

Talemanuskript til brug for samråd d. 8. november 2018 om trafik i København

---

### **Spørgsmål til samråd:**

**V**

”Vil ministeren oplyse om planerne for Åboulevarden og H.C. Andersens Boulevard set i lyset af regeringens plan om en ny Ø ud for København (”Lynetteholmen”)? Ministeren bedes herunder redegøre for udviklingen i trafikken i indre København som følge af regeringens planer om Lynetteholm og en havnetunnel/østlig ringvej. Ministeren bedes endvidere redegøre for potentialet, herunder det økonomiske potentiale, i at omforme Åboulevarden og H.C. Andersens Boulevard til en tunnel for biltrafikken set i lyset af regeringens planer om Lynetteholmen og en havnetunnel.”

### **Besvarelse**

Tak for spørgsmålet.

Dagens samråd udspringer af regeringens plan om at anlægge en ny ø mellem Nordhavnen og Refshaleøen. Vi præsenterede projektet sammen med Københavns Kommunes overborgmester i starten af oktober. Vi har indtil videre valgt at kalde øen for Lynetteholmen.

Lynetteholmen forventes på sigt at give plads til cirka 35.000 beboere i hovedstaden og et tilsvarende antal arbejdspladser.

Ejendomsudviklingen på øen kan bidrage økonomisk til etableringen af den nødvendige infrastruktur. Det vil sige en østlig ringvej og metrobetjeningen af området. Det er et

visionært projekt, som både kan sikre, at udbuddet af boliger i København bedre matcher efterspørgslen. Og som samtidig forbedrer mobiliteten for hele hovedstadsområdet.

Derfor var jeg også glad for, at et bredt flertal i Folketinget, heriblandt spørgerens eget parti, den 25. oktober 2018 tilsluttede sig den principaftale, som regeringen har indgået med Københavns Kommunes overborgmester.

Med aftalen ligger der en tilkendegivelse af, at vi i fællesskab vil sikre, at Lynetteholmen og infrastrukturen etableres, og at projektet som udgangspunkt kan finansieres af egne indtægter.

Parterne noterede sig endvidere, at der gennemføres forundersøgelser af en østlig ringvej og metrobetjening. Undersøgelserne skal gennemføres frem mod udgangen af 2019. Derefter kan vi give et kvalificeret bud på udviklingen af trafikken som følge af projektet.

Men vi har et grundlag at stå på. I den strategiske analyse af en Østlig Ringvej fra 2013 fremgik det, at ca. 31.000 køretøjer dagligt vil benytte en østlig ringvej ved brugerbetaling.

Det fremgår også af den strategiske analyse, at trafikanterne i hovedstadsområdet vil opnå en samlet rejsetidsgevinst på op

mod 20.000 timer per døgn, og at trafikken på gaderne i de øvrige dele af København og Frederiksberg vil falde, hvis man etablerer en østlig ringvej.

Man kan selvfølgelig spørge, hvorfor der er behov for at indgå en aftale allerede nu, når der er tale om så langsigtet et projekt.

Dertil kan siges, at der skal bygges mere i Hovedstaden for at dæmpe de voldsomme prisstigninger på boligmarkedet. Med Lynetteholmen vil boligudbuddet blive øget markant.

For at nå i mål med så stort et projekt, er vi nødt til at gå i gang nu. Der er mange elementer i projektet, herunder selve etableringen af øen og infrastrukturen, som tager tid at komme i mål med. Derfor skal vi starte fra en ende af så hurtigt som muligt.

Konkret indebærer det, at der nu igangsættes en VVM undersøgelse af etableringen af selve øen. Parallelt hermed færdiggøres undersøgelserne af infrastrukturen og vi får vurderet de trafikale effekter.

Det er til glæde for borgerne i Hovedstadsområdet, som har brug for flere boliger – og boliger som er til at betale.

## **Åboulevarden og H.C. Andersens Boulevard**

Der spørges også til, om jeg vil oplyse om statens planer for Åboulevarden og H.C. Andersens Boulevard. Begge de nævnte strækninger er kommunale veje, hvor primært Københavns kommune, men også Frederiksberg kommune er vejmyndigheder.

Det er altså kommunerne, som driver og vedligeholder de forespurgte strækninger.

Af den årsag er der ikke nogle statslige planer forbundet med strækningerne set i lyset af planerne om Lynetteholm, en østlig ringvej, en metrolinje eller andet.

Jeg ved, at der over årene har været stillet forslag om at lægge Åboulevarden og H.C. Andersens Boulevard ned i en tunnel. Fælles for de skitserede forslag er, at det er store og meget dyre projekter.

Som udgangspunkt er jeg ikke tilhænger af forslaget om at opkræve brugerbetaling på tunneler, der direkte erstatter eksisterende veje i terræn. Brugerbetaling er – efter min opfattelse - primært relevant i forbindelse med nye projekter, der skaber nye forbindelser til gavn for trafikanterne.

Uanset omfanget af en sådan tunnellægning, så ser jeg det ikke som min opgave at blande mig i, hvordan kommunerne driver de kommunalt ejede veje.

## **Planerne for Bispeengbuen**

Men jeg interesserer mig naturligvis for statsvejnettet, og i forlængelse af Åboulevarden, der løber over i Ågade, ligger Bispeengbuen, som er et stykke statsvej midt i København.

Bispeengbuen er en del af planlægningen fra 1950'erne af et højklasset vejnet i og omkring København. Bispeengbuen indgår som en forlængelse af Hillerødmotorvejen og udgør dermed en vigtig vejforbindelse for trafikken mellem Københavnsområdet og Nordsjælland.

Bispeengbuen tjener i dag egentlig sit trafikale formål på tilfredsstillende vis. Men vi må nok erkende, at havde man haft lignende planer om vejudbygninger i dag, så havde resultatet set anderledes ud.

Torsdag den 25. oktober 2018 havde jeg derfor et møde med teknik- og miljøborgmester Ninna Hedeager Olsen fra Københavns Kommune samt 1. viceborgmester Jan E.

Jørgensen fra Frederiksbergs Kommune om Bispeengbuens fremtid.

Mødet kom i stand som følge af kommunernes ønske om at rive buen ned og lægge vejen ned i en tunnel, så området kan forskønnes.

Jeg mener ikke, at staten skal stå i vejen for det kommunale ønske om at undersøge en tunnelløsning og udvikle området, hvor Bispeengbuen i dag ligger.

Jeg vil derfor søge en bred politisk opbakning blandt Folketingets partier til, at de to kommuner får tilsagn om at kunne overtage vejen, hvis de ønsker at gå videre med projektet.

En eventuel overdragelse af vejen fra staten til kommunen vil i givet fald ske efter de sædvanlige principper, hvor kommunerne får et økonomisk bidrag, der modsvarer de sparede udgifter for staten.

Det konkrete indhold for hele overdragelsesaftalen med kommunerne vil til den tid skulle forhandles.

Tak for ordet.