



Notat

Til Mikkel Skovgaard, medl. af Borgerrepræsentationen (Ø)

Svar vedr. Lynetteholm, trængsel og infrastruktur

Du har 22. april 2022 stillet en række spørgsmål til Økonomiforvaltningen om Lynetteholm, trængsel og infrastruktur. I dette notat svarer Økonomiforvaltningen på spørgsmålene.

Nedenfor oplistes spørgsmålene (kursiv), og under hvert spørgsmål fremgår Økonomiforvaltningens svar.

Spørgsmål 1.1

Ifølge "Forundersøgelse af Østlig Ringvej - Sammenfattende rapport" (side 6) er et primært formål med Østlig Ringvej at nedbringe trafikmængden i de indre bydele.

Kan forvaltningen bekræfte:

1) at de i rapporten beregnede reduktionstal for trafikken gennem de indre bydele er baseret på en kombination af ringvejen og en samtidig trafiksaneringsplan, og den samlede effekt heraf (jf. side 60 i rapporten) er et fald i trafikarbejdet i Indre By på 20 - 21 pct.?

Svar:

Det er korrekt, at der i afrapporteringen af Østlig Ringvej indgår et scenarie, hvori der er brugerbetaling på Østlig Ringvej og trafiksanering i de indre bydele. De omtalte sider i den sammenfattende rapport omhandler dette scenarie. Der indgår imidlertid også andre scenarier, herunder et scenarie, hvor der ikke er brugerbetaling på Østlig Ringvej og ikke er trafiksanering tilknyttet Østlig Ringvej.

Samlet set er det derfor ikke korrekt, at de beregnede reduktionstal for trafikken gennem de indre bydele *generelt* bygger på en kombination af Østlig Ringvej og en samtidig trafiksaneringsplan, sådan som spørgsmålet kan opfattes. Det er alene ét af flere scenarier i afrapporteringen af forundersøgelsen.

Spørgsmål 1.2

2) dette fald på 20 - 21 pct. ikke er i forhold til dagens trafik, men ift. den forventede trafik i 2050 og nettoeffekten dermed i 2050 ikke er en

06-05-2022

Sagsnummer i F2
2022 - 6310

Dokumentnummer i F2
1272972

Sagsnummer eDoc
2022-0135490

Sagsbehandler
Jacob Lundgaard

fredeliggørelse, men alene en reduktion i den ellers forventede stigning?

Der henvises således til notater fra Økonomiforvaltningen som svar på spørgsmål fra BR-medlemmer (dokumentnr 2020-0812424-2 af 6/10 2020 samt 2020-0812424-10 af 2/11 2020) som viser, at trafikken over Knippelsbro i 2050 forventes at være 32 % større end nu. Med Østlig Ringvej og tilhørende trafiksaneringer vil den kun være 8 % større. Der er således ikke tale om en fredeliggørelse, men om en reduktion i stigningen.

Svar:

Formålet med forundersøgelsen af Østlig Ringvej var at udarbejde et beslutningsgrundlag for en politisk stillingtagen til, om man ville arbejde videre med Østlig Ringvej. Til det formål skal man kende den trafikale effekt af selve Østlig Ringvej. Derfor er trafikmodelberegningerne opbygget, så effekten af Østlig Ringvej isoleres. Eksempelvis med et basisscenarie i 2050 uden Østlig Ringvej, der sammenlignes med et projektscenarie i 2050 med Østlig Ringvej, sådan som også metroundersøgelser og andre infrastrukturundersøgelser udarbejdes.

Hvis man havde valgt at sammenligne projektscenariet med Østlig Ringvej i 2050 med dagens situation, ville man ikke kunne bruge forundersøgelsen som beslutningsgrundlag for Østlig Ringvej. Det skyldes, at effektresultaterne i så fald ville omhandle den trafikale effekt af alle de ændringer, der indgår fra nu og til scenarieåret i trafikmodellen, herunder ændret samfundsøkonomi, befolkningsvækst, en letbane i Ring 3, Sydhavnsmetro, udbygning af Øresundsmotorvejen, Østlig Ringvej, en ny metroforbindelse over havnen og meget andet.

Det er således korrekt, at resultaterne fra forundersøgelsen af Østlig Ringvej ikke omhandler en sammenligning med trafikken i dag, men alene en sammenligning af situationer med og uden Østlig Ringvej i de forskellige scenarieår. Der er ikke udarbejdet trafikberegninger af effekten af Østlig Ringvej i dagens situation. Såfremt de blev udarbejdet, ville de antageligt vise, at Østlig Ringvej aflastede trafikken i byen, da det erfaringsmæssigt og naturligt er den effekt ringveje har, dog sandsynligvis i lidt mindre grad, da trafikniveauet er lavere i dag end det forventes at være i fremtiden.

Spørgsmål 1.3

3) at langt størstedelen af den mindre trafik i de indre bydele skyldes den forudsatte trafiksaneringsplan i København og ikke etableringen af Østlig Ringvej, idet der henvises til delrapporten "Forundersøgelse af en Østlig Ringvej - Analyser af trafik, brugerfinansiering og samfundsøkonomi", side 24?

Svar:

I det scenarie i afrapporteringen, der omhandler en Østlig Ringvej med brugerbetaling og en samtidig trafiksanering, kommer en del af effekten fra Østlig Ringvej og en del af effekten fra trafiksaneringsplanen. Forholdet mellem effekten af de to afhænger blandt andet af, hvilken bydel man ser på.

Hvis der sammenlignes med scenariet med Østlig Ringvej med brugerbetaling og uden trafiksanering ses, at aflastningen af Indre By stiger til det dobbelte med en trafiksanering tilknyttet. Til gengæld stiger trafikken med 15% på Nørrebro i scenariet med trafiksanering, som følge af omvejskørsel, hvor trafikken på Nørrebro falder i scenariet uden trafiksanering. Det scenarie i forundersøgelsen, der giver den største samlede reduktion i København, er scenariet uden brugerbetaling og uden trafiksanering. I dette scenarie falder trafikken samlet set med 5,3 % i København og Frederiksberg – se graf på side 45 i den rapport, der henvises til i spørgsmålet. Hvis Østlig Ringvej uden brugerbetaling kombineres med trafiksanering, vil trafikken falde yderligere. Et sådant scenarie er ikke afrapporteret uddybende i forhold til de trafikale effekter i forundersøgelsen, men indgår som følsomhedsberegning i afsnittet om samfundsøkonomi i *“Forundersøgelse af en Østlig Ringvej - Analyser af trafik, brugerfinansiering og samfundsøkonomi”* på side 58ff.

Spørgsmål 1.4

4) *at trafiksaneringer kan gennemføres separat uden en havnetunnel, idet etableringen af en Østlig Ringvej og en trafiksaneringsplan for København i princippet er to forskellige projekter og to forskellige beslutninger, og at kommunen kan vælge at gennemføre en trafiksanering uafhængigt af en havnetunnel, hvorved der kan opnås en væsentlig begrænsning af den gennemkørende trafik i de indre bydele, herunder reduktion af biltrafikken på Langebro og Knippelsbro samt Søgaderne, Farimagsgaderne og Voldgaderne? Der henvises til delrapporten “Forundersøgelse af en Østlig Ringvej - Analyser af trafik, brugerfinansiering og samfundsøkonomi”, side 49.*

Svar:

Både og. På den ene side kan man godt implementere trafiksanering uden en Østlig Ringvej, og man kan også godt etablere en Østlig Ringvej uden trafiksanering.

Trafiksanering generelt set kan reducere vejtrafikken. Den virker ved at påføre vejtrafikken gener, så nogle af trafikanterne skifter ruter, skifter transportmiddel, skifter tidspunkt for transport eller undlader at transportere sig. Udover at reducere vejtrafikken, kan trafiksanering også ofte føre til omvejskørsel og trængsel. Det kan både ses i afrapporteringen af Østlig Ringvej og i de mobilitetsanalyser, der blev afrapporteret til Teknik- og Miljøudvalget 10. maj 2021: [Videre proces for opfølgning på](#)

[mobilitetsanalyserne \(udsat sag\) | Københavns Kommunes hjemmeside \(kk.dk\)](#). Det er en naturlig følge af, at det bliver sværere at komme igennem for vejtrafikken.

En ringvej virker ved at tilbyde en ny og hurtigere mulighed for at komme til sin destination, især for ture, der ellers var nødsaget til at køre gennem en by eller et tæt bebygget område. Ringvejen skaber således i sig selv bedre fremkommelighed for vejtrafikken og medfører derfor ikke trængsel. Men ringvejen har samtidig den effekt, at den alt andet lige samlet set gør det mere attraktivt at køre bil, og hermed kan få vejtrafikken til at stige.

På den anden side hænger trafiksanering og ringveje derfor naturligt sammen, da ringvejen kan opsuge en del af den trængsel og omvejskørsel som trafiksaneringen skaber, og som ellers ville ske i nabobydele eller nabokommuner, og trafiksanering kan understøtte, at ringvejens effekt med mindre biltrafik i byen ad åre ikke skaber mulighed for mere biltrafik på de nu aflastede vejstrækninger. Således har København i dag gavn af de eksisterende ringveje rundt om byen, eksempelvis Motorring 3 og Amagermotorvejen, da trafikken og trængslen i byen alt andet lige ville være større, hvis de ikke var der. Det at kombinere trafiksanering og en ringvej er kendt fra mange steder – eksempelvis Odense og Gent – og generelt er anvendelsen af ringveje meget udbredt i Danmark som middel til at lede trafik udenom et område.

Spørgsmål 2

Med henvisning til, at langt størstedelen af den mindre trafik i de indre bydele skyldes den forudsatte trafiksaneringsplan i København og ikke etableringen af Østlig Ringvej (jf side 24 i delrapporten "Forundersøgelse af en Østlig Ringvej - Analyser af trafik, brugerfinansiering og samfundsøkonomi") bedes forvaltningen oplyse, om der er gennemført vurderinger af, hvorvidt en udvidet trafiksaneringsplan i sig selv kan give en et fald i trafikarbejdet i Indre By på 20 - 21 pct., dvs. uden en Østlig Ringvej? Hvis ikke, vil forvaltningen så foranledige, at der udarbejdes en sådan vurdering for yderligere trafiksaneringer, alternativt oplyse, hvad det vil koste at få fx Rambøll til at fremlægge en trafiksaneringsplan, som kan sikre et fald i trafikarbejdet i Indre By på 20 - 21 pct.?

Svar:

Der henvises her til mobilitetsanalyserne, der blev afrapporteret til Teknik- og Miljøudvalget 10. maj 2021: [Videre proces for opfølgning på mobilitetsanalyserne \(udsat sag\) | Københavns Kommunes hjemmeside \(kk.dk\)](#). Heri indgår eksempler på trafiksanering i København, der reducerer trafikken med omkring 20%. Samme trafiksanering medfører dog også omvejskørsel i nabokommunerne.

Spørgsmål 3

Ifølge "Forundersøgelse af Østlig Ringvej - Sammenfattende rapport" (side 6) er et primært formål med Østlig Ringvej at betjene Refshaleøen, Lynetteholm og andre byudviklingsområder tæt på centrum. I delrapporten "Forundersøgelse af en Østlig Ringvej - Analyser af trafik, brugerfinansiering og samfundsøkonomi, side 20 skriver Vejdirektoratet: "Hvis der ikke anlægges en Østlig Ringvej, vil den forudsatte udvikling på Nordøstamager være vanskelig at gennemføre. Den eksisterende infrastruktur i områderne vil ikke være tilstrækkelig til at håndtere trafikken med et rimeligt serviceniveau, og der må forventes meget lave rejsehastigheder og stor kødannelse."

Det fremgår endvidere (side 79-80) denne konklusion er baseret på følgende forudsætninger a) en samlet befolkningsvækst Københavns Kommune på cirka 27 pct. i perioden 2015 til 2035 og næsten 8 pct. fra 2035 til 2050, at arbejdspladserne i Københavns Kommune i alt vil vokse med cirka 21 pct. mellem 2015 og 2035, samt 7,5 pct. i perioden 2035 - 2050 samt at antallet af studiepladser i Københavns Kommune stiger med cirka 20 pct. frem mod 2035. Forvaltningen bedes kommentere i hvilket omfang disse forudsætninger stadig holder?

Svar:

Ifølge kommunens seneste befolkningsprognose forventes en vækst på 23,5 pct. i perioden 2015 til 2035, hvoraf lidt under halvdelen er realiseret (11 pct.). For perioden 2035 til 2050 forventes en vækst på 6,4 pct. For hele perioden 2015 til 2050 svarer det til 180.000 personer. Forventningerne er dermed nedjusteret en lille smule sammenlignet med forventningerne i forudsætningsberegningerne. Men det er vurderingen, at der er tale om en tidsforskydning, idet der også forventes vækst efter 2050.

Der udarbejdes ikke nye arbejds- og studiepladsprognoser årligt. Men i perioden ultimo 2014 til ultimo 2020 er antallet arbejdspladser steget med 10,7 pct., hvilket vil sige, at også hvad angår arbejdspladser er halvdelen af den forventede vækst i perioden 2015-2035 allerede realiseret. På baggrund heraf er det vurderingen, at den forventede udvikling i forundersøgelsen stadig synes realistisk. Det faktiske antal elever på ungdoms- og videregående uddannelser har ligget på et nogenlunde konstant niveau siden 2015, mens antallet af grundskolelever er steget med ca. 5.000. På baggrund af den lave realiserede vækst, og med de statslige planer om udflytning af studiepladser in mente, er vurderingen for nuværende, at 20 pct. frem mod 2035 er et højt estimat.

Spørgsmål 4

Endvidere er anført en række forudsætninger for bilejerskab for hele København og regionen. Imidlertid fremgår det ikke, hvad

bilejerskabet i de pågældende områder i Østhavnen er forudsat at være. Dette bedes oplyst.

Svar:

Nedenstående tabel viser det bilejerskab, der er anvendt i forundersøgelsen af Østlig Ringvej for Østhavnen.

	Lynetteholm	Refshaleøen	Quintus (indre del af Kraftværkshalvøen)	Kløverparken
2035	190	Ca. 177	183	183
2050	Ca. 180	Ca. 170	169	169

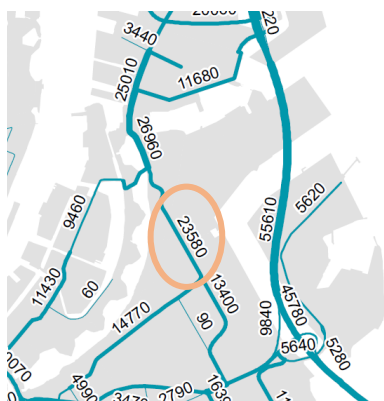
Tabel 1: Bilejerskab anvendt i forundersøgelsen af Østlig Ringvej i Østhavnen. Antal biler pr. 1000 indbyggere. Ca.-angivelse skyldes, at tal er et gennemsnit af de mindre zoner, der er anvendt i trafikmodellen. Kilde: Vejdirektoratet

Spørgsmål 5

Kan forvaltningen bekræfte at der kan forventes en biltrafik på 32.700 biler i døgnet på Forlandet uden Østlig Ringvej og 36.000 biler med en sænketunnel, idet der henvises til notater fra Økonomiforvaltningen som svar på spørgsmål fra BR-medlemmer (dokumentnr 2020-0812424-2 af 6/10 2020 samt 2020-0812424-10 af 2/11 2020) ?

Svar:

Det er korrekt, at forundersøgelsen viser, at der i 2050 uden en Østlig Ringvej vil komme ca. 32.700 biler på Forlandet. Økonomiforvaltningen kan imidlertid ikke bekræfte, at tallet, der beskrives i spørgsmålet for situationen med Østlig Ringvej, er korrekt. Som det ses af dokumentnr: 2020-0812424-2 side 15, vil der ifølge trafikmodelberegningerne, i en situation i 2050 med en Østlig Ringvej i østlig korridor, uden brugerbetaling og uden trafiksanering tilknyttet, komme ca. 23.600 biler på Forlandet i døgnet. Det betyder at Østlig Ringvej vil aflaste denne strækning mv. ca. 9.000 biler i døgnet sammenlignet med en situation i 2050 uden Østlig Ringvej. Se udklip fra dokument nedenfor.



Figur 1: Trafiktal på det nordøstlige Amager i scenarie i 2050, østlig korridor, uden brugerbetaling og uden trafiksanering. Orange ring markerer trafikniveau på Forlandet

Spørgsmål 6

Kan forvaltningen bekræfte, at der i delrapporten "Alternativ til Østlig Ringvej" (Rambøll), jf. scenarie 4, side 24ff fremgår, at hvis Lynetteholmen og de øvrige 3 områder etableres som bilfrie, opnås samme trængselsdæmpende effekt som Østlig Ringvej, og at antal bilture til Østhavnen da kun vil være 15 % mod 45 % med en havnetunnel?

Svar:

Ja, for en østlig ringvej med brugerbetaling. For en østlig ringvej uden brugerbetaling vil den trafikale aflastning af København være større. Det bemærkes hertil, at der i scenarie 4 ikke er en ringvejsforbindelse, der kan aflaste de indre bydele for gennemkørende vejtrafik.

Desuden indgår der i det helt bilfri scenarie - scenarie 4 - en række forbedringer i den kollektive trafik, der ikke indgår i basisscenariet med Østlig Ringvej fra samme rapport. Det er blandt andet en metroforbindelse med forbindelse til både Østerport og Forum. Således er det ikke bilfrihed, der sammenlignes med Østlig Ringvej i rapporten, således som det antydes i spørgsmålet, men en udgave af Østlig Ringvej med brugerbetaling, der sammenlignes med bilfrihed i kombination med en række andre opgraderinger i den kollektive trafik. Med Budget 21 besluttede Borgerrepræsentationen, at der både skal arbejdes videre med en ny metroforbindelse og en østlig ringvej til betjening af området, og kombinationen forventes at have endnu større effekt på trængslen i København. Hel eller delvis bilfrihed i Østhavnen kan supplere denne effekt, men har i sig selv ikke nogen effekt på den gennemkørende trafik mellem det nordlige Sjælland og Amager, således som en ringvej har.

Spørgsmål 7

Kan forvaltningen i forlængelse heraf også bekræfte, at det bilfrie scenarie uden havnetunnel vil bidrage positivt til kommunens målsætning jf. kommuneplanen 2019 om en skærpet trafikmålsætning, hvor maksimalt 25 pct. af trafikken i, til og fra København må være med bil - og omvendt - at en løsning med Østlig Ringvej vil forværre mulighederne for at nå målsætningen.

Svar:

. Jo flere områder i byen, der udvikles bilfrie, jo færre vil / kan tage bilen til og fra disse områder, og det bidrager således til den omtalte målsætning fra Kommuneplan 2019. Som det er beskrevet i rapporten Bilfri eller delvis bilfri Lynetteholm, kan der dog være andre ulemper ved disse scenarier.

Østlig Ringvej vil, alt andet lige, øge biltrafikken regionalt set, men reducerer samtidig vejtrafikken i store dele af København, og understøtter herved en række ønsker fra Kommuneplan 19 om mindre støj og forurening lokalt, mindre trafik i byen, frigørelse af areal fra privatbilismen mv.

Spørgsmål 8

Kan forvaltningen bekræfte, at der i delrapporten "Lynetteholmen - trafikale scenarier - hel eller delvis bil-fri bydel", side 7 fremgår, at det er muligt at etablere Lynetteholmen som bilfri bydel? Indebærer dette ikke, at Østlig Ringvej således IKKE er en forudsætning for byudviklingen af områderne, men at den alene er knyttet til en byudvikling med et bilejerskab, som er i modstrid med kommunens målsætning for bil-ture?

Svar:

Svaret afhænger af mange forhold, herunder eksempelvis, hvordan bil-frihed defineres og konkret udformes, hvilke andre tiltag man vil kombinere bilfrihed med, hvilke konsekvenser man vil acceptere for befolkningssammensætningens udvikling i disse byområder mv.

Såfremt man antager, at Østhavnen vil generere en trafikmængde svarende til andre steder i byen, så viser analysen Udvikling af Østhavnen inden 2035 (https://www.kk.dk/sites/default/files/2021-10/udvikling_af_oesthavnen_inden_2035_0.pdf), at man uden en Østlig Ringvej og uden en ny metrobetjening af området ikke vil kunne udvikle mere end 300.000 m2 bolig med tilhørende erhverv i alt i Østhavnen, uden at trafikken vil blive afviklet for dårligt på det nordøstlige Amager. Det svarer til cirka 6.500 indbyggere og cirka 6.000 arbejdspladser.

Spørgsmål 9

Kan forvaltningen bekræfte, at forvaltningen har afvist, at der skal ses nærmere på en byudvikling af Lynetteholmen/Østhavnen som bilfri bydele, fordi de bilfri scenarier angiveligt vil betyde lavere salgspriser, og at provenuet ved at sælge arealerne bliver mindre?

Der henvises således til forordet til delrapporten om det bilfri scenarie (side 1), at "Det bilfri scenarie vurderes at have en negativ effekt på byggeretspriserne på Lynetteholm, hvilket påvirker finansieringsmulighederne ved salg af grunde." samt (side 3) at "En hel bilfri bydel udfordrer den samlede business case for Lynetteholmen, da det reducerer byggeretspriserne og forudsætter store investeringer i infrastruktur, og (side 5) hvor det fremhæves, at det kan være sværere at indfri principaftalens tekst om at der skal sikres en mangfoldig og bredt sammensat bydel i et bilfri scenarie, "da man muligvis vil afskære en del af de potentielle tilflyttere, som ejer bil, fra at flytte til Lynetteholm. Efterspørgslen vil her i højere grad komme fra ikke-bilejere, som gennemsnitligt har et lavere rådighedsbeløb".

Svar:

Analyserne blev bestilt af Borgerrepræsentationen som faglige analyser af konsekvenserne ved forskellige scenarier for udviklingen af

Lynetteholm og Østhavnen, herunder bl.a. hel og delvis bilfri byudvikling. Analyserne er baseret på de daværende forventninger til byudvikling, metrolinjeføringer, udbygningstakter, mv.

Der er ikke taget stilling til, hvilke scenarier for byudviklingen på Lynetteholm og i Østhavnen, man vil gå videre med.

Økonomiforvaltningen konkluderer på baggrund af analyserne, at et helt bilfrit scenarie vil være svært at realisere, da scenariet på én gang reducerer finansieringspotentialen fra byudvikling på Lynetteholm, og samtidig forudsætter store investeringer i kollektiv infrastruktur. Omvendt konkluderes det, at man kan arbejde videre med et delvis bilfrit scenarie med en væsentlig reduktion i bilejerskabet i bydelen, uden væsentlige økonomiske konsekvenser.

Spørgsmål 10

Mener forvaltningen stadig, at det er vigtigt at tiltrække bilejere som derved kan udløse højere byggepriser, og at det ikke er relevant at se nærmere på et samlet scenarie, hvor en Østlig Ringvej kan spares ved at etablere de nye områder som bilfrie og hvor provenuet så alene kan anvendes til kollektiv trafik mm og hvor byudviklingen bidrager til at indfri målsætningen om max 25 % bilture?

Svar:

Økonomiforvaltningen har ikke en holdning til, hvorvidt det er ønskeligt at tiltrække bilejere til København eller ej, og der er ikke taget stilling til, hvordan anlægget af en Østlig Ringvej finansieres.

Det er en forudsætning for byudvikling på Lynetteholm og i den øvrige Østhavn, at områderne trafikbetjenes, og man vil også i bilfrie bydele have behov for at kunne køre til bydelen med beredskab, renovation, varelevering, busser mv.

Spørgsmål 11

Ifølge "Forundersøgelse af Østlig Ringvej - Sammenfattende rapport" (side 6) er de yderligere formål med Østlig Ringvej at forbedre adgangen til Københavns erhvervshavn, Københavns Lufthavn og Øresundsforbindelsen, at supplere de eksisterende vejforbindelser mellem Sjælland og Amager, der på længere sigt ikke har kapacitet nok, at give bedre adgang fra Syd- og Vestsjælland til især det østlige Amager, herunder Nordøstamager samt at give bedre adgang fra Nordsjælland til Amager, især Østamager, Københavns Lufthavn og Øresundsforbindelsen.

I delrapporten "Forundersøgelse af en Østlig Ringvej - Analyser af trafik, brugerfinansiering og samfundsøkonomi" (side 8) anføres, at "Størstedelen af den trafik, der benytter sig af en Østlig Ringvejs

forbindelse mellem Sjælland og Amager vil være trafikanter mellem det nordlige København, nordlige forstæder samt Nordsjælland og det nordøstlige Amager." Forvaltningen bedes fremlægge hvilken dokumentation der i dag foreligger af biltrafik mellem det nordlige København, nordlige forstæder samt Nordsjælland og så det nordøstlige Amager?

Svar:

Økonomiforvaltningen er umiddelbart ikke i besiddelse af fyldestgørende opgørelser, tællinger eller lignende, der kan anvendes til at konkludere noget om trafikken i dag mellem de områder, der spørges om. Hverken i forhold til mængden af trafik eller hvor stor andel denne trafik udgør af den resterende trafik i byen.

Spørgsmål 12

Hvad ligger til grund for den påståede hypotese om at størstedelen af biltrafikken i en Østlig Ringvej vil være mellem Nordøstamager og de angivne nordlige områder ?

Svar:

Trafikmodellen OTM, der er anvendt i forundersøgelsen af Østlig Ringvej (og forundersøgelsen af metrobetjening af Lynetteholm), kan vise resultaterne, så man kan se, hvor bilerne på en bestemt strækning kommer fra og skal hen. Det kaldes for et rutebundt.

I forundersøgelsen blev der udarbejdet rutebundter for en række strækninger, herunder strækningen af Østlig Ringvej mellem Nordhavn og Lynetteholm. Det betyder, at man bad OTM-trafikmodellen om at fortælle, hvor alle de køretøjer, der kører på præcis denne strækning, kommer fra og skal hen – eller rettelig: hvilke andre strækninger de også kører på. Resultatet heraf kan eksempelvis ses på side 22 i "Forundersøgelse af en Østlig Ringvej - Analyser af trafik, brugerfinansiering og samfundsøkonomi" for scenariet med brugerbetaling og trafiksanering tilknyttet, og på side 42 for scenariet uden brugerbetaling og uden trafiksanering tilknyttet. Som det ses af illustrationerne, er størstedelen af trafikken i Østlig Ringvej trafik, der skal mellem det nordlige Sjælland og det østlige Amager.

Spørgsmål 13

Hvor stor en del af biltrafikken i en Østlig Ringvej vil være ren overflytning af biler fra det eksisterende motorvejsnet vest om København .

Svar:

Forundersøgelsen af Østlig Ringvej viser, at Motorring 3 vil aflastes med cirka 2.500 biler i døgnet i den nordlige ende og cirka 8.000 biler i døgnet vest for København som følge af Østlig Ringvej i 2050 i et scenarie uden brugerbetaling og uden trafiksanering tilknyttet.

Det er dog ikke alle disse køretøjer, der forventeligt vil bruge Østlig Ringvej. Hvis Østlig Ringvej etableres, vil det have den effekt, at nogle biler, der eksempelvis ellers havde kørt gennem byen over Kgs. Nytorv via Ring 2, bruger Østlig Ringvej i stedet. Da der dermed bliver mere plads på Ring 2, er der biler, der vælger at bruge Ring 2 i stedet for Tagensvej. Herefter er der eksempelvis nogen fra Hillerødmotorvejen, der i stedet bruger Tagensvej, hvilket får nogle fra Motorring 3 til at bruge Hillerødmotorvejen og HC. Andersens Boulevard gennem byen i stedet for at køre udenom København ad motorvejssystemet, og nogle vælger nu at bruge Motorring 3 i stedet for Motorring 4, fordi det er blevet lettere at komme frem. Disse er alle afledte effekter af Østlig Ringvej, og de indgår i de trafikmodelberegningensresultater, der vises i forundersøgelsen. Det er således den samlede effekt af alle disse overflytninger, der vises på kortene som røde og grønne streger eller i tallene som mere eller mindre trafik.

Spørgsmål 14

I hvilket omfang foregår der samarbejde mellem Københavns kommune og omegnskommuner om potentielle kollektive investeringer mm som har til formål at reducere bilpendling ind og ud af København?

Svar:

I regi af KKR Hovedstaden samarbejder hovedstadskommunerne og Region Hovedstaden om en række såkaldte VIP-infrastrukturprojekter, der bl.a. omfatter udvikling af den kollektive trafik. Du kan læse mere herom her: <https://www.kl.dk/politik/kkr/kkr-hovedstaden/trafik-infrastruktur-klima-og-miljoe/>

I regi af Greater Copenhagen samarbejder de 85 kommuner og 4 regioner i Hovedstaden, Sjælland, Skåne og Halland om et såkaldt Trafikcharter med fokus på infrastrukturinvesteringer i hele geografien. Du kan læse mere herom her: https://www.greatercph.dk/infrastruktur_dk_2.0

Derudover samarbejder en række kommuner omkring København og Movia om undersøgelser af BRT-løsninger for Region Hovedstadens S-buslinjer. Københavns Kommune deltager i arbejdet om linje 200S, der kører gennem Husum.

På baggrund af beslutning i budget 2022, samarbejder Københavns Kommune derudover med Gladsaxe Kommune og Transportministeriet om en udredning af BRT og letbane på Frederikssundsvej mellem Nørrebro St. og Gladsaxe Trafikplads. Afrapportering af en tidligere undersøgelse af en letbaneløsning kan læses her: <https://www.kk.dk/sites/default/files/2021-10/Rapport%20Letbane%20N%C3%B8rrebro%20Gladsaxe.pdf>

Spørgsmål 15

Hvilke projekter samarbejdes der i givet fald om i form af analyser, planer og forslag?

Svar:

Se ovenstående svar.

Venlig hilsen

Jeppe Grønholt-Pedersen
Kontorchef