

Kommissorium for strategisk analyse af udbygningsmulighederne i hovedstadsområdet, af den 30. april 2009.

Citater fra Kristian Pihl Lorentzens nyhedsbrev fra uge 18/2009:

"Torsdag den 30. april om aftenen mødtes trafikordførerne fra partierne bag den store trafikaftale fra den 29. januar 2009 hos transportminister Lars Barfoed for at blive enige om den konkrete udmøntning af aftalen til 87 mia. kr. Herunder med hensyn til de mange afsatte puljer, tidsplan for undersøgelser af kommende projekter på vej og bane, samt kommissorier for de strategiske analyser for trafikken i hovedstadsområdet og Østjylland."

"Desuden er det glædeligt at vi senest i 2011 har grundlag for politisk beslutning om en havnetunnel ved København."

Københavnertunnelen som OPP-Pilotprojekt overholder positivt forudsætningerne, for en østlig ringvejsforbindelse/havnetunnel, set ud fra det givne kommissorium.

Kommissorium for strategisk analyse af udbygningsmulighederne i hovedstadsområdet, af den 30. april 2009:

Citat fra side 1 andet afsnit:

1. *Anlæg af en østlig ringvejsforbindelse/havnetunnel.*

Citat fra side 2 næstsidste afsnit:

2. *Broer, veje og jernbaner må ikke ødelægge uerstattelig natur.*
3. *Støj og luftforurening i byerne skal ned.*

Citat fra side 3 tredje afsnit:

4. *Etablering af en ny østlig ringvejsforbindelse/ havnetunnel, herunder mhp. trafikbetjening af nye udviklingsområder i det østlige København. Analysen skal afdække forskellige løsningsmuligheders konsekvenser for trafikmønstrene for personer og gods i hele hovedstadsområdet, herunder trafikstrømmene i de øvrige ringe. Der sigtes mod, at der med henblik på at fokusere de videre analyser, tilvejebringes grundlag for en overordnet stillingtagen til mulige linieføringer i 2011. I forhold til "håndfladen" skal analysen belyse, hvorvidt en ny østlig ringvejsforbindelse/havnetunnel kan indebære stigende eller faldende vejtrafik i den indre by, og konsekvenserne for fordelingen af trafikken mellem de forskellige transportformer skal afdækkes. Analysen skal vurdere kollektive trafikløsninger i tilknytning til forbindelsen. Analysen skal inddrage muligheder for og konsekvenser af en brugerfinansiering af projektet.*

Citat fra side 4 første afsnit:

5. *Der skal opstilles og analyseres scenarier, hvor de forskellige strategiske projekter vurderes i sammenhæng og i forhold til de trafikale udfordringer. Følgende kriterier skal indgå og vurderes:*

Effekter på trængslen i hovedstadsområdet, herunder for pendlertrafikken.

Konsekvenser for mobiliteten på arbejdsmarkedet.

Påvirkninger i forhold til natur, miljø og støj.

Betydning og effekter for erhvervslivet.

Konsekvenser for CO₂-udledningen.

Projektomkostninger og statsfinansielle konsekvenser.

Samfundsøkonomiske konsekvenser.

Muligheder for og perspektiver i brugerfinansieringen og OPP-organisering af relevante konkrete projekter.

Betydning for og effekter af lokalisering af boliger og arbejdspladser.

Betydning for den økonomiske vækst i hovedstadsregionen, herunder regionens internationale konkurrenceevne.

Konsekvenser af udviklingen i sammensætningen af bilparken, herunder indfasning af grøn kørselsteknologi.

Her kan hele aftalen af 30. april 2009, om kommissorium for strategisk analyse af udbygningsmulighederne i hovedstadsområdet, ses:

<http://www.trm.dk/graphics/Synkron-Library/trafikministeriet/Publikationer/2009/Trafikanalyser/30%20-%20Kommissorium%20for%20strategisk%20analyse%20-%20hovedsomr%E5det%20%28300409%29.pdf>

Peter Wimmelmann Larsen
Dir./Projektkoordinator
Københavnertunnelen ApS