

## Nytårsbrev

Regeringen har med Bæredygtig transport – bedre infrastruktur, December 2008, bebudet iværksættelse af strategisk analyse af en langsigtet indretning af vejinfrastrukturen i hovedstadsområdet, med anlæg af en østlig ringvejsforbindelse/havnetunnel (jf. side 37 i rapporten vedhæftet).

Desuden lægger Regeringen vægt på at de kompetencer, der findes i den private sektor, inddrages bedst muligt i forbindelse med planlægning og udførelse af større anlægsprojekter på infrastrukturuområdet.

Det kan eksempelvis være i form af Offentligt Privat Samarbejde (OPS) eller Offentligt Privat Partnerskab (OPP) (jf. side 46 i rapporten vedhæftet).

Københavns Kommune ønsker nu en vej/tunnel forbindelse fra Helsingørmotorvejen til Nordhavnen, der er mere fremtidssikret end den der fremgår af aftalen af 2. december 2005, vedrørende Cityringen. Vejen/tunnelen skal nu kunne betjene 3-4 mio. etagemeter i Nordhavnen.

Desuden tilkendegives det fra Københavns Kommune, at Staten bør komme med flere penge til Nordhavnsvej. De estimerede priser pt. ligger langt over aftalen mellem Staten og Københavns Kommune af 2. december 2005 vedrørende Cityringen.

Overborgmesteren agter at skrive til Transportministeren med forslag om, at beslutning om valg af endelig vejforslag for Nordhavnsvej samt flere penge fra Staten (jf. bilag 8, forslag til brev fra dagsorden pkt. 5 TMU møde 17.december 2008), skal ske i sammenhæng med den af Regeringen bebudede strategiske analyse af anlæg af en østlig ringforbindelse/havnetunnel.

På Teknik- og Miljøudvalgsmøde den 17.december 2008 i Københavns Kommune, blev følgende foreslået under punkt 5 (2008-134912): Forslag til godkendelse af Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen til lokalplan med forslag til tillæg til Kommuneplan 2005 med tilhørende VVM-redegørelse og miljøvurdering til offentliggørelse, med bilag nr. 1 til 8 om Nordhavnsvej.

Indstilling: Det er oplyst at punkterne 1-5 under dagsorden pkt. 5 17.12.2008 sendes til godkendelse i Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen i januar 2009. (se <http://www.kk.dk/eDoc/Teknik-%20og%20Milj%c3%b8udvalget/17-12-2008%2015.00.00/Dagsorden/15-12-2008%2010.35.25/4231206.PDF>)

Indstilling i pkt. 5 på dagsorden TMU 17.12.2008 forslag 1-5 er vedtaget.

Vi ser med spænding frem til Transportministerens svar på det af Borgerrepræsentationens godkendte brev fra Overborgmester Ritt Bjerregaard til Transportministeren i 2009.

Vi ser frem til, at Københavnertunnelen ApS, OPP-Pilotprojekt til Motorring 2 Øst og City Terminal af 5. maj 2008 til Folketingets Trafikudvalg, kommer til at indgå i den af Regeringen bebudede strategiske analyse af anlæg af en østlig ringvejsforbindelse i hovedstadsområdet.

Godt og lykkebringende Nytår

**Peter Wimmelmann Larsen**

Dir./Projektkoordinator

*Bilag vedhæftet:*

Bæredygtig transport Bedre infrastruktur december 2008 side 37 og 46.doc.

TMU pkt. 5 af 17. december 2008 godkendt protokol. Bilag 8, udkast til brev til Transportministeren.

### Projekter der vil kunne begrænse trængsel på vejene i hovedstadsområdet

- Køge Bugt Motorvejen mellem Greve og Køge
- Motorring 4 mellem Taastrup og Frederikssundmotorvejen
- Frederikssundmotorvejens 2. etape mellem Motorring 4 og Tværvej
- Forbindelsen mellem Helsingørmotorvejen og Motorring 3

Det er tidligere politisk aftalt at udarbejde VVM-undersøgelser vedr. en udbygning af Helsingørmotorvejen mellem Øverød og Isterød. Beslutningsgrundlaget vil foreligge i 2009, hvorefter der vil skulle tages nærmere stilling til projektet.

Regeringen vil afsætte de nødvendige midler til et meget ambitiøst ITS-pilotprojekt på Helsingørmotorvejen, som kan bidrage til at forbedre trafikafviklingen i en årrække.

### Strategisk analyse af udbygningsmulighederne

Regeringen vil iværksætte en strategisk analyse af den langsigtede indretning af bane- og vejinfrastrukturen i hovedstadsområdet.

Analysen skal bl.a. behandle følgende overordnede, langsigtede muligheder og problemstillinger:

- Bedre stationskapacitet
- Øget banebetjening i "Håndfladen"
- Den fremtidige kollektive trafikbetjening i Ring 3-korridoren
- Fulldautomatisk S-banedrift
- Samspillet mellem byudvikling og mulige nye stationer
- Et trafikalt sammenhængende banenet
- Etablering af en fuldt udbygget Ring 4
- Anlæg af en østlig ringvejsforbindelse/havnetunnel
- Perspektiver i Ring 5-korridoren.

Kommunerne tænkes inddraget i arbejdet. Analysen kan ses som en opfyldelse af den forpligtelse til at udarbejde en trafikal helhedsplan for hovedstadsområdet, som regeringen og forligspartierne indgik aftale om i den politiske aftale af 2. februar 2006 om Cityringen.

Det er også nødvendigt at undersøge de konkrete muligheder for at udnytte infrastrukturen bedre ved at sprede trafikken mere hen over døgnet. Det handler om meget mere end trafik – det handler også om sædvaner og indretningen af vores samfund i øvrigt.

Regeringen vil derfor iværksætte en analyse af, om love, regler og sædvaner skaber barrierer for en bedre udnyttelse af infrastrukturen, f.eks. i forhold til om transporten af varer til butikkerne kan spredes over et længere tidsrum samt effekterne af en ændring heraf. Også indretningen af den grønne kørselsafgift kan indgå i analyserne.



### Private kompetencer skal udnyttes

Regeringen lægger vægt på at de kompetencer, der findes i den private sektor, inddrages bedst muligt i forbindelse med planlægning og udførelse af større anlægsprojekter på infrastrukturuområdet.

Det kan eksempelvis være i form af Offentligt Privat Samarbejde (OPS) eller Offentligt Privat Partnerskab (OPP).

Regeringen vil arbejde for, at større fremtidige anlægsprojekter, hvor det skønnes relevant, OPS-vurderes.

OPS- eller OPP-vurderingen kan eksempelvis ske i forbindelse med VVM-undersøgelsen.

De besluttede projekter vedr. anlæg af en Metrocityring og Femern Bælt forbindelsen omfatter brugerfinansiering.

Der kan også fremover være mulighed for brugerbetaling i forbindelse med konkrete projekter.

### Kommunale infrastrukturprojekter

Regeringen har noteret sig, at nogle kommuner på baggrund af blandt andet de nye opgaver, de har fået som følge af overtagelsen af ansvaret for en del af de tidligere amters investeringer i trafikinfrastruktur, finder det vanskeligt at finansiere og gennemføre større trafikinfrastrukturprojekter.

Regeringen vil derfor med inddragelse af KL frem mod forhandlingerne om en aftale for kommunernes økonomi i 2010 opstille mulige løsninger, som er i overensstemmelse med den aftalebaserede styring af den kommunale økonomi.

### Øget forskning – landstrafikmodellen

Regeringen vil afsætte 60 mio. kr. til udvikling af en landsdækkende trafikmodel, der kan styrke grundlaget for en langsigtet og helhedsorienteret infrastrukturplanlægning og give et mere nuanceret billede af de enkelte projekters trafikale effekter og virkning i forhold til miljø og CO<sub>2</sub>-udledning.

Landstrafikmodellen er bl.a. nødvendig med henblik på at skabe et bedre grundlag for at vurdere konsekvenser af konkrete initiativer i forhold til sammenhæng og trafikfordeling mellem individuel og kollektiv transport.

Modellen vil endvidere give et bedre grundlag for at vurdere de bredere konsekvenser af større infrastrukturprojekter for den trafikale sammenhæng i Danmark.



Transportminister Lars Barfoed  
Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Dokumentnr.  
2008-678722

Kære Lars

Jeg har med tilfredshed noteret mig, at der i Regeringens nyligt offentliggjorte plan for fremtidens transportpolitik lægges op til en strategisk analyse af en østlig ringvejsforbindelse / havnetunnel med inddragelse af kommunen i arbejdet. Jeg har endvidere noteret mig, at der i planen er en tilkendegivelse af, at sammenhængen mellem trafikinvesteringerne og den bymæssige udvikling skal sikres.

I december 2005 indgik Staten og Københavns Kommune en aftale om planlægning af en byudvikling i Københavns Nordhavn på 600.000 nye etagemeter og anlæg af en ny vejforbindelse (Nordhavnsvej) mellem Nordhavn og Helsingørmotorvejen. Vejen kan i en udgave, der kan betjene denne begrænsede byudvikling, anlægges for de aftalte 1,8 mia. kr. til den aftalte tid.

Københavns Kommune ønsker en vej, der er mere fremtidssikret, end den der fremgår af aftalen. Via vores fælles selskab By & Havn har vi netop gennemført en arkitektkonkurrence, der tegner lovende for de kommende årtiers byudviklingsmuligheder i hele Nordhavnsområdet. De indkomne arkitektforslag har sandsynliggjort udbygningen af en ny og bæredygtig bydel i Nordhavn på 3-4 mio. nye etagemeter. En ny vejforbindelse mellem Nordhavn og Helsingørmotorvejen skal derfor have en størrelse til at kunne trafikbetjene den nye bydel uden det går ud over trafiksikkerheden og afviklingen af den lokale trafik, hvis By og Havn skal kunne realisere værdierne i Ydre Nordhavn.

Et vejforslag til 1,8 mia. kr. kan ikke betjene den store udbygning på hele Nordhavn og være første stykke af en evt. havnetunnel.

Vi har derfor valgt at belyse konsekvenserne af et større og mere fremtidssikret Nordhavnsvejprojekt. Et forslag til plangrundlag med VVM-redegørelse for Nordhavnsvej sendes i begyndelsen af 2009 i offentlig høring. Her belyses to sidestillede vejforslag, der begge kan betjene en større byudvikling i Nordhavn end allerede aftalt. Begge vejforslag planlægges forberedt for videreførelse i en eventuel østlig ringvejsforbindelse / havnetunnel.

Rådhuset  
1599 København V

Telefon  
3366 3366

Telefax  
3366 7008

Direkte telefon  
3366 2201

E-mail  
Overborgmesteren@kk.dk

www.kk.dk

Jeg vil derfor foreslå, at det endelige valg af vejforslag sker i sammenhæng med den af regeringen bebudede strategiske analyse af anlæg af en østlig ringvejsforbindelse / havnetunnel, og at mulighederne for en større byudvikling end de allerede aftalte 600.000 etagemeter inddrages i denne forbindelse.

Med venlig hilsen

Ritt Bjerregaard