

Vision for fælles prioriterede infrastrukturprojekter i hovedstadsområdet

KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden

De nuværende fælles VIP infrastrukturprojekter blev vedtaget i 2016 og har frem mod Infrastrukturplan 2035 bidraget til sammenhold på tværs og en samlet fortælling i interessevaretagelsen for hovedstadskommunerne og regionen på infrastrukturuområdet. Indsatsen har været vel modtaget på Christiansborg og har bidraget til at de fleste fælles prioriterede infrastrukturprojekter er med i det nationale investeringskatalog.

I den kommende periode vil de 7+3 prioriterede VIP infrastrukturprojekter fortsat udgøre førsteprioriteten for KKR Hovedstadens interessevaretagelse, men udviklingen og væksten, herunder mulighederne og udfordringerne for mobiliteten i hovedstadsområdet, rækker ud over de investeringer, som er planlagt i den nationale Infrastrukturplan. Derfor er der behov for at fastlægge, hvilke yderligere indsatser og investeringer, der kan danne grundlag for nye fælles prioriterede infrastruktur- og mobilitetsprojekter, der fremadrettet skal arbejdes med for hovedstadsområdet.

Infrastrukturplan 2035 er rullende og kan åbnes, hvis der er politisk flertal for det. Derfor skal der løbende være fokus på:

- 1) At realisere potentialerne i Infrastrukturplan 2035 for hovedstadsområdet og at VIP projekterne fastholdes, at puljerne kommer til gavn i hovedstadsområdet (cykling, fremkommelighed, støj mm.) og at de ønskede hovedstadsprojekter i planen bliver gennemført hurtigst muligt.
- 2) At prioritere de videre skridt for projekter, som kun er med i Infrastrukturplanen i analyseform.
- 3) At KKR H og Region H kommer med en ny samlet vision og fortælling om mobiliteten i hovedstadsområdet. Visionen sætter den overordnede retning for fælles pejlemærker, en mobilitetsanalyse og endeligt en liste over særligt prioriterede mobilitets- og infrastrukturprojekter. Arbejdet foregår løbende og skal være klar, når nye forhandlinger og mobilitetsdrøftelser igangsættes forud for 2035.

Som støtte til udvælgelsen af nye fælles prioriterede projekter (jf. punkt 3 ovenfor), foreslås det:

- At beslutte og tage udgangspunkt i et udfordringsbillede, en vision og nogle fælles pejlemærker for udvælgelse.
- At igangsætte en fælles analyse af mobiliteten i og på tværs af hovedstadsområdet, der kan kvalificere kommuners og regionens forslag og udpege nye behov.
- At anvende analyse, vision og pejlemærker, som baggrund for den politiske proces omkring endelig udvælgelse af nye VIP-projekter.

Et grundlæggende kriterium er, at projekter og tiltag skal have tværgående relevans i hovedstaden og levere på ét eller flere af de fælles pejlemærker. Nedenfor er angivet strategiske pejlemærker og en ramme for at kunne sammenligne disse målsætninger på tværs af mange forskellige projekter.

Udfordringsbillede

Hovedstadsregionen er den region i Danmark, hvor trængslen er størst, og den stiger i takt med befolkningstilvæksten. Væksten i indbyggere og arbejdspladser betyder, at der skal håndteres 20 pct. flere rejser i 2035, hvilket lægger et pres på hele trafiksystemet. Trafik og mobilitet på tværs af Fingerplanen giver nye flaskehalse og sætter begrænsninger for geografis udvikling. Samlet viser tal fra analysen "[Trafikale scenarier for Hovedstadsområdet](#)", at i 2015 tilbragte bilisterne i hovedstadsområdet 16,7 mio. timer i trafikken på grund af trængsel, og prognoserne forudser en fordobling til 33,4 mio. timer i 2035.

Tæt trafik i et område med højt befolkningstal medfører desuden, at op mod 50 pct. af landets støjplagede boliger ligger i hovedstadsområdet. Der er således et afgørende behov for også at imødekomme udfordringerne med støjplagede boliger og grønne områder udlagt til rekreative formål.

I hovedstadsregionen er potentialet væsentligt for at øge andelen af grønnere og sundere hverdagstransport, da pendlingsafstandene mange steder er relativt korte. Dertil kommer et behov for at fortsætte den grønne omstilling af transporten for at kunne levere på klimadagsordenen og 70%-målsætningen.

I regeringens Infrastrukturplan 2035 indgår en række projekter, som vil forbedre fremkommeligheden og sammenhængen i hovedstadsregionen. Både konkrete initiativer, der forventes udført, samt en række initiativer, der ønskes undersøgt nærmere. Herunder er 8 ud af 10 af KKR Hovedstadens 7 + 3 VIP infrastrukturprojekter afspejlet i planen. For at sikre at hovedstadsregionen fortsat prioriteres i udmøntningen af aftalen, er der udpeget tovholdere fra kommunerne/Regionen til at følge alle hovedstadsprojekterne og rapportere årligt. Derudover følger KKR-formandskabet, Embedsmandsudvalget for klima og infrastruktur samt KKR-sekretariatet løbende udviklingen i fht. Infrastrukturplan 2035.

Men der er yderligere behov for fortsat at styrke infrastrukturensamarbejdet i hovedstadsområdet. Derfor lægges der op til at fortsætte KKR Hovedstadens og Region Hovedstadens politiske fokus på fælles infrastrukturprioriteringer. Til at igangsætte den fælles drøftelse og udvælgelsen af hvilke infrastrukturprojekter, der kan og skal prioriteres tværkommunalt, foreslås en række pejlemærker, der er knyttet op på en overordnet vision.

Forslag til vision

Nedenfor er udkast til en fælles vision, der skal danne retning for det fremadrettede arbejde. Visionen kan også bruges i kommunikationsøjemed.

Vision Hovedstadens kommuner og Regionen ønsker at samarbejde omkring infrastrukturprojekter og mobilitetsløsninger, som skal:			
Sikre bedre mobilitet samt mindske trængsel og støj • Så folk kan komme til og fra arbejde uden unødigt tidsspild • For at sikre vækst og udvikling		Sikre bæredygtige, klimavenlige løsninger • For at reducere udledning af CO₂e • Der er cirkulære og reducerer brug af råstoffer	
Styrke en sammenhængende hovedstadsregion og et integreret arbejdsmarked • Så der er gode kollektive transportmuligheder • For at sikre nem tilgængelighed til arbejdspladser, en mobil arbejdsstyrke og friere bevægelighed		Sikre, at hovedstaden fortsat er et godt sted at bo, leve og drive virksomhed • Hvor trafikstøj langs de store veje reduceres • Så der er gode muligheder for aktiv transport – såsom cykling	

Bag visionen ligger også en bevidsthed om, at Hovedstaden hænger tæt sammen med resten af Danmark og Sydsverige i Greater Copenhagen-metropolregionen, især er der en vigtig kobling til Region Sjælland.

Forslag til pejlemærker

Embedsmandsudvalget for Klima og Infrastruktur foreslår en række pejlemærker, som kan danne grundlag for det videre arbejde med fælles prioriterede infrastrukturprojekter. Nogle tiltag og projekter vil levere på alle eller flere af kriterierne på én gang, mens andre projekter måske vil bidrage til at fremme ét frem for andre.

1. Fælles og tværgående relevans i hovedstadsområdet
 - 1.1 Bred kommunal og regional effekt, herunder imødekomme af yderkommunernes mobilitetsbehov
 - 1.2 Projekter, som kommer mange indbyggere, arbejdspladser og geografiske områder til gavn
2. Styrke sammenhæng og fremkommelighed
 - 2.1 Mindsket rejsetid på veldefinerede rejser i hovedstadsområdet
 - 2.2 Nye transportformer og teknologisk innovation
3. Nedbringe CO2-udledning fra trafik og trafikinvesteringer
 - 3.1 Omstilling til grønnere drivmidler og transportformer
 - 3.2 Valg af mindre CO2-belastede infrastruktur-byggeprojekter
4. Øge folkesundheden
 - 4.1 Omstilling til cyklisme og andre sundhedsfremmende transportformer
 - 4.2 Mindske støj og partikelforurening
5. Bidrage til en mere attraktiv kollektiv transport
 - 5.1 Bedre adgang og høj kvalitet, samt en god rejseoplevelse
 - 5.2 Styrket sammenhæng mellem transportformer
6. Økonomisk bæredygtighed
 - 6.1 Høj samfundsøkonomisk rentabilitet
 - 6.2 Gennemskuelig projektøkonomi

Pejlemærkerne og deres og underpunkter bygger videre på en række af de centrale forhold, som der i det hidtidige arbejde omkring infrastrukturplanens projekter er blevet lagt vægt på.

Pejlemærkerne er som udgangspunkt af kvalitativ karakter, men kan vurderes på flere niveauer (fra helt simpelt "ja/nej" til egentlige avancerede samfundsøkonomiske beregninger)¹. På nuværende tidspunkt er det centrale ikke, at alle projektidéer kan og skal beregnes til sidste decimal, men at der anvendes en fælles ramme og forståelse omkring pejlemærkerne, ikke mindst ift. den politiske forankring/ejerskab og den tilknyttede kommunikation.

¹ Pejlemærkerne kan i første omgang i Embedsmandsudvalget testes på f.eks. de 7+3 VIP-projekter, som grundlag for at vurdere pejlemærkernes anvendelighed.