der er også behov for en mere langsigtet løsning, som for alvor fjerner flaskehalsen gennem den tætte del af byen.

Jeg foreslår, at der bygges en ny dobbeltsporet s-bane i boret tunnel fra Dybbølsbro under Hovedbanegården, Forum, Rigshospitalet og Vibenshus Runddel med en gren mod Emdrup og en gren mod Ryparken og Hellerup. Tanken er, at hvert andet tog kører ad den eksisterende bane gennem byen og hvert andet kører ad den nye. Denne løsning er hverken den eneste eller den billigste mulighed for at fjerne flaskehalsen, men det er den bedste løsning.

Kapaciteten og frekvensen i det samlede s-togsnet vil blive næsten fordoblet. Samtidig vil tilgængeligheden til store dele af byen blive væsentlig bedre. Man vil kunne tage toget til for eksempel Rigshospitalet og Københavns Universitets Nørre Campus fra Helsingør, Hillerød, Farum, Frederikssund, Roskilde og Køge uden at skulle skifte tog undervejs.

Projektet vil altså ikke kun forbedre den kollektive trafik i den tætte by lige som metroen gjorde det, men vil være et løft af den kollektive trafik i hele Storkøbenhavn.

### **4) Mere metro og et net af letbaner**

Ved siden af s-togsprojektet er der også brug for at udvide metroen med en afgang til Sydhavnen, hvor blandt andet Aalborg Universitets afdeling i København ligger, og Ny Ellebjerg.

Metro til Ny Ellebjerg er især vigtigt fordi de fremtidige højhastighedstog til København kun bør stoppe på Ny Ellebjerg og i Kastrup – omvejen ind om Hovedbanegården bliver for lang og tidskrævende.

Derudover kan den kollektive trafik i den tætte del af byen styrkes ved at investere i et net af letbaner. De er langt billigere end s-tog og metro. Der er allerede så småt en letbane på vej ad Ring 3 fra Danmarks Tekniske Universitet i Lundtofte til Ishøj, men der er brug for et samlet net.

De næste etaper kunne være en strækning fra Glostrup over Hvidovre Hospital, Ny Ellebjerg og Sjællandsbroen til Amagerbrogade og lufthavnen, samt en strækning ad Tagensvej, som blandt andet kunne betjene Rigshospitalet og Bispebjerg Hospital.

## **5) Roadpricing**

Hvis der for alvor skal flyttes pendlere fra biler til kollektiv trafik, så skal der ændres på de økonomiske strukturer. Der bør indføres roadpricing, så biltrafikken i højere grad beskattes efter forbruget. Dette kan eventuelt ske som provenuneutral omlægning.

Roadpricing giver mulighed for at have særlig høje takster i myldretiden, så noget af trafikken kan flyttes til andre tidspunkter af dagen. Det er for eksempel alt for dyrt for samfundet at bygge vejkapacitet til, at der kan bringes varer ud lige netop i myldretiden.

Roadpricing betyder også, at de mange, som er nødt til at tage bilen, får mere plads på vejene. I dag spildes mange timer i myldretidskøerne.

Derudover bør p-zonerne udvides til at gælde hele området inden for Ring 2, og kørselsfradraget bør afskaffes.

## **6) Plads på cykelstierne**

Cykeltrafik er en af de sundeste og mest arealeffektive transportformer. Mange ser stadig mest cykeltrafik som en sport, men det er altså først og fremmest en effektiv transportform, som er perfekt til storbyer. Mange steder er der brug for væsentlige kapacitetsløft – og i modsætning til når det gælder biltrafik og kollektiv trafik, så koster det faktisk ikke ret meget.

I Københavns Kommune satte trafik- og miljøborgmester Klaus Bondam for alvor gang i arbejdet med at styrke kapaciteten på cykelstierne, og arbejdet er siden fulgt op af Bo Asmus Kjeldgaard og Ayfer Baykal. Men der er brug for at gå længere – der skal simpelthen sættes flere ressourcer af til bredere cykelstier og ombygning af vejkryds.

Cykelparkering er også ret afgørende. Der bør derfor etableres ordentlige cykelparkeringsforhold ved alle stationer.

## **7) Fibernet til alle hjem**

Den mest effektive måde at mindske trængsel på er at flytte trafik fra myldretiden til andre tidspunkter. Det kan blandt andet gøres ved at styrke mulighederne for at arbejde hjemme noget af dagen. Derfor bør der etableres højhastighedsinternet til samtlige hjem via et moderne fiberoptisk net.

I dag er det et mantra i telepolitikken, at "markedet" selv skal stå for investeringerne, men det er en meget snæver måde at anskue sagen på. Et fiberoptisk net kunne nemlig mindske behovet for andre offentlige investeringer, som er langt dyrere. Det gælder blandt andet vejudbygninger.

Samtidig er det afgørende med højhastighedsinternet til alle hjem for at kunne skabe nye telemedicinske løsninger, hvor helt lavpraktiske ting som videosamtaler i høj kvalitet giver mulighed for at erstatte lægekonsultationer på hospitalerne med videokonsultationer derhjemme. Dette vil igen mindske behovet for plads på hospitalerne samt transport derhen – og det vil gøre livet lettere for mange kroniske patienter.

Staten skal ikke nødvendigvis være netejer igen, men det offentlige skal efterspørge kapaciteten. Vi er nødt til at finde løsninger, så samfundsøkonomisk særdeles fornuftige projekter kan blive gennemført – også når de ikke kan betale sig for "markedet".

## **Hvad med vejene?**

Den billigste måde at skabe plads på motorvejene er som sagt at flytte trafik væk fra dem. Fra lastbiler til godstog – og fra personbiler til s-tog.

Men der er også brug for enkelte større vejinvesteringer omkring København. Hillerødmotorvejen skal udbygges fra motortrafikvej til motorvej til nord for Hillerød, Ring 4 skal udbygges syd for Hillerødmotorvejen, der skal bygges en ny fjordforbindelse til Hornsherred ved Frederikssund samt en ny vejforbindelse til Nordhavnen. Projekterne er vigtige nok, men Københavns fremtid afhænger ikke af dem. Derfor går jeg ikke nærmere ind i dem her. Men biltrafik er også en del af fremtidens samlede trafiksystem.

## **En havnetunnel vil give problemer**

Disse syv løsninger er grundlæggende er tilstrækkelige for at løse de trafikale udfordringer i København i en årrække. Men en eventuel beslutning om en havnetunnel vil øge problemerne, så disse løsninger ikke længere vil være nok.

En havnetunnel vil givet aflaste vejene i den tætte by samt give mange kortere afstand, men den vil samtidig trække langt mere biltrafik ind mod byen. Det vil betyde, at områder som Gentofte og Amager i udkanten af tætbyen vil sande helt til. Og begynder man at regne på, hvad det ville koste at udbygge blandt andet Lyngbyvejen, så falder økonomien i projektet helt fra hinanden.

## **Er løsningerne dyre?**

Når man i en sammenhæng præsenterer forslag om ny bane fra Køge til Storstrømsbroen, en ny godsbane over Amager, en ny s-bane i boret tunnel under byen samt en metro til Ny Ellebjerg, så kan det måske virke voldsomt og meget ambitiøst.

Men prøv at sammenligne med de seneste to årtiers nye trafik anlæg: Storebæltsforbindelsen, Øresundsforbindelsen og metroen.

Og med det kommende årtis indvielser: Femernforbindelsen, den nye bane fra København over Køge til Ringsted, den nye Storstrømsbro, det nye signal- og sikringssystem på hele banenettet, Togfonden DK med timeplan og elektrificering, metroringen og metroen til Nordhavnen.

Sagen er, at de her foreslåede løsninger i sammenligningen faktisk er relativt små. Måske skulle man endda tænke endnu større?