

VVM-undersøgelse af Københavnertunnelen ApS OPP-Projektforslag til en ringvej (langsgående havnetunnel) i København, inklusive tilslutningstunneler til Hillerødmotorvejen og Holbækmotorvejen.

Hermed let læselig udgave af ”Kommissorium for udspil om Hovedstaden”.

Jeg håber at man kan formå ministerudvalgets medlemmer til at læse nedenstående. Det tager ca. 15 minutter.

Alene den samfundsøkonomiske gevinst ved tunnellægning af Åboulevarden er ca. 7,7 mia. kr. pr. år.

Ref.: Status for Københavns Kommunes servicemål for trafikledelse, Redegørelse for trafikudvikling 2017.

Citat fra side 12: ”Samfundsøkonomiske gevinster ved signaloptimering ”Total besparelse pr. år* Åboulevarden (øst og vest) Kl. 8-9 (1 time), Bil 330 sekunder Ca. 7.700.000 kr. *Den totale besparelse pr. år er kun beregnet for de angivne tidspunkter, og ikke over hele døgnet.”

Desuden vil de samfundsmæssige årlige omkostninger, ca. 4.5 mia. kr., på grund af luftforurening i København og Frederiksberg blive nedbragt betydeligt, når Københavnertunnelen (den langsgående havnetunnel) inklusive tilslutningstunnelerne er bygget.

Det må gøre indtryk på ministerudvalgets medlemmer.

Tunnellægningen af Åboulevarden (tilslutningstunnelen til Hillerødmotorvejen), der vil skabe en grøn kile på 26,5 hektar, må også gøre indtryk på ministerudvalgets medlemmer.

Ministerudvalgets medlemmer bør hurtigst mulig igangsætte en VVM-undersøgelse af Københavnertunnelen ApS OPP-Projektforslag til en ringvej (langsgående havnetunnel) i København, inklusive tilslutningstunneler til Hillerødmotorvejen og Holbækmotorvejen, som Orbicon har estimeret til under 10 mio. kr.

Fordelene ved Københavnertunnelen (den langsgående havnetunnel):

- **Rensning af partikler og kvælstofforbindelser fra køretøjerne i Københavnertunnelen og i tilslutningstunnelerne til Hillerødmotorvejen og Holbækmotorvejen.**
- **CO₂ Besparelse på ca. 4 % (14.418 tons), af den totale udledning på 361.521 tons/år (2017), fra biltrafikken i København ved gennemsnitlig gennemkørsel af 48.000 køretøjer dagligt i Københavnertunnelen og tilslutningstunnelerne.**
- **Mindst 1,5 + 5,5 mia. kr. i besparelser pr. år på Miljø/Transporttid.**
- **5,8 km Boret tilslutningstunnel fra Hillerødmotorvejen ved ring II, til Københavnertunnelen med uhindret trafik, på Borups Allé, Bispeengbuen, Ågade, Åboulevard, Gyldenløvsgade og H.C. Andersens Boulevard, i byggeperioden.**

- Skabelsen af en ny 26,5 ha grøn kile/park med stillegader på Borups Allé, Bispeengbuen, Ågade, Åboulevard, Gyldenløvsgade og H.C. Andersens Boulevard.
- Værdiforøgelse på ca. 9,7 mia. kr. af 9.654 boliger/erhverv i forbindelse med 26,5 + 13,5 ha. (i alt 40 ha.) nye kiler/parker med stillegader.
- Store besparelser ved håndtering af skybrudssikring på overfladen.
- Nedrivning af Bispeengbuen med mulighed for salg af byggeretter for ½ - 1 mia. kr.
- Mulig åbning af Ladegårdsåen.
- 5,2 km Boret tilslutningstunnel fra Holbækmotorvejen ved Vigerslevvej til Københavnertunnelen.
- Skabelsen af en ny 13,5 ha grøn kile/park med stillegader, på Folehaven, Ellebjergvej og P. Knudsens Gade.
- Undersøisk Park and Ride anlæg med 6000 personbil pladser og 500 bus pladser med ”Peplemover” til Hovedbanegården/Cityringen.

Finansiering:

Finansiering, projektering, anlæg, efterfølgende drift og vedligeholdelse:

Projektet tænkes udført som betalingstunnel uden direkte udgifter for Staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune.

Projektet tænkes udbudt med en koncessionsperiode på 50 år,

(som Vejdirektoratets Offentlig-Privat-Partnerskabsaftale (OPP) med KMG – Kliplev Motorway Group, omfattede finansiering, projektering, anlæg, efterfølgende drift og vedligeholdelse af motorvejsprojektet Kliplev-Sønderborg).

Samlet overslagspris, i 2007 kvartal 3 priser, for hele tunnelsystemet, inklusive undersøisk Park and Ride anlæg ved Hovedbanegården, er 35 mia. kr.

Hvis Regeringen vil fulføre ”Kommissorium for udspil om Hovedstaden”, bør den straks igangsætte VVM-undersøgelse af Københavnertunnelen ApS OPP-Projektforslag til en ringvej (langsgående havnetunnel) i København, inklusive tilslutningstunneler til Hillerødmotorvejen og Holbækmotorvejen.

Nedenstående tekst pkt. 1-8 er specielt vigtigt i forbindelse med fordelene for, København, Frederiksberg og hovedstadsområdet med Københavnertunnelen ApS OPP-Projektforslag til en ringvej (langsgående havnetunnel) i København.

1. ”Det skaber en række udfordringer i forhold til at imødekomme behovet for nye boliger, trafikbelastning af infrastrukturen og bevare hovedstadsområdet som attraktivt og grønt”.
2. ”På flere felter kan det blive en barriere for erhvervsudviklingen, hvis infrastruktur, tilgængelighed og den fysiske planlægning ikke følger med”.
3. Der skal i arbejdet derfor blandt andet ses på, hvordan der gennem for eksempel bedre regulering kan skabes grundlag for flere attraktive erhvervsområder med nærhed til blandt andet miljøerne på universiteterne og de øvrige videregående uddannelsesinstitutioner, erhvervsklynger og infrastruktur”.

4. ”Analysen viser samtidig, at der er et stort potentiale for at øge boligudbuddet i hovedstadsområdet, men at potentialet begrænses af en række barrierer og udfordringer som for eksempel byudviklingsmuligheder og infrastruktur”.
5. ”Undersøgelser af boligpræferencer viser, at ren luft, begrænset grad af trafikstøj og nærheden til natur og grønne områder vægtes meget højt”.
6. ”Der skal derfor i arbejdet, for eksempel kigges på hvordan man kan ændre reguleringen, så den høje tilgængelighed til de grønne områder kan fastholdes, så mulighederne for multifunktionalitet i de grønne kiler til for eksempel rekreative områder, friluftsmål, forøget biodiversitet, anlæg til klimatilpasning og energiforsyning men videre, kan forbedres”.
7. ”I forhold til (i.f.t) indsatser til styrkelse af luftkvaliteten og lignende, vil initiativer udarbejdes i det kommende arbejde med en styrket klima- og luftforureningsindsats, der ventes offentliggjort i efteråret 2018, og vil efterfølgende kunne indgå i udspillet om Hovedstaden 2030”.
8. ”Det kan for eksempel være i forbindelse til attraktive byrum, begrænset grad af trafikstøj, ren luft, kulturliv og hovedstadsområdets grønne og blå profil, herunder naturgenopretningsprojekter, nem adgang til grønne områder, strande, havet, mange friluftstilbud samt en høj grad af tryghed og modstandsdygtighed over for klimaforandringer”.

Den understregede tekst er specielt vigtigt i forbindelse med fordelene for, København, Frederiksberg og hovedstadsområdet med Københavnertunnelen ApS OPP-Projektforslag til en ringvej (langsgående havnetunnel) i København.

Regeringen har iværksat flere initiativer for at skabe et Danmark i bedre balance, blandt andet: modernisering af planloven, nedsættelse af takster på færgebilletter og trafik over Storebæltsbroen, anbefalinger fra Udvalget for levedygtige landsbyer, udflytning af statslige arbejdspladser og uddannelser med videre. Det er imidlertid vigtigt også at have fokus på hovedstadsområdet, som fungerer som en vigtig vækstmotor i Danmark, og som er i konkurrence med andre nordeuropæiske storbyer. Hovedstadsområdet vokser. Ifølge Danmarks Statistiks befolkningsprognose forventes befolkningen i hovedstadsområdet at stige med 200.000 frem mod 2030. Det skaber en række udfordringer i forhold til at imødekomme behovet for nye boliger, trafikbelastning af infrastrukturen og bevare hovedstadsområdet som attraktivt og grønt. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har fået udarbejdet en analyse, som viser, at der er potentiale for at øge boligudbuddet i hovedstadsområdet, men at disse imidlertid begrænses af for eksempel reglerne om byudvikling og adgang til infrastruktur.

Hovedstadsområdet har et stærkt udgangspunkt med styrkepositioner inden for blandt andet, ”life science”, finanssektoren, det maritime område og turisme/kreative erhverv. I hovedstadsområdet er ”life science”-industrien, for eksempel ansvarlig for over 20.000 arbejdspladser, og dertil beskæftiger de stærke vidensmiljøer omkring Københavns Universitet og Dansk Teknisk Universitet ca. 5.000 ”life science”-forskere. I finanssektoren vil Storbritanniens forestående udtræden af EU, skabe muligheder for at andre europæiske storbyer, herunder København, kan overtage en del af Londons finansielle aktiviteter. Og i forhold til Det Blå Danmark er hovedstadsområdet hjemsted for nogle af de største rederier, ligesom der findes et stærkt maritimt iværksætttermiljø. Endeligt står de kreative erhverv og turismen for op imod 20 procent af beskæftigelsen i hovedstadsområdet.

Det er imidlertid vigtigt, at hovedstaden også fremadrettet er international attraktiv for fortsat at kunne tiltrække investeringer og kompetencer.

På flere felter kan det blive en barriere for erhvervsudviklingen, hvis infrastruktur, tilgængelighed og den fysiske planlægning ikke følger med.

Der igangsættes derfor et tværministerielt arbejde om hovedstadsområdets udvikling frem mod 2030 med henblik på, at der udarbejdes et udspil der skal styrke hovedstadsområdet som et område, hvor det er attraktivt at investere, arbejde og bo mv.

Et centralt element i arbejdet med Hovedstaden 2030 vil være at undersøge mulighederne for at forbedre reguleringen med henblik på at understøtte væksten i Hovedstaden, herunder kan revisionen af Fingerplanen (landsplansdirektivet for hovedstadsområdet planlægning), som Erhvervsministeriet har igangsat, og hvor der er indkommet ca. 150 konkrete ændringsforslag fra de 34 hovedstadskommuner, inddrages, ligesom andre af regeringens igangværende arbejder med relevans for Hovedstaden kan inddrages. Udspillet skal komme med bud på initiativer, der adresserer de udfordringer, som hovedstadsområdets står over for frem mod 2030.

Udspillet skal blandt andet forholde sig til:

1. Fokus på vækst og viden i hovedstadsområdet

I hovedstadsområdet er der en stor koncentration af udenlandske investeringer, privat forskning og udvikling og en høj koncentration af højteknologiske virksomheder og vidensintensive serviceerhverv. Frem mod 2030 vil det derfor være afgørende at fastholde og udbygge hovedstadsområdets position med gode rammebetingelser for både nu- og fremtidens virksomheder, en konkurrencedygtig detailhandel og et innovativt og omstillingsparat erhvervsmiljø.

Der skal i arbejdet derfor blandt andet ses på, hvordan der gennem for eksempel bedre regulering kan skabes grundlag for flere attraktive erhvervsområder med nærhed til blandt andet miljøerne på universiteterne og de øvrige videregående uddannelsesinstitutioner, erhvervsklynger og infrastruktur. Som led heri kan blandt andet en modernisering af stationsnærhedsprincippet, så attraktivt erhvervsbyggeri ikke unødigt forhindres, undersøges nærmere. Der kan også kigges på, hvordan hovedstadsregionen reguleringsmæssigt kan understøttes som attraktivt udviklings- og teststed for smart city-løsninger, herunder deleøkonomi og cirkulær økonomi med videre, ligesom udspillet kan indeholde elementer fra regeringens igangværende initiativer vedrørende "life science"-industrien, udviklingen af en digital "hub" (datanetværk), hovedstaden som finansielt centrum, det blå Danmark med videre. Endeligt kan der i arbejdet kigges på, hvordan indsatsen for at tiltrække talenter til universiteterne, de øvrige videregående uddannelsesinstitutioner og erhvervslivet kan understøttes, herunder hvordan det stærke universitets- og forskningsmiljø omkring for eksempel Københavns Universitet, Copenhagen Business School og Danmarks Tekniske Universitet og vidensmiljøerne omkring institutioner som for eksempel Københavns Erhvervs Akademi og Københavns Professionshøjskole bedst muligt kan understøtte hovedstadsområdet.

2. Plads til flere borgere

Hovedstadsområdets 34 kommuner er i dag bopæl for lidt over 2 mio. indbyggere, og befolkningen i hovedstadsområdet forventes at stige med 200.000 frem mod 2030. Samtidig bygges der aktuelt ikke boliger, herunder studieboliger, i tilstrækkeligt omfang til, at udbuddet matcher efterspørgslen. I januar 2018 har Transport-, Bygnings- og Boligministeriet således offentliggjort en større analyse af det fremtidige boligmarked i København, som viser, at der skal opføres yderligere 26.000 boliger i København og Frederiksberg frem mod 2020, hvis udbuddet af boliger skal matche efterspørgslen. Sidste år blev der opført knap 5.900 nye boliger i København og Frederiksberg, hvilket langt fra er tilstrækkeligt til at opfylde den estimerede efterspørgsel. Analysen viser samtidig, at der er et stort potentiale for at øge boligudbuddet i hovedstadsområdet, men at potentialet begrænses af en række barrierer og udfordringer som for eksempel byudviklingsmuligheder og infrastruktur. Undersøgelser viser, at der er størst efterspørgsel på boliger i den centrale del af hovedstaden, mens interessen umiddelbart er dalende i takt med tiltagende afstand fra København. Over halvdelen af den forventede befolkningstilvækst i hovedstadsområdet forventes at ske i den centrale del, det vil sige København og Frederiksberg. Det giver et øget pres på bolig efterspørgslen og dermed prisstigninger i den centrale del af hovedstadsområdet.

Der skal i arbejdet derfor blandt andet ses på, hvordan man for eksempel reguleringsmæssigt kan understøtte udviklingen af de mange potentielle boligområder, så der er plads til de mange nye beboere som skal have et sted at bo, et arbejde, adgang til grønne områder, til rekreation og muligheden for at transportere sig, for eksempel ved omdannelse af eksisterende erhvervsområder til boligområder. Herunder skal bl.a. kigges på, hvordan der kan skabes flere velfungerende og attraktive bycentre – både i de tættere og tyndere befolkede dele af hovedstadsområdet. Der skal også kigges på, hvordan det kan understøttes, at nye byområder, herunder havneområder, kan tages i anvendelse. Endvidere skal arbejdet koordineres med regeringens indsats i forhold til parallelsamfund og ghettoer.

3. Effektiv og smart mobilitet

Med en øget befolkningstilvækst, flere arbejdspladser og en bystruktur med flere centre opstår et voksende transportbehov. Udviklingen i persontrafikken forventes således at stige med 8,3 pct. i Region Hovedstaden fra 2010 til 2030. Det giver et pres på både vejene, skinnerne og cykelstierne og kan betyde øget luft- og støjforurening. Det er derfor en central udfordring frem mod 2030 i forbindelse til infrastruktur i hovedstadsområdet, at trængslen begrænses, også under hensynstagen til morgendagens transportteknologier, trafikstyring med videre. Det gælder inden for hovedstadsområdet, og det gælder med hensyn til forbindelserne ud i det øvrige Danmark og resten af verden.

Trafikudviklingen i Region Hovedstaden 2010-2030 – Tetraplan 2013:

Der er allerede taget en række initiativer i hovedstadsområdet, herunder etablering af letbanen langs ring 3, udbygningen af metroen, arbejdet med udvidelse af Københavns Lufthavn, Kastrup (CPH) og igangsættelse af en række undersøgelser vedrørende, blandt andet en østlig ringvej i København (havnetunnel) og Hillerødmotorvejens forlængelse.

Der vil endvidere i forbindelse med den nye fingerplan skulle tages stilling til en række arealreservationer og linjeføringer.

Det skal overvejes om der er andre allerede igangsatte tiltag, som kan være af relevans for udspillet, ligesom det kan overvejes, om der er reguleringsmæssige barrierer, der forhindrer de lokale myndigheder i at udbygge, effektivt vedligeholde eller udnytte den eksisterende infrastruktur.

På infrastrukturområdet vil der som en del af udvalgets arbejde indgå en kortlægning af de infrastrukturelle udfordringer, der gør sig gældende dels inden for hovedstadsområdet, dels i hovedstadsområdets kobling til det øvrige Danmark.

Kortlægningen kan blandt andet belyse, om og hvordan igangværende infrastrukturprojekter og -initiativer passer ind i og imødegår de infrastrukturelle udfordringer i hovedstadsområdet.

4. Et aktivt, attraktivt og grønt hovedstadsområde

Bylivskvaliteter "liveability" bliver i stigende grad vigtige for en storbys evne til at tiltrække og fastholde talenter internationalt, og dermed også for turisme, erhvervsudvikling og investeringstiltrækning. I internationale ranglister placerer hovedstadsområdet sig aktuelt ofte i toppen i forhold til "liveability". København var i 2008, 2013 og 2014, ifølge Monocle Magazine, verdens bedste by at bo i. I 2016 lå København imidlertid på 4. plads og i 2017 var København faldet til en 6. plads. Undersøgelser af boligpræferencer viser, at ren luft, begrænset grad af trafikstøj og nærheden til natur og grønne områder vægtes meget højt. Samtidig sætter det fremtidige behov for flere boliger og erhvervsområder de grønne områder og miljøet under pres. Der skal derfor i arbejdet, for eksempel kigges på hvordan man kan ændre reguleringen, så den høje tilgængelighed til de grønne områder kan fastholdes, så mulighederne for multifunktionalitet i de grønne kiler til for eksempel rekreative områder, friluftsmål, forøget biodiversitet, anlæg til klimatilpasning og energiforsyning men videre, kan forbedres.

I forhold til (i.f.t) indsatser til styrkelse af luftkvaliteten og lignende, vil initiativer udarbejdes i det kommende arbejde med en styrket klima- og luftforureningsindsats, der ventes offentliggjort i efteråret 2018, og vil efterfølgende kunne indgå i udspillet om Hovedstaden 2030.

I arbejdet kan også ses på, hvordan man understøtter de lokale myndigheder i at fastholde og udbygge hovedstadsområdets særlige bylivskvaliteter – til gavn for hovedstadsområdets indbyggere og som et aktiv internationalt. Det kan for eksempel være i forbindelse til attraktive byrum, begrænset grad af trafikstøj, ren luft, kulturliv og hovedstadsområdets grønne og blå profil, herunder naturgenopretningsprojekter, nem adgang til grønne områder, strande, havet, mange friluftstilbud samt en høj grad af tryghed og modstandsdygtighed over for klimaforandringer. Det skal i den

forbindelse overvejes, om arbejdet kan bidrage til opfyldelse af FN's 17 verdensmål, især det 11. verdensmål vedrørende bæredygtige byer og lokalsamfund.

Organisation og tidsplan

Der forberedes et politisk udspil, der kan offentliggøres ultimo 2018/primus 2019. Med henblik på at forberede udspillet nedsættes et ministerudvalg bestående af erhvervsministeren (formand) og finansministeren, økonomi- og indenrigsministeren, transport-, bygnings og boligministeren, miljø- og fødevareministeren samt uddannelses- og forskningsministeren.

Der etableres samtidig en styregruppe på beslutningsniveau (DC) med ovenstående ministerier.

Der nedsættes et sekretariat bestående af Erhvervsministeriet, Finansministeriet og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, der betjener udvalget. Andre relevante ministerier inddrages, hvor det er relevant. Eksterne interessenter kan ligeledes blive involveret i arbejdet, herunder Region Hovedstaden, hovedstadsområdets kommuner, Dansk Industri med videre.

Ministerudvalget får til opgave at forberede et politisk udspil, der forelægges for Regeringens Økonomiudvalg (ØU) og efterfølgende Regeringens Koordinationsudvalg (KU) ultimo 2018/primus 2019. I forbindelse med arbejdet vil de samfundsøkonomiske effekter (udgiftsmæssige- og erhvervsøkonomiske konsekvenser, arbejdsudbuds- og BNP (brutto national produkt) - effekter af forslagene blive beregnet og indgå som del af beslutningsgrundlaget.

Hilsen

Peter Wimmelmann Larsen
Dir./Projektkoordinator
Københavnertunnelen ApS

Se OPP-Projektforslaget i detaljer på www.kobenhavnertunnelen.dk