



Beslutningsforslag nr. **B 44**

Folketinget 2011-12

Fremsat den 28. februar 2012 af Leif Mikkelsen (LA), Simon Emil Ammitzbøll (LA), Mette Bock (LA), Villum Christensen (LA), Thyra Frank (LA), Ole Birk Olesen (LA), Joachim B. Olsen (LA), Merete Riisager (LA) og Anders Samuelsen (LA)

Forslag til folketingsbeslutning om en privatfinansieret havnetunnel i København

Folketinget pålægger regeringen inden udgangen af 2012 at tage de nødvendige skridt til etableringen af en direkte østlig ringvejsforbindelse uden om København i form af en

privatfinansieret havnetunnel mellem Lyngbyvej og Sjællandsbroen.

Bemærkninger til forslaget

Formålet med beslutningsforslaget er at begrænse den trafikale trængsel, der præger visse dele af hovedstadsområdet, og det sigter mod at få regeringen til at tage initiativ til etablering af en privatfinansieret havnetunnel i København.

En privatfinansieret havnetunnel kan aftage en stor del af trafikken igennem København og på den vis komme en stor del af trængslen på vejene til livs. Dertil vil det være frivilligt for trafikanterne, om de vil benytte sig af muligheden for at spare tid på vejene og komme hurtigere frem til deres destination. Man kan benytte havnetunnelen, hvis man vil betale for at spare tid. Man kan undlade at benytte tunnelen, hvis man vil spare penge, men bruge mere tid på vejene.

I 2009 blev det med aftalen om en grøn transportpolitik aftalt at iværksætte strategiske analyser af en mulig havnetunnel i København for at komme trængselsudfordringerne i hovedstadsområdet til livs. I efteråret 2011 offentliggjorde Transportministeriet delrapporteringen af de strategiske analyser, herunder også punktet om havnetunnelen i København.

Af delrapporteringen fremgår det, at »En østlig ringforbindelse vil samtidig give en bedre sammenhæng i det overordnede vejnet omkring København. Den vil forkorte både rejsetid og afstand for den gennemkørende trafik samt for den trafik, som har udgangspunkt og mål på hver side af Københavns indre by.«

En havnetunnel vil således være medvirkende til at mindske trængselsudfordringerne i det centrale København. Hertil kommer, at havnetunnelen har et potentiale til at skabe positive dynamiske effekter i København og vil forbedre

den trafikale adgang til både lufthavnen i Kastrup og Københavns Havn.

Hertil kommer, at man med en havnetunnel kan få den tunge trafik væk fra bybilledet, hvilket vil have særdeles positive miljømæssige konsekvenser.

Delrapporteringen af de strategiske analyser fastslår, at havnetunnelen vil skabe mulighed for at vejbetjene store nye byudviklingsområder tæt på centrum som eksempelvis Refshaleøen og Nordhavnen. Havnetunnelen vil derfor i den sammenhæng være værdiskabende.

Beslutningsforslaget lægger op til, at der skal være fuld privatfinansiering, og det noteres, at blandt andet ATP, PFA, PKA og Pension Danmark tidligere har udtrykt ønske om at finansiere infrastrukturprojekter. Administrerende direktør i PKA, Peter Damgaard Jensen, udtalte den 13. oktober 2011 til DR Nyheder: »Vi har konkret lyst til at være med til at lave en havnetunnel. Vi mener, at der er et behov, og vi kan se nogle perspektiver i det – både afkastmæssigt og i forhold til samfundet«.

Direktør i Pension Danmark, Torben Möger Pedersen, udtalte den 4. februar 2012 til Jyllandsposten: »At investere i infrastruktur passer rigtigt godt til en pensionskasse, fordi det rummer det lange perspektiv og er en forholdsvis stabil indtægt. Havnetunnelen er bestemt et oplagt eksempel på en investering, som vi i Pension Danmark vil interessere os for.«

Afhængig af linjeføringen anslås det i Transportministeriets delrapportering, at projektet løber op i 25-40 mia. kr.

Skriftlig fremsættelse

Leif Mikkelsen (LA):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om en privatfinansieret havnetunnel i København.

(Beslutningsforslag nr. B 44)

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.