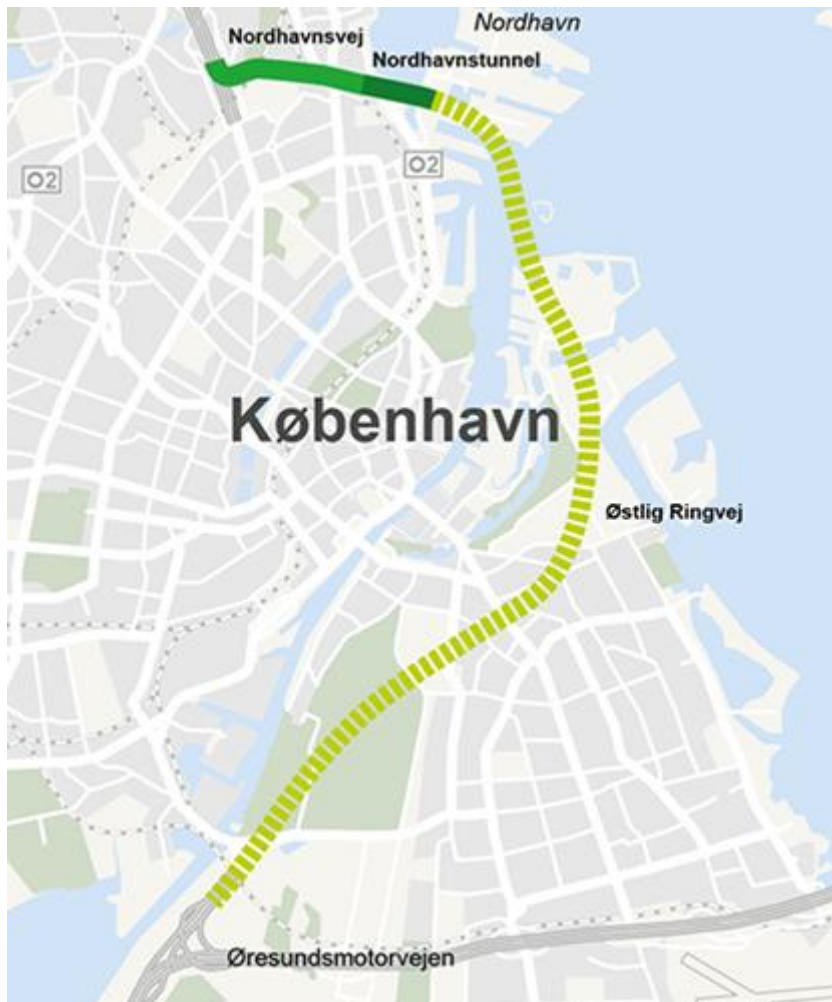


Midtvejsdialog om østlig ringvej

Lokaludvalgene for Østerbro, Indre By, Christianshavn, Amager Øst og Amager Vest **er** inviteres til midtvejsdialog om forundersøgelsen til østlig ringvej. Det foregår på Københavns Rådhus, 1. sal, udvalgsværelse D, 12. juni kl. 17.00 – 19.00.

Formålet med mødet er at fortælle om den igangværende forundersøgelse af østlig ringvej – baggrund, kommissorier og foreløbige undersøgelser – og få input fra jer til det videre forløb i forundersøgelsen.

Hvert lokaludvalg kan stille med tre deltagere.



Den 17. december 2017 var der indvielse af **Nordhavnsvej**,

"Nordhavnsvej får kolossal betydning for alle trafikanter i området. Bilerne og den tunge containertrafik bliver ført ned under jorden og hurtigere ud af byen, og samtidig får cyklisterne og den kollektive trafik meget bedre plads over jorden, når vi letter presset fra biltrafikken," udtalte daværende teknik- og miljøborgmester Morten Kabell (EL).

Næste skridt vil være, at der i 2018 træffes beslutning om den endelige udformning af 2. etape af østlig ringvej, **Nordhavnstunnellen fra Svanemøllebugten til selve Nordhavn.**

I 2019 afsluttes Transportministeriets forundersøgelse af den samlede østlige ringvej, som skal føre til en principbeslutning om **den sidste lange etape fra Nordhavn via Refshaleøen, videre under Amager til Sjællandsbroen.**

Christianshavn er i forvejen belastet af biltrafik, og vi ønsker ikke en løsning, der øger biltrafikken. Resultatet skulle gerne være det modsatte.

Der rejser sig nogle spørgsmål:

- Hvor meget vil Torvegade blive aflastet med biltrafik
- Vil der komme mere biltrafik fra Refshaleøen og gennem Christianshavn – fra beboere og af biler, der kører op på Refshaleøen og videre ind mod centrum?
- Hvordan hænger planerne sammen med indførelse af roadpricing?

For Christianshavn er det således ret afgørende, at det dyre vejprojekt med en østlig omfartsvej føre til mindre biltrafik gennem Christianshavn.

Nogle vil mene, at vi i stedet skal bruge de mange penge på at forbedre mere bæredygtige transportformer, eller at der i hvert fald sideløbende foretages investering i kollektiv trafik og cyklisme. I byer som Oslo og Stockholm er indført trængselsafgift for bilister, som dels er med til at dæmpe trafikken, dels er med til at finansiere store infrastrukturprojekter.

Jeg vedhæfter en interessant artikel fra Ingeniøren den 17. maj 2018, som omtaler en ny rapport med titlen 'Running to stand still', der er udarbejdet af ingeniørvirksomheden Sweco.

Den tekniske direktør Jakob Schwartz forudser, at transportmønstret forsat vil udvikle sig for borgerne, der færdes i byen.

»I fremtiden taler vi ikke om cyklister eller bilister, men snarere mobilister. Nogle gange tager vi bilen, nogle gange cyklen og andre gange den offentlige transport – alt efter hvad vi skal,« forudser han.

Det viser sig, at den gennemsnitlige transporttid er 70 minutter hver dag. »Det er bare et faktum, at vi er villige til at bruge en vis mængde tid på transport dagligt. Men vi bruger den jo anderledes i dag. Cyklen giver motion samtidig, og du kan lige svare på et par mails, mens du sidder i toget.«

»Vi mener, at man ikke kun skal tænke på at spare tid, men tænke på byrummet og borgerne som en aktiv del af bylivet. Borgeren er med til at skabe byen, så hvis vedkommende bare pendler over lange strækninger, så skaber det ikke byliv,« siger Jakob Schwartz.

Det er interessant at sammenholde denne rapport med planerne om en østlig ringvej, som nødvendigvis må ses i sammenhæng med den samlede transportplanlægning og hensynet til bylivet i København.