



## Til Økonomiudvalget

28-03-2017

Sagsnr.  
2017-0136649

### Orientering om igangsættelse af forundersøgelse af østlig ringvej

Dokumentnr.  
2017-0136649-1

Økonomiudvalget orienteres hermed om igangsættelse af forundersøgelsen af en østlig ringvej. Vedlagt er den samarbejdsaftale og de kommissorier, der er indgået med Transport-, Bygnings-, og Boligministeriet, Refshaleøens Ejendomsselskab og Region Hovedstaden.

Sagsbehandler  
Jacob Lundgaard

### Sagsbeskrivelse

Tidligere Transport- og Bygningsminister Hans Christian Schmidt henvendte sig i februar 2016 til overborgmesteren vedrørende medfinansiering af en forundersøgelse af en østlig ringvej. På baggrund heraf besluttede Økonomiudvalget 31. maj 2016 at afsætte 6 mio. kr. til Københavns Kommunes deltagelse i forundersøgelsen af østlig ringvej.

Med finansloven for 2017 kunne regeringen finansiere sin del af en forundersøgelse på i alt 24 mio. kr. Udover Københavns Kommunes 6 mio. kr., bidrager staten med 8 mio. kr., Refshaleøens Ejendomsselskab med 8 mio. kr., og Region Hovedstaden med 2 mio. kr.

På baggrund af drøftelser mellem de fire parter, er der nu indgået en samarbejdsaftale, et hovedkommissorium og fire delkommissorier for arbejdet, og forundersøgelsen vil nu blive igangsat.

Arbejdet er kort beskrevet organiseret i en styregruppe og i fire arbejdsgrupper. De oplystes nedenfor, og i parentes er angivet, hvilken part, der er ansvarlig for den enkelte gruppe:

- Tekniske og miljømæssige undersøgelser (Vejdirektoratet)
- Finansiering og organisering (Transport-, Bygnings-, og Boligministeriet)
- Analyser af trafik, betalingsvillighed og samfundsøkonomi (Vejdirektoratet)
- Trafiksaneringsplan (Københavns Kommune, Økonomiforvaltningen)

Ministeriet har det overordnede ansvar for forundersøgelsen. Københavns Kommune har selv ansvaret for at udarbejde en trafiksaneringsplan, men deltager desuden i de tre resterende arbejdsgrupper. Økonomiforvaltningen er tovholder i Københavns Kommune, og deltager sammen med Teknik- og Miljøforvaltningen i alle fire grupper.

De fire delundersøgelser forventes at vare til udgangen af 2018. Den endelige afrapportering af forundersøgelsen af østlig ringvej, udarbej-

**Center for Byudvikling  
Team Mobilitet**

Rådhuset, 3. sal, 28  
1599 København V

E-mail  
jlg@okf.kk.dk

EAN nummer  
5798009800176

des herefter, og forventes at være færdig i foråret 2019. Forventningen er, at forundersøgelsen skal kunne danne grundlag for en eventuel principbeslutning om østlig ringvej og en efterfølgende VVM-undersøgelse.

Folketingets Transport-, Bygnings- og Boligudvalg forventes orienteret om igangsættelsen af forundersøgelsen og kommissorier mv. 5. april 2017.

### **Bilag**

- Samarbejdsaftale
- Organisering af forundersøgelsen
- Hovedkommissorium + delkommissorier

København den 13. marts 2017

### **Samarbejdsaftale om forundersøgelse af østlig ringvej (havnetunnel) i København**

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, Københavns Kommune, Region Hovedstaden og Refshaleøens Ejendomsselskab er enige om at gennemføre en forundersøgelse af en østlig ringvej (havnetunnel) i København.

Det forventes at tage omkring to år og koste 24 mio. kr. at gennemføre forundersøgelsen af projektet. Parterne er enige om at forundersøgelsen finansieres i henhold til nedenstående model:

- Staten bidrager med 8 mio. kr.
- Københavns Kommune bidrager med 6 mio. kr.
- Region Hovedstaden bidrager med 2 mio. kr.
- Refshaleøens Ejendomsselskab bidrager med 8 mio. kr.

Forundersøgelsen organiseres i en styregruppe med deltagere på direktør- eller afdelingschefniveau fra Transport-, Bygnings-, og Boligministeriet (formand), Økonomiforvaltningen i Københavns Kommune, Vejdirektoratet, Region Hovedstaden og Refshaleøens Ejendomsselskab.

Der nedsættes ligeledes fire arbejdsgrupper, der gennemfører følgende delundersøgelser med tilhørende indikative budgetter:

- Tekniske undersøgelser og miljø (Vejdirektoratet): 7 mio. kr.
- Finansiering og organisering (Transport-, Bygnings- og Boligministeriet): 5 mio. kr.
- Trafik, betalingsvillighed og samfundsøkonomi (Vejdirektoratet): 7 mio. kr.
- Trafiksaneringsplan (Københavns Kommune): 3 mio. kr.

Formandskab for arbejdsgrupperne, der i udgangspunktet er på kontorchefniveau, og sekretariatsbetjeningen heraf er anført i parentes. Budgettet for arbejdsgrupperne er indikativt og kan justeres af styregruppen. De resterende 2 mio. kr. af budgettet indgår som en reserve, der ligeledes disponeres af styregruppen med henblik på at kunne prioritere delopgaver undervejs i forløbet.

## **Organisering af forundersøgelsen af en østlig ringvej i København**

Styringsmodellen skal sikre, at der sker en tilstrækkelig koordinering på tværs af de involverede parter, og at beslutningerne træffes på rette niveau. Samtidigt skal modellen sikre, at alt nødvendig viden, der eksisterer på tværs af organisationerne, bliver inddraget i processen og delt på tværs af de nedsatte arbejdsgrupper med henblik på at udarbejde ét, samlet produkt. Herudover skal modellen sikre samspillet med øvrige interessenter. Der er afsat 24 mio. kr. til forundersøgelsen, der forventes at tage ca. 2 år at gennemføre.

### **Styringsmodel**

#### *Styregruppen*

Der nedsættes en styregruppe, der har det overordnede ansvar for alle væsentlige beslutninger om indhold, økonomi, tidsplaner mv. Alle undersøgelsens bidragsydere stiller med et medlem af styregruppen, der i udgangspunktet er på direktør-, afdelingschefsniveau eller lignende. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er formand for styregruppen og står også for sekretariatsbetjening heraf. Styregruppen mødes efter behov.

Styregruppen træffer beslutning om de overordnede økonomiske rammer for de enkelte arbejdsgrupper. Ud af den samlede ramme for forundersøgelsen på 24 mio. kr. afsættes 2 mio. kr. i reserve, der disponeres af styregruppen til supplerende undersøgelser mv. Styregruppen træffer endvidere beslutning om de faglige rammer for forundersøgelsen, herunder hvilke temaer der indgår i den endelige rapport.

#### *Koordinationsgruppen*

Der nedsættes en koordinationsgruppe med repræsentanter fra alle parter, der har til ansvar at sikre koordineringen på tværs af arbejdsgrupperne og i forhold til styregruppen. Koordinationsgruppens medlemmer fungerer som kontaktpersoner for de involverede parter, så de rette kompetencer inddrages i arbejdsgrupperne til rette tid. Koordinationsgruppen kan endvidere drøfte behovet for prioritering af budgetterne mellem arbejdsgrupperne og udarbejde en indstilling herom til styregruppen, hvis det bliver nødvendigt. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er formand for koordinationsgruppen, der mødes efter behov.





### *Arbejdsgrupperne*

Side 2/2

Der nedsættes fire arbejdsgrupper, der hver især har ansvaret for de faglige bidrag i forundersøgelsen. Arbejdsgrupperne kan efter behov inddrage yderligere deltagere i arbejdet, herunder indkøbe ekstern konsulentbistand.

Der nedsættes en formand for hver arbejdsgruppe, som kommer fra den organisation, der udfører de faglige opgaver indenfor arbejdsgruppens område. Formanden har ansvaret for fremdriften i den enkelte arbejdsgruppe og for at arbejdsplanerne gennemføres inden for den fastsatte økonomiske ramme og til tiden. Eventuelle afvigelser bringes op for styregruppen hurtigst muligt.

### **Tidsplan**

De fire delundersøgelser afsluttes ultimo 2018 med henblik på sammenskrivning i en sammenfattende forundersøgelse af østlig ringvej, der afsluttes primo 2019. Koordinationsgruppen udarbejder indledningsvist en samlet tids- og procesplan for projektet, der godkendes af styregruppen. Arbejdsgrupperne udarbejder detaljerede tids- og arbejdsplaner for hver delundersøgelse.

### **Finansiering og rapportering**

De økonomiske midler til at gennemføre forundersøgelsen fordeles indledningsvist til de organisationer, som udfører de enkelte delundersøgelser. Hver organisation er således ansvarlig for håndtering af økonomien i delundersøgelsen, der afregnes i finanslovens indeks for forbrugerpriser, hvilket fx også anvendes i forbindelse med metrobyggeriet.

De udførende organisationer udarbejder kvartalsvis afrapportering til koordinations- og styregruppen om forbrug og fremdrift på delundersøgelserne. Der udarbejdes en skabelon med henblik på at sikre en ensartet rapportering af fremdrift og økonomi fra arbejdsgrupperne. Ved et eventuelt mindreforbrug på afsluttede delundersøgelser fordeles beløbet proportionalt mellem bidragsyderne til den samlede undersøgelse. Ved risiko for et eventuelt merforbrug skal indholdet i delopgaven i videst muligt omfang tilpasses, så budgettet overholdes. Alternativt må spørgsmålet løftes i styregruppen.

Parterne fakturerer ikke timer for deltagelse i koordinations- og styregruppemøder. Det er kun formandskabet i de enkelte arbejdsgrupper, der kan fakturere timer for analyse- og mødeaktivitet i de enkelte grupper.

## **Hovedkommissorium for forundersøgelse af en østlig ringvej (havnetunnel) i København**

Den fysiske planlægning i hovedstadsområdet har siden 1947 været struktureret omkring fingerplanen, der udgør en overordnet ramme for hovedstadens udvikling mod syd, vest og nord. De radiale fingre er efterhånden blevet forbundet af ringveje og -baner, der servicerer den tværgående trafik. Den østlige del af hovedstaden har frem til 1990'erne ikke i samme grad været underlagt en overordnet plan. Således er der i dag ikke en egentlig østlig ringvej, der netop vil kunne binde det overordnede vejnet sammen øst om byen, servicere den tværgående trafik og aflaste biltrafikken i de centrale bydele og på det overordnede kommunale og statslige vejnet.

En østlig ringvej vil også kunne betjene Refshaleøen og andre byudviklingsområder tæt på centrum og forbedre adgangen til Københavns Havn og Københavns Lufthavn. Ringvejen vil ligeledes kunne supplere de eksisterende vejforbindelser mellem Sjælland og Amager, der på længere sigt ikke har kapacitet nok.

Transportministeriet offentliggjorde i december 2013 en strategisk analyse af en østlig ringvej i København. Analysen viste, at projektet koster omkring 20 mia. kr. og forventes at have en samfundsøkonomisk forrentning på 4-6 pct. Analysen indeholdt en første vurdering af bidrag fra brugerbetaling og via grundværdistigninger. På baggrund af simple antagelser blev det resterende finansieringsbehov vurderet til ca. 8 mia. kr.

Den strategiske analyse af en østlig ringvej udgør et indledende undersøgelsesniveau, der viser projektets potentiale. Det næste skridt er at gennemføre en forundersøgelse, der kan danne grundlag for en politisk drøftelse og eventuel principbeslutning om projektet. Herefter vil skulle følge VVM-proces, som efterfølgende kan danne grundlag for en beslutning i Københavns Borgerrepræsentation og vedtagelse af en anlægslov i Folketinget.

Med Nordhavnsvej og Nordhavnstunnelen (etape 1/2) er der allerede truffet beslutning om at etablere det, der kan blive de første, mindre etaper af en fuldt udbygget østlig ringvej. Nordhavnsvej forventes at åbne i slutningen af 2017, og Nordhavnstunnelen er besluttet og finansieret med 'Principaftale om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen samt udbygning af Nordhavnen' mellem Københavns Kommune og staten fra juni 2014.

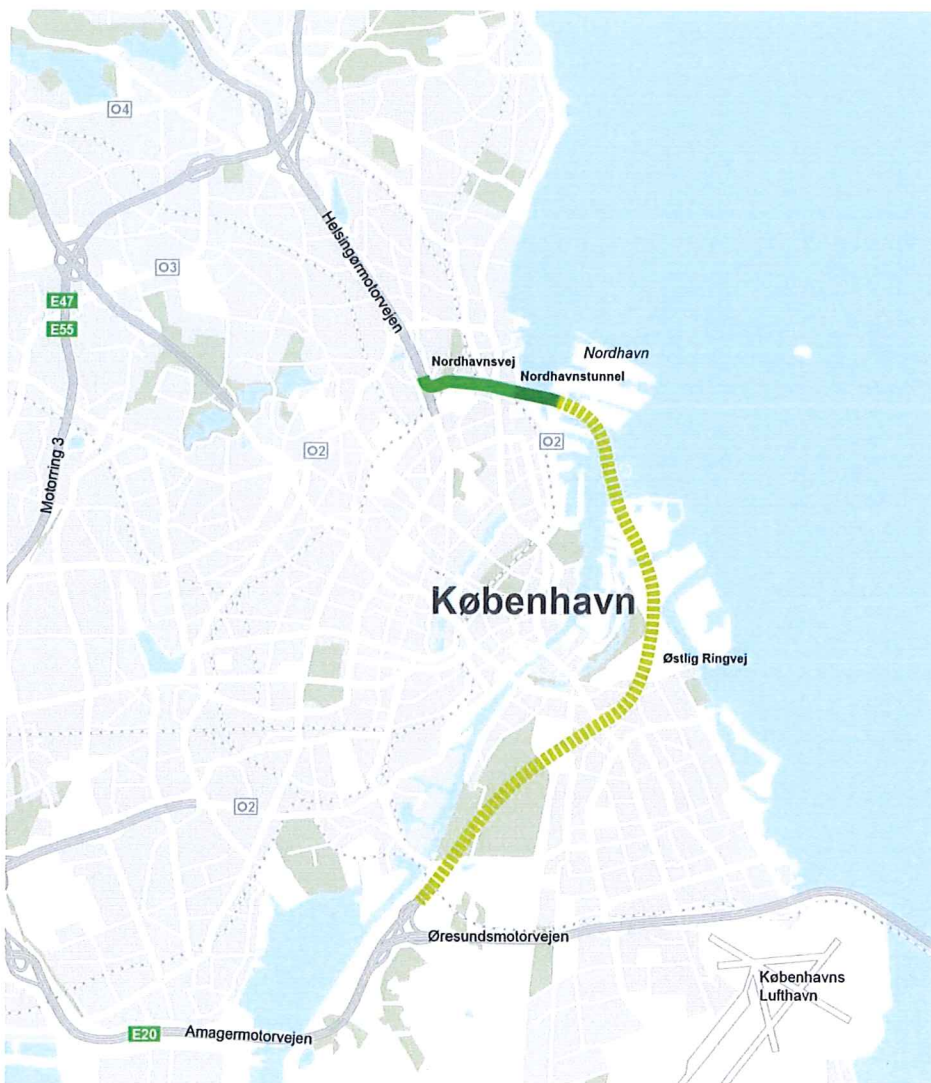


## Opgaven

Side 2/3

Formålet med forundersøgelsen er at tilvejebringe et bedre fagligt grundlag for en politisk drøftelse og eventuelt principbeslutning om projektet, herunder forhold om finansiering, organisering, trafik, miljø, teknik, samfundsøkonomi mv.

Der er tidligere blevet analyseret og drøftet forskellige linjeføringsalternativer for en østlig ringvej. Det videre arbejde i forundersøgelsen tager udgangspunkt i en overordnet linjeføringskorridor, der løber i tunnel fra Nordhavn via Amager til Amagermotorvejen (den såkaldte linjeføring B4), jf. kortet.



Forundersøgelsen fokuserer på en fuldt udbygget østlig ringvej, der med Nordhavnsvej og Nordhavnstunnelen vil kunne forbinde Helsingørmotorvejen i nord med Amagermotorvejen i syd, jf. kortet.





Der er udarbejdet fire delkommissorier, som tilsammen beskriver de enkelte delopgaver af forundersøgelsen. Delkommissorierne handler om:

Side 3/3

- Tekniske og miljømæssige undersøgelser
- Finansiering og organisering
- Analyser af trafik, betalingsvillighed og samfundsøkonomi
- Trafiksaneringsplan i tilknytning til projektet.

Delkommissorierne er vedlagt dette hovedkommissorium.

### ***Organisering***

Forundersøgelsen organiseres i en styregruppe med deltagere på direktør- eller afdelingschefniveau fra Transport-, Bygnings- og Boligministeriet (formand), Økonomiforvaltningen i Københavns Kommune, Vejdirektoratet, Region Hovedstaden og Refshaleøens Ejendomsselskab.

Der nedsættes fire arbejdsgrupper, der med reference til styregruppen gennemfører de enkelte dele af forundersøgelsen. Formandskabet for arbejdsgrupperne er som udgangspunkt på kontorchef- eller teamlederniveau. Arbejdsgrupperne kan sammensættes af en bredere deltagerkreds afhængig af den enkelte opgave, ligesom øvrige interessenter mv. vil kunne deltage på ad hoc basis i arbejdsgrupperne.

For at sikre koordineringen på tværs af arbejdsgrupperne nedsættes der ligeledes en koordinationsgruppe med repræsentanter fra alle parter.

### ***Tidsplan***

Det vurderes at tage omkring to år at gennemføre forundersøgelsen, der sættes i gang, når parterne har indgået en aftale herom. Arbejdet følger en samlet tids- og procesplan for projektet, der indledningsvist udarbejdes af koordinationsgruppen og godkendes af styregruppen.

### ***Økonomi***

Det samlede budget for forundersøgelsen er 24 mio. kr.



## **Delkommissorium for tekniske og miljømæssige undersøgelser af en østlig ringvej**

### ***Linjeføring, tilslutningsanlæg mv.***

De videre undersøgelser af teknik og miljø skal blandt andet kvalificere forskellige alternativer inden for den overordnede linjeføringskorridor B4 via Amager. Det gælder den nærmere placering af selve linjeføringen samt antallet og placeringen af tilslutningsanlæggene, som der endnu ikke er taget stilling til.

For at kunne give tilstrækkelig detaljerede svar på eksempelvis lokale trafik- og miljøforhold suppleres forundersøgelsens OTM-beregninger med mere detaljerede analyser af udvalgte kritiske steder under hensyn til forundersøgelsens samlede økonomi. De tekniske og miljømæssige undersøgelser vil således omfatte eksempler på mulige løsningsforslag, herunder anlægsoverslag, for de pågældende steder.

Muligheden for at minimere eventuelle varige trafikale gener for beboere tæt ved tilslutningsanlæggene vil ligeledes blive undersøgt nærmere. Det vil desuden blive undersøgt, hvordan eventuelle trafikale og miljømæssige gener i området omkring Amager Strandvej reduceres bedst muligt, samt hvordan Amager Fælled kan bevares som et attraktivt bynært naturområde, herunder i hvilket omfang et tilslutningsanlæg, som berører Amager Fælled, kan udelades.

De videre undersøgelser af linjeføring, tilslutningsanlæg mv. tager udgangspunkt i den strategiske analyse og vil blive gennemført på baggrund af yderligere trafikanalyser og tekniske forhold.

### ***Anlægsmæssige løsninger***

De videre undersøgelser omhandler løsninger, der forløber i tunnel fra Nordhavn via Amager til Amagermotorvejen. Fokus vil være på en fuldt udbygget østlig ringvej, der med Nordhavnsvej og Nordhavnstunnelen kan forbinde Helsingørmotorvejen i nord med Amagermotorvejen i syd.

Nordhavnsvej og den kommende Nordhavnstunnel etableres med to plus to vejbaner uden nødspor. En østlig ringvej vil skulle ligge i forlængelse af de to vejprojekter, og de videre tekniske undersøgelser omfatter derfor en dimensionering, der svarer hertil.



Strækningen fra Kløvermarken under Amagerbro til Amager Fælled vil som udgangspunkt skulle bores. For de øvrige delstrækninger undersøges forskellige anlægsmæssige løsninger nærmere. Det drejer sig blandt andet om muligheden for at anlægge delstrækningen under havneløbet som en sænketunnel, muligheden for at grave flere delstrækninger og muligheden for at anlægge hele projektet som boret tunnel. For borede strækninger omfatter undersøgelserne både anlæg af vejbaner i to tunnelrør og i ét tunnelrør i to etager.

Etablering af østlig ringvej vil generere en mængde jord, der vil skulle deponeres. Undersøgelsen vil derfor indeholde en overordnet vurdering af, om deponeringen kan samtænkes med anlægstekniske løsninger af østlig ringvej, der reducerer udgiften til etablering af projektet. I samarbejde med Københavns Kommune vil der desuden blive undersøgt, om deponering af overskudsjord kan medvirke til tilblivelsen af nye byudviklingsområder. Forslagene skal om muligt samtænkes med placering af den overskudsjord, som Københavns Kommune i forvejen forsøger at finde plads til at deponere. Forslagene kan give input til den finansieringsmæssige del af analysen, herunder om sådanne byudviklingsområder kan skabe medfinansiering til østlig ringvej.

Med udgangspunkt i den strategiske analyse og de videre tekniske undersøgelser udregnes anlægsoverslag for relevante alternativer efter principperne i ny anlægsbudgettering for fase 1-undersøgelser.

### **Miljø**

De videre undersøgelser indeholder overordnede vurderinger af forskellige løsninger, så miljøet påvirkes mindst muligt. De miljømæssige aspekter af projektet beskrives, så rammerne for en eventuelt efterfølgende VVM-undersøgelse kan præciseres yderligere, herunder de miljøafledte effekter af anlægsfasen. I den forbindelse overvejes det endelige antal scenarier og anbefalinger for trafik, anlæg mv. i forhold til udgifterne til en eventuelt efterfølgende VVM-undersøgelse.

Der vil ligeledes være fokus på at præcisere de økonomiske konsekvenser af miljøafledte effekter, afværgeforanstaltninger mv. Miljøeffekter som følge af en omfordeling af trafikken i de indre bydele mv. indgår også i de videre undersøgelser. Konkrete og mere dybdegående miljøeffekter vil dog først blive kortlagt i en eventuelt efterfølgende VVM-undersøgelse af projektet.

### **Organisering**

De videre undersøgelser af teknik og miljø organiseres i en arbejdsgruppe, der består af Vejdirektoratet (formand), Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og Økonomiforvaltningen. Yderligere deltagere kan inddrages ad hoc. Arbejdsgruppen refererer til styregruppen for den samlede forundersøgelse.

### **Tidsplan**



Undersøgelsen sættes i gang, når der er indgået en aftale mellem parterne.

Side 3/3

### ***Økonomi***

Der afsættes 7 mio. kr. til de videre undersøgelser af teknik og miljø.



## **Delkommissorium for finansiering og organisering af en østlig ringvej**

Der gennemføres en undersøgelse af, hvordan en østlig ringvej kan finansieres og organiseres. Undersøgelsen vil blandt andet se nærmere på muligheden for at inddrage private parter og for at organisere projektet som et offentligt privat-partnerskab (OPP). Organiseringsmulighederne omfatter:

- Private koncessionsmodeller.
- Hybridmodeller med delvis inddragelse af private parter.
- Eksisterende organiseringsmodeller.

I den forbindelse vil der blive gennemført en interessetilkendegivelsesrunde blandt relevante aktører med henblik på at belyse interessen for at finansiere, bygge og drive projektet. Desuden inddrages tidligere erfaringer og aktuel viden om forskellige modeller for at finansiere og organisere større infrastrukturprojekter.

Undersøgelsen vil ligeledes belyse mulighederne for helt eller delvist at brugerfinansiere projektet, herunder bidrag fra:

- Brugerbetaling fra trafikanter
- Grundværdistigninger
- Øgede skatteindtægter mv.

Analysen af anlægsoverslag, betalings-scenarier mv. vil indgå i den finansielle analyse af projektet, der samlet set vil kvalificere potentialet for at brugerfinansiere projektet.

### ***Organisering***

De videre undersøgelser om finansiering og organisering af projektet organiseres i en arbejdsgruppe, der består af Transport- Bygnings- og Boligministeriet (formand), Økonomiforvaltningen, Vejdirektoratet og Refshaleøens Ejendoms-selskab. Yderligere deltagere kan inddrages ad hoc. Arbejdsgruppen refererer til styregruppen for den samlede forundersøgelse.

### ***Tidsplan***

Undersøgelsen sættes i gang, når der er indgået en aftale mellem parterne.



## ***Økonomi***

Side 2/2

Der afsættes 5 mio. kr. til nærmere undersøgelser om finansiering og organisering af østlig ringvej.

## **Delkommissorium for analyser af trafik, betalingsvillighed og samfundsøkonomi for en østlig ringvej**

### ***Trafikanalyser***

De trafikale effekter af en østlig ringvej blev i den strategiske analyse vurderet på baggrund af trafikberegninger med OTM-modellen. Udgangspunktet for de nærmere trafikberegninger i forundersøgelsen er fortsat OTM-modellen, der benyttes til at fremskrive trafikale scenarier til et relevant beregningsteknisk åbningsår samt med et længere perspektiv.

Trafikanalyserne kan vise, hvordan forskellige scenarier påvirker trafikken på en østlig ringvej og det omkringliggende vejnet i hovedstadsområdet. Det gælder blandt andet i forhold til effekten af tilslutningsanlæggenes placering, konsekvenser af trafiksaneringstiltag mv. Trafikanalyserne suppleres med mere detaljerede analyser af udvalgte kritiske steder under hensyn til forundersøgelsens samlede økonomi. Analysen af trafikanternes betalingsvillig, jf. nedenfor, vil ligeledes indgå i trafikanalyserne for at kvalificere effekten af forskellige betalings-scenarier.

### ***Betalingsvillighed***

Trafikmodellerne er ikke designet til at belyse nærmere effekter af brugerbetaling på specifikke dele af infrastrukturen i hovedstadsområdet. Det er derfor nødvendigt at forbedre data- og modelgrundlaget for direkte brugerbetaling på en østlig ringvej. På den baggrund gennemføres en specifik analyse af de potentielle brugeres betalingsvillighed for at køre på en østlig ringvej. Analysen af betalingsvilligheden kan fx baseres på Stated Preference-metoder, hvor respondenterne blandt andet spørges til forskellige rutevalg i forhold til takster, skift af transportmiddel, kørselsomkostninger, alternative rejsetidspunkter mv.

Trafikanternes betalingsvillighed varierer blandt andet på baggrund af tidspunkt på døgnet. Det forventes ligeledes, at betalingsvilligheden i høj grad relaterer sig til passage af havneløbet mellem Sjælland og Amager, hvor alternativerne er få og ofte trængselsramte. På den baggrund tilrettelægges analysen, så det blandt andet er muligt at håndtere forskellige takstniveauer i forhold til tidspunkt på døgnet og om trafikanterne passerer havneløbet eller ej. Ligeledes





vil betalingsvilligheden blive opgjort i forhold til køretøjstyper/vægtgrænser og eventuelt andre relevante forhold.

Side 2/2

Analysen af trafikanternes betalingsvillighed indarbejdes i OTM-modellen og indgår derefter i trafikanalyserne af projektet. Herved afdækkes effekten af forskellige betalings-scenarier og dermed potentialet for at brugerfinansiere en østlig ringvej, hvilket indgår i de videre finansielle analyser af projektet.

### ***Samfundsøkonomi***

På baggrund af analyser af betalingsvillighed, trafik, anlægsoverslag mv. gennemføres der samfundsøkonomiske beregninger af relevante projektforslag, herunder af forslag hvor trafiksaneringsplanen og dens effekter indgår.

### ***Organisering***

De videre analyser af trafik, betalingsvillighed og samfundsøkonomi organiseres i en arbejdsgruppe, der består af Vejdirektoratet (formand), Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og Økonomiforvaltningen. Yderligere deltagere kan inddrages ad hoc. Arbejdsgruppen refererer til styregruppen for den samlede forundersøgelse.

### ***Tidsplan***

Undersøgelsen sættes i gang, når der er indgået en aftale mellem parterne.

### ***Økonomi***

Der afsættes 7 mio. kr. til de videre analyser af trafik, betalingsvillighed og samfundsøkonomi.

## **Delkommissorium for trafiksaneringsplan i tilknytning til en østlig ringvej**

I den strategiske analyse af østlig ringvej blev der foretaget en overordnet vurdering af muligheden for at trafiksanere indre by i forbindelse med anlæg af en østlig ringvej. Vurderingen blev foretaget med udgangspunkt i rapporten ”Trafikal fredeliggørelse af Indre By – efter anlæg af en havnetunnel” fra Københavns Kommune 1998.

Formålet med trafiksaneringsplanen fra 1998 var at illustrere, hvilke kvaliteter der kunne tilføres indre by, hvis den gennemkørende trafik blev reduceret. Planen viste, hvordan indre by kunne fredeliggøres, hvis der blev anlagt en havnetunnel, der også den gang var en væsentlig forudsætning for at gennemføre planen.

Der er sket meget i København, siden trafiksaneringsplanen blev gennemført i 1998. Der er flere indbyggere i byen, trafikken og trængslen er steget, flere cykler og byens fysiske rammer er blevet udviklet i de seneste knap 20 år. Planen fra 1998 relaterer sig desuden til en kortere version af havnetunnelen, der var planlagt på daværende tidspunkt.

### ***En ny trafiksaneringsplan***

Der udarbejdes en ny, overordnet trafiksaneringsplan i tilknytning til en østlig ringvej. Planen indgår som en del af den samlede forundersøgelse af projektet. Trafiksaneringsplanen omfatter indre by og eventuelt andre områder eller delstrækninger, som kan trafiksaneres, hvis der etableres en østlig ringvej om København. Det kan fx være tilfældet langs Amager Fælled, på Amager Strandvej eller for andre delstrækninger på Østamager eller i indre by, som i større eller mindre omfang vil kunne trafiksaneres, hvis der etableres en fuldt udbygget østlig ringvej.

Udgangspunktet for trafiksaneringsplanen er at begrænse den gennemkørende trafik i de områder eller på de delstrækninger, hvor en østlig ringvej bliver et reelt alternativ. Tanken er at tilskynde trafikanterne til at bruge ringvejen i stedet for det lokale vejnet. Trafikbegrænsende tiltag kan fx inkludere hastighedsbegrænsninger, lysreguleringer, vejbumper, tvangsrunder for tunge køretøjer, lukning af veje mv. Beboere, kunder, lokale erhvervsdrivende mv. skal stadig kunne anvende bil til de relevante områder og strækninger.



Udover at trafiksaneringsplanen skal kunne give et bud på, hvordan den gennemkørende trafik begrænses i relevante områder, skal planen eksemplificere, hvilke vejarealer der kan frigøres som følge af den begrænsede trafik og illustrere, hvad de frigjorte vejarealer alternativt kan anvendes til. Trafiksaneringsplanen skal desuden indeholde et skøn af den anlægsøkonomi, der knytter sig til etablering af planen.

Trafiksaneringsplanen tager udgangspunkt i de tekniske løsninger og forudsætninger, som gennemføres parallelt i de øvrige dele af forundersøgelsen. Undersøgelsen af muligheden for helt eller delvist at trafiksanere indre by og eventuelt andre områder eller delstrækninger i tilknytning til en østlig ringvej er således tæt koblet til de øvrige dele af forundersøgelsen, herunder de nærmere undersøgelser af linjeføring og af placeringen af mulige tilslutningsanlæg mv. Trafiksaneringsplanen er ligeledes koblet til analyserne af trafik og betalingsvillighed, og effekter af relevante trafiksaneringstiltag vil blive belyst nærmere i forbindelse med trafikanalyserne af projektet.

### **Organisering**

Arbejde med trafiksaneringsplanen i tilknytning til østlig ringvej organiseres i en arbejdsgruppe, der består af Økonomiforvaltningen (formand), Teknik- og Miljøforvaltningen, Vejdirektoratet og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet. Yderligere deltagere kan inddrages ad hoc. Arbejdsgruppen refererer til styregruppen for den samlede forundersøgelse.

### **Tidsplan**

Undersøgelsen sættes i gang, når der er indgået en aftale mellem parterne.

### **Økonomi**

Der afsættes 3 mio. kr. til at gennemføre trafiksaneringsplanen i tilknytning til en østlig ringvej.