

Østlig ringvej i København

OPP – konference

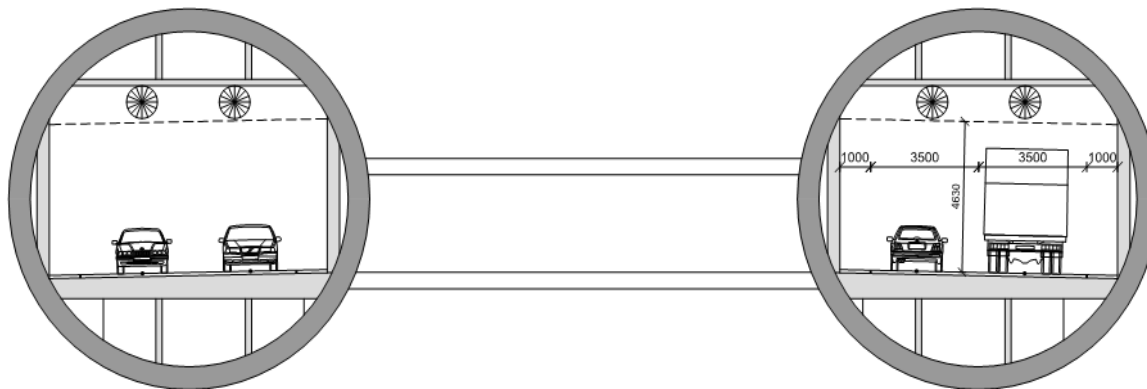
TRM – 5. december 2016

Planlægningsdirektør Helga Theil Thomsen



Formålet med en østlig ringvej

- Binde det overordnede statslige vejnet sammen øst om København
- Aflaste biltrafikken i centrale bydele og dele af det overordnede vejnet, blandt andet de eksisterende broforbindelser ml. Sjælland og Amager
- Adgang til nye byudviklingsområder, herunder Nordhavn og det nordøstlige Amager.
- Forbedre adgang til lufthavnen og Københavns havn
- Lede gennemkørende trafik øst om København



Østlig ringvej

-Status for projektet

- Flere undersøgelser siden 1990'erne
- Etape ½ til Nordhavn (VVM i gang)

Strategiske analyser 2012/13

- Etape (½)+1 til Kløvermarken ca. 5 km
- Etape 1+2, ca. 12 km
en fuldt udbygget Østlig Ringvej
- Politisk tilslutning – grundlag for videre analyser
- Regeringsgrundlag og finanslov 2017
Forundersøgelse igangsættes



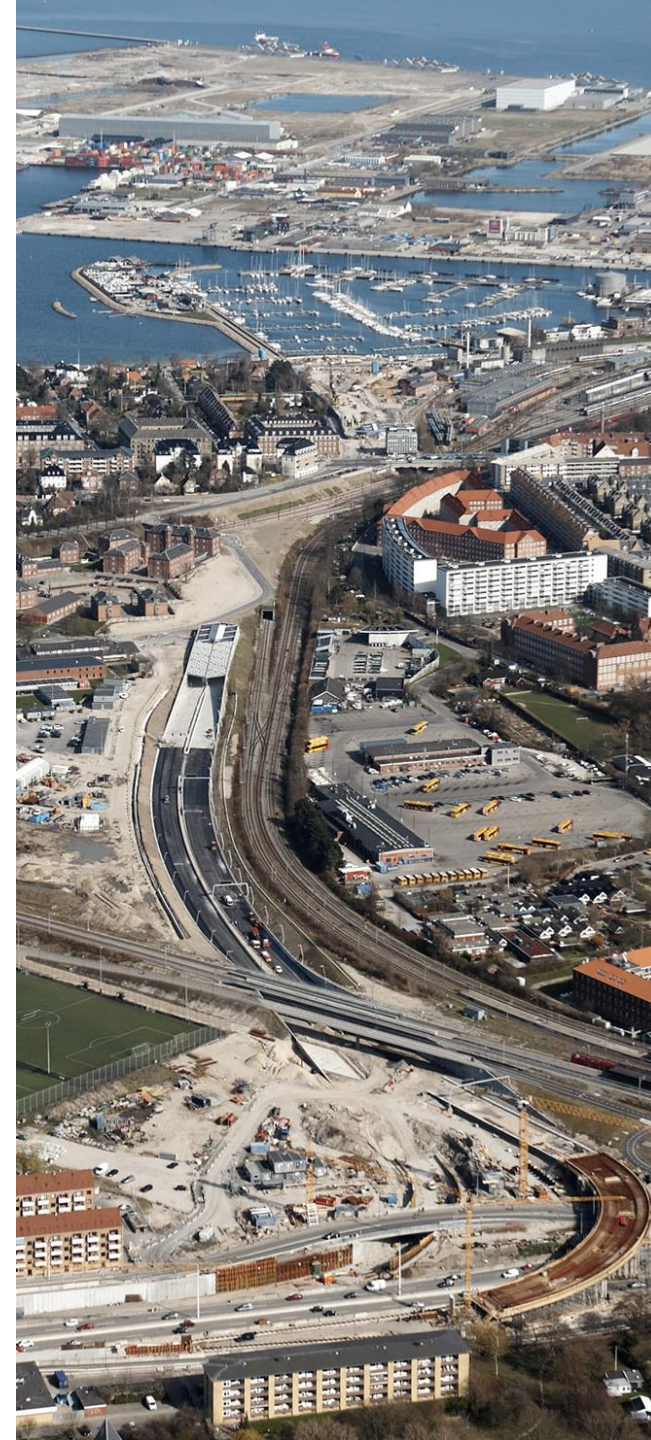
Anlægsoverslag og finansiering

- B4 (udformet som Nordhavnsvej):
 - Etape 1: 11,5 mia. kr.
 - etape 1+2 ca. 21,4 mia kr.

Årlige driftsomkostninger vurderes til ca. 0,5 % af anlægsomkostninger

Ca. 60 mio. kr. (etape 1) og 110 mio. kr. (1+2) pr. år fra åbning og de næste 26 år.

- Betalingssystem skal vurderes nærmere (f.eks broBizz). Årlige driftsomkostninger vurderes til 15-20 mio. kr. baseret på norske erfaringer
- Prognoser baseret på 20 kr. for personbiler og 80 kr. for lastbiler. Vurderinger af trafik og provenu hvis der er differentieret takst (i og uden for myldretiden)
- Nutidsværdi af direkte betaling fra trafikanter i 26 år udgør ca. 2,1 mia. kr. (etape 1) og 3,5 mia. kr. (1+2)



Trafikale effekter med brugerbetaling

En fuldt udbygget østlig ringvej

- 2025: 31.000 trafikanter (hverdagsdøgntrafik), forudsat 20 kr. for personbiler og 80 kr. for lastbiler
- Begrænset aflastning af det statslige vejnet i hovedstadsområdet (M3, Amagermotorvejen og Øresundsmotorvejen)
- Aflaster de eksisterende forbindelser over havnen med ca. 19.000 i hverdagsdøgntrafik
- Samlet rejsetidsgevinst på ca. 20.000 timer pr. hverdagsdøgn for trafikanter i hovedstadsområdet
- Marginale ændringer i brug af den kollektive trafik
- Udfordring ift. gratis alternativer og afhængig af niveau for trafiksanering i indre by



Finansiering

- Brugerbetaling
- Indskud fra private jordejere
- Øgede ejendomsskatter
- Værdistigninger på offentlig ejede arealer
- (Restfinansieringsbehov)

