

Infrastrukturprioriteringer i Hovedstaden KKR-møde 13. september 2016

En storbyregion i vækst

Hovedstadsregionen er den tættest befolkede del af Danmark. Vi vokser ikke kun målt på indbyggertal, men også som metropolområde i kraft af Greater Copenhagen-samarbejdet, der omfatter 3,9 mio. indbyggere fordelt på tre regioner og 79 kommuner.

Hovedstaden er vigtig som Danmarks vækstmotor. Omkring halvdelen af den danske eksport skabes af virksomhederne i hovedstadsregionen, og det er her, der bliver skabt flest nye arbejdspladser. 85 % af de udenlandske investeringer i Danmark placeres i Hovedstaden.

En af forudsætningerne for at kunne klare sig i den internationale konkurrence og fortsat være lokomotiv for den danske vækst er en moderne og effektiv infrastruktur. Både internt i hovedstadsregionen og i form af gode forbindelser til resten af Danmark og til udlandet. Det skal være nemt at komme omkring. Både borgere, studerende og virksomheder er afhængige af en velfungerende og veludbygget infrastruktur. Endvidere medvirker en effektiv infrastruktur til at binde hele regionen sammen, herunder også at gøre det mere attraktivt at bosætte sig i hele regionen. Et velfungerende transportsystem er således afgørende for erhvervslivets produktivitet og borgernes livskvalitet i et moderne samfund. Samtidig er det dog vigtigt, at der i forbindelse etablering af ny infrastruktur etableres de nødvendige støjdæmpende foranstaltninger mv.

Trængslen hæmmer væksten

Pendlingen i hovedstadsområdet er markant. I alt 68% af alle beskæftigede i hovedstadsområdet¹ pendler dagligt ud af deres kommune for at gå på arbejde i en anden kommune. Mere end 172.000 personer pendler dagligt ind til centralkommunerne og tilsvarende pendler ca. 112.000 pendler ud til kommuner i hovedstadsområdet. Trængsel på vejene og kapacitetsproblemer på banen er et problem, der allerede i dag berører mange i hovedstadsregionen, og udfordringerne vil vokse i de kommende år, hvor indbyggertallet forventes at stige med over 200.000. I 2025 forventes trængslen at betyde, at bilisterne spilder over 18 mio. timer på at sidde i kø. Samtidig skal den kollektive trafik i hovedstadsområdet i 2025 håndtere 15 pct. flere ture end i dag, svarende til 141.000 ekstra ture dagligt.

I dag foretages alle rejser i, til og fra København for 40 pct.'s vedkommende med bil, 24 pct. med kollektiv trafik og 36 pct. på cykel. Den kollektive trafik i hovedstadsområdet består i dag af S-tog (mere end 100 mio. rejser per år), lokalbaner (ca. 7,5 mio. rejser per år), metro (ca. 57 mio. passagerer i 2015), samt A-, S- og lokalbusser (ca. 185 mio. passagerer i 2015). Den kollektive trafik har således en central rolle i at sikre god mobilitet og reducere trængslen i hovedstadsområdet samtidig med, at en udbygget kollektiv trafik medvirker til at reducere CO₂-udledningen. Der er dermed behov for investeringer rettet mod både bane og vej.

Med det forventede øgede befolkningstal og ønsket om at sikre økonomisk vækst stiger presset på at sikre god mobilitet og fremkommelighed i vej- og baneinfrastrukturen.

Der er behov for en sammenhængende planlægning

Infrastrukturen har en afgørende betydning for væksten – herunder i forhold til at sikre metropolens position internationalt bl.a. via Copenhagen Airport.

Parterne bag Greater Copenhagen er på vej til at vedtage et fælles trafikcharter for hele metropolregionen, som bl.a. inkluderer følgende indsatser, der er af afgørende betydning for Greater Copenhagenens position som Nord-europas trafikale knudepunkt:

- Copenhagen Airport,
- Femern Bælt-forbindelsen
- Forbindelser over Øresund og
- Baner med høj hastighed mellem Skandinavien og Centraleuropa
- Et sammenhængende kollektivt trafiksystem
- Grøn mobilitet og fossilfri transport

¹ inkl. Greve, Køge, Roskilde, Solrød, Stevn og Lejre kommuner

Inden for hovedstadsregionen er der imidlertid også behov for infrastrukturinvesteringer, der kan medvirke til at reducere trængslen og dermed understøtte den økonomiske vækst og udvikling.

KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden peger i fællesskab på en række afgørende infrastrukturinvesteringer og yderligere virkemidler, der vil medvirke til en bedre trafikafvikling i hovedstaden. Investeringerne sigter alle på at udfylde 'missing links' og afhjælpe flaskehalse og er dermed afgørende for at sikre den fortsatte vækst i hovedstaden. For at sikre en sammenlignelig beskrivelse af de enkelte projekter har konsulentfirmaet Incentive vurderet projekterne ud fra en række kriterier.

I forlængelse heraf skal det understreges, at kommuner og region på en lang række områder arbejder med at sikre en sammenhængende infrastruktur i hovedstaden. Med Movias "Trafikplan 2016" søges et mere forpligtende grundlag for et sammenhængende strategisk busnet. Letbanen i Ring 3 er ligeledes et eksempel på, at en række kommuner og regionen sammen med staten løfter en stor infrastruktursatsning, som udover at binde hovedstadsregionen trafikalt sammen på tværs, også skaber det største samlede by- og erhvervsudviklingsområde i hele den danske del af Greater Copenhagen.

Endelig arbejder kommuner og region i fællesskab på, hvordan der med udgangspunkt i DOT kan sikres en bedre sammenhæng i den kollektive trafik.

Vigtige infrastrukturprojekter i hovedstadsregionen²:

Prioriterede vejprojekter # VIP PROJEKTER:

– *Forlængelse af Frederikssunds-og Hillerødmotorvejen, der skal mindske trængslen på indfaldsvejene fra Nordsjælland mod København og dermed reducere rejsetiden til centrale trafikknudepunkter.*

Kommunerne i KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden anbefaler at gennemføre Frederikssundsmotorvejens tredje etape og forlænge Hillerødmotorvejen. Den tredje etape af Frederikssundsmotorvejen består af en udvidelse fra den nuværende slutning syd for Ballerup op til Frederikssund. Forlængelsen af Hillerødmotorvejen består af én sammenhængende motorvej mellem Hillerød og København samt en opgradering af landevejen fra Hillerød til Helsingør. Formålet er at mindske trængslen fra Nordsjælland mod København og dermed reducere rejsetiden til centrale trafikknudepunkter.

– *Vestlig transportkorridor, der skal aflaste Ring 3 og 4 – VVM-undersøgelse*

Kommunerne i KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden anbefaler, at der gennemføres en VVM undersøgelse af den sydlige del af Ring 5 fra Køge over Høje Taastrup (via transportcenteret) til Frederikssundsmotorvejen. Endvidere noterer KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden sig, at Vejdirektoratet i en ny rapport fra juni 2016 konkluderer, at flere forhold peger på, at en udbygning af de eksisterende veje i hovedstadsområdet (indfaldsveje- og ringkorridorer) på længere sigt ikke kan stå alene som løsningsmuligheder. Parterne opfordrer derfor til, at der for den nordlige del af strækningen igangsættes mere detaljeret planlægningsundersøgelse, idet de beregnede trafiktal viser, at det kan være relevant. Baggrunden er, at der er behov for at se på perspektiverne ved at øge kapaciteten på tværs af hovedstadsområdet, da Vejdirektoratets analyser viser, at der i fremtiden er behov for en vestlig ringforbindelse – eller delstrækninger af en sådan.

– *Østlig ringforbindelse (havnetunnel) som skal medvirke til at aflaste trængslen i indre København og de vestlige ringveje – Undersøgelse*

Det fremgår af regeringsgrundlaget, at der skal igangsættes en undersøgelse af en østlig ringvej i København (havnetunnel), der bl.a. skal belyse finansieringsmulighederne. Tilvejebringelsen af en sådan analyse vil således supplere Trængselskommissionens arbejde. Formålet er at aflaste trængslen i indre København og de vestlige ringveje.

Prioriterede kollektive trafikprojekter # VIP PROJEKTER:

– *Automatisering af S-tog, så det kommer til at fungere som et metrosystem*

² Det skal understreges, at rækkefølge ikke er udtryk for prioriteringen projekterne imellem.

Kommunerne i KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden anbefaler, at der sker en automatisering af S-toget, så det kommer til at fungere som et metrosystem. Formålet er at øge den kollektive trafik, mindske trængslen i København og øge sammenhængen i Greater Copenhagen gennem en automatisering af S-togsnettet, der bevirker, at togene kan køre med en højere frekvens, hvilket giver kortere ventetid og dermed forbedrer S-togstjenesten for passagererne. Automatiseringen vil forbedre S-toget i hele hovedstadsområdet og forventes at give ca. 31% flere rejser pr. døgn i S-toget ca. 4,5% flere rejser pr. døgn i den kollektive trafik i regionen.

– *Ny regionaltogetforbindelse (Ring Syd) fra Roskilde via Ny Ellebjerg til Lufthavnen.*

Kommunerne i KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden anbefaler, at der etableres en ny regionaltogetforbindelse mellem Roskilde og Københavns Lufthavn. Formålet er at styrke den kollektive trafik på den vigtige strækning mellem Roskilde og Københavns Lufthavn, herunder sikre en bedre sammenhæng med de nye trafikale knudepunkter Ny Ellebjerg og Glostrup. Forbindelsen vil øge tilgængeligheden til lufthavnen fra Roskilde, Sjælland og det øvrige Danmark og forventes at aflaste Hovedbanegården med 13% og Nørreport St. med 7%.

– *Forbedring af kystbanen*

Kommunerne i KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden anbefaler en opgradering af den eksisterende kystbane, så hastigheden kan øges på strækningen mellem Helsingør og Østerport St. Formålet er at øge hastigheden på Kystbanen og sikre en større rettidighed, så den kollektive trafik styrkes til gavn for passagerne.

– *Sammenhængende banebetjening i håndfladen*

Kommunerne i KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden anbefaler, at der skabes sammenhæng mellem metroen og letbanen i Ring 3. I tråd med principaftalen bag lom anlæg og drift af letbanen i Ring 3 anbefales det derfor, at der arbejdes videre med at sikre en sammenhængende banebetjening med Letbanen i Ring 3 som rygrad. Københavns Kommune har allerede gennemført et forstudie af en letbane fra Cityringen ved Nørrebro St. til letbanen i Ring 3 i Gladsaxe. Frem mod 2017 gennemfører Københavns Kommune, Region Hovedstaden og Gladsaxe Kommune en udvidet screening af en sådan letbane. Ligeledes har regionen tidligere undersøgt en letbaneforbindelse ml. letbanen i Ring 3/Glostrup st. til Ny Ellebjerg st. og Lufthavnen.

– *Særligt vedr. Bornholm*

Parterne bag vækstaftalen (regeringen, Dansk Folkeparti, Det konservative Folkeparti og Liberal Alliance) har aftalt at nedsætte færgetakster for passagerer og biler mv. til og fra øer. Der er afsat 48 mio. kr. i 2016 og 95 mio. kr. årligt fra 2017 og frem. KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden noterer sig og støtter, at det i forbindelse med de kommende finanslovsforhandlinger vil blive taget op, om der skal afsættes midler til at nedsætte priserne på færgebilletter til Bornholm yderligere.

Yderligere projekter og behov for yderligere analyse

I forlængelse af de prioriterede VIP PROJEKTER peger hovedstadskommunerne og regionen på, at der er behov for at se nærmere på en række områder.

Det gælder særligt:

- Ombygning af Hillerød Station. En ombygning af Hillerød station skaber en sammenhængende banebetjening mellem S-tog og lokalbaner og bidrager samtidigt til en god trafikal adgang til ny Favrholm station og det nye supersygehus.

Herudover er der behov for:

- Yderligere analyse af forlængelse af metroen, hhv. Vanløse-Rødovre, Ny Ellebjerg-Hvidovre og Ny-Ellebjerg-Bispebjerg
- Undersøge mulighederne for parallelt med Hillerød motorvejen at styrke den kollektive trafikforbindelse fx en forlængelse Farum-S-banen mod Hillerød.

Virkemidler og strategier, der kan medvirke til at reducere trængslen

Udover de foreslåede projekter anbefaler kommunerne i KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden, at der tages yderligere virkemidler og strategier i brug for at reducere trængslen. Her peges særligt på tre tiltag:

- *Parker' og rejs-anlæg* – der hvis de placeres strategisk og evt. kombineres med integrerede indkøbsmuligheder mv., kan få pendlere til at benytte den kollektive trafik på en del af rejsen.
- *Forbedrede cykelforhold* – herunder flere supercykelstier og forbedrede cykelforhold ved stationer kan få flere pendlere til at tage cyklen, evt. i kombination med toget.

- *Bedre sammenhæng i den kollektive trafik* med udgangspunkt i det allerede eksisterende DOT arbejdes for at sikre en bedre sammenhæng i den kollektive trafik.

Den teknologiske udvikling

I det videre arbejde med hovedstadens infrastruktur bør der ligeledes fokuseres på den teknologiske udvikling, som sammen med den stigende vækst i befolkningstallet forventes at få stor indflydelse på transportsystemerne og mobiliteten. De senere års intensivering i udviklingen og omdannelsen af byområder, forventes ikke kun at foregå i København, men i hele regionen.

I dette arbejde mangler vi en større viden om, hvilke teknologier der i hovedstadsområdet vil præge transportområdet fremover. Sandsynlige nye teknologier, som vil ændre måden vi transporterer os på, forventes at være introduktionen af førerløse biler og MaaS (Mobility as a Service). Førerløse biler vil til en vis grad kunne dæmme op for den stigende trængsel, da de forventes både at kunne køre og parkere tættere. Hvor stor en betydning førerløse biler vil få for den kollektive transport afhænger især af, hvor disse biler kommer til at køre – kun på motorveje eller/også i den tætte by. MaaS er et andet tiltag, som har et stort potentiale og som forventes at kunne få en stor effekt på måden, vi transporterer os på. MaaS kan få stor betydning for den kollektive transport i forhold til at levere sammenhængende rejser: cykel, bus, tog, delebil osv.

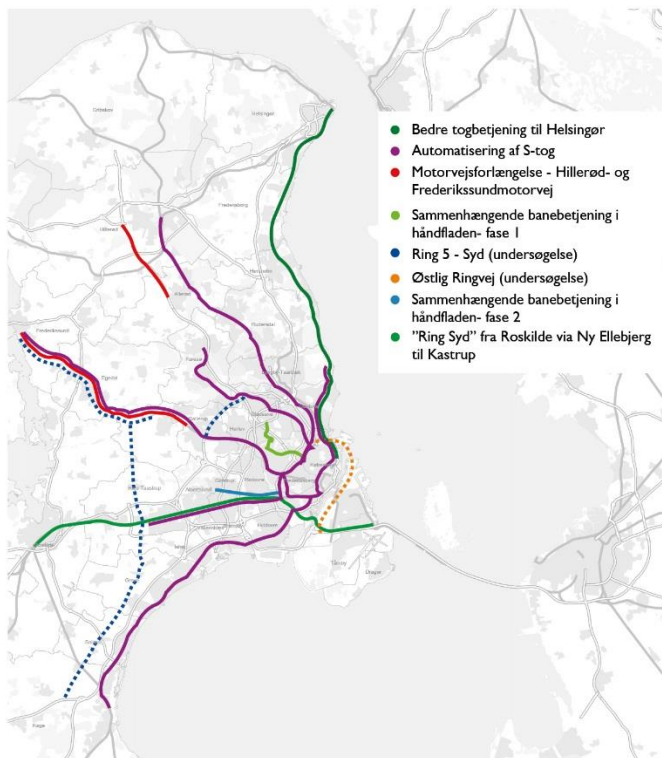
Metodiske overvejelser

Som det fremgår af materialet har arbejdsgruppens og Incentives arbejde taget udgangspunkt i allerede eksisterende materialet for de enkelte projekter. Det betyder, at der er forskelle i opgørelsesmetode bl.a. i forhold til, hvorvidt reduktion af trængsel, overflytning fra bil til tog mv. er opgjort i timer, hverdagsdøgn mv.

Endvidere skal det understreges, at Incentive som en del af kriteriet 'vækst og arbejdspladser' vurderer projektets påvirkning af arbejdsudbuddet i tråd med Finansministeriets principper for udarbejdelse af samfundsøkonomiske analyser. Arbejdsudbuddet øges, når en reduktion i trængslen frigør tid (gevinst). Arbejdsudbuddet reduceres, når projekterne finansieres via øgede skatter (forvridding). I den forbindelse er det imidlertid vigtigt at understrege, at en stor del af projekterne forudsætter statslig finansiering, hvorfor den negative effekt på arbejdsudbuddet vil være national, mens gevinsten vil være regional.

Endelig er det vigtigt at understrege, at langt de fleste af projekterne er på et tidligt stadie, og der derfor er stor usikkerhed forbundet med vurderingen heraf og at de fleste af projekterne kræver en række yderligere undersøgelser. Samtidig betyder det, at der fortsat er mulighed for at foretage tilpasning af projekterne.

Nedenfor er de prioriterede projekter illustreret på kort.



Tiltagene

Incentive sammenholder tiltagene ud fra de seks prioriteringskriterier.

For fem af de seks kriterier kan udfaldet være: *godt, moderat, dårligt* eller *ikke muligt at vurdere*. Sidstnævnte udfald afspejler, at effekten ikke kan vurderes ud fra det tilgængelige materiale.

Kriteriet 'Projektøkonomi' angiver de samlede offentlige nettoindtægter, dvs. de samlede omkostninger og indtægter for den offentlige sektor ved et projekt.

Alle de angivne beløb er i 2016-priser, og nutidsværdi er opgjort i 2016.

Tiltagene og prioriteringskriterierne er vist i tabellen nedenfor. På de efterfølgende sider beskrives prioriteringskriterierne og de enkelte tiltag i hovedtræk.

Kilde: Eksisterende analyser	Kilde: Incentives vurdering
Godt	Godt
Moderat	Moderat
Dårligt	Dårligt
?	Ikke muligt at vurdere

		1. Sammenhæng i GC	2. Vækst og arbejdspladser	3. Overflytning	4. Samfundsøkonomi	5. Projektøkonomi	6. Miljø og klima
1. Hillerød- og Frederikssundmotorvejen					? ¹	-5,9 mia. kr. ²	
2. Ring 5 – Syd (undersøgelse)					? ³	? ⁴	
3. Østlig Ringvej (undersøgelse)						-20 mia. kr. ⁵	
4. Automatisering af S-tog						Positiv	
5. "Ring Syd" fra Roskilde via Ny Ellebjerg						-971 mio. kr. ⁶	
6. Bedre togbetjening til Helsingør						-326 mio. kr. ⁶	
7a. Sammenhængende banebetjening i håndfladen – fase 1		?	?			-3,1 mia. kr.	
7b. Sammenhængende banebetjening i håndfladen – fase 2						-1,5 mia. kr.	