

NB: Det talte ord gælder.



## Samrådsspørgsmål Y-AA vedr. havnetunnel

---

Efter aftale vil jeg give en samlet besvarelse af de stillede spørgsmål.

I spørgsmål Y spørger Martin Geertsen om jeg ”*principielt er enig i behovet for en havnetunnel i København?* ”

Jeg mener ikke, at man kan være i tvivl om, at en havnetunnel er et spændende bud på løsningen af nogle af de trafikale udfordringer, som Hovedstadsområdet står overfor.

Det er netop en af grundene til, at forligskredsen bag aftalen om ”En grøn transportpolitik” i 2009 besluttede at undersøge projektet nærmere.

Som det er fremgået ved tidligere



samråd er jeg meget optaget af at forbedre mobiliteten i Hovedstadsområdet. Regeringen er med trængselsafgiften kommet med et bud på, hvordan mobiliteten kan blive bedre.

Som jeg også har nævnt tidligere kan jeg tilslutte mig de investeringer, man har besluttet at foretage i Hovedstaden. Jeg synes også, at beslutningen om at undersøge en havnetunnel er både god og relevant.

Det er vigtigt at se på, hvilke muligheder kan være for at skabe bedre transportmuligheder for mange i Hovedstaden.

Jeg er i den forbindelse meget bevidst om, at havnetunnelen kan spille en vigtig rolle for den fremtidige mobilitet i



Hovedstaden. Herunder for at flytte tung trafik uden for centrum.

Desværre er der ikke flere penge i kassen. Det er tilfældet i forhold til elektrificeringen af jernbanenettet. Og det er også tilfældet i forhold til en havnetunnel.

Vi kommer ikke uden om at skulle foretage nogle meget hårde valg vedrørende vores infrastruktur i de kommende år.

Her vil der også være behov for at se på mulighederne for at udbygge den kollektive transport med nye metro- og letbaneforbindelser og ikke mindst forbedre både regional- og S-togsbetjeningen.



Martin Geertsen spørger i spørgsmål Z om, hvorvidt jeg ”er *principielt enig i, at en havnetunnel vil betyde mindre gennemkørende trafik på Østerbro og i Indre By i København?* ”

De foreløbige trafikberegninger, der er lavet for en havnetunnel viser, at en ny ringvejsforbindelse øst om København vil kunne aflaste de indre bydele for trafik, herunder også Østerbro og Indre By.

*I spørgsmål Æ spørger Martin Geertsen til min ”principielle holdning til alternativerne en langsgående (Nordhavn til Amager-motorvejen) eller østgående (Nordhavn til Refshaleøen) havnetunnel?”*



Transportministeriet er i øjeblikket i gang med at gennemføre en undersøgelse af mulige linjeføringer for en havnetunnel.

Jeg vil derfor ikke på nuværende tidspunkt indtage principielle standpunkter i forhold til linjeføringen.

Jeg mener i stedet, at vi bør vente med at tage overordnet stilling til mulige linjeføringer indtil linjeføringsundersøgelsen er færdig.

Jeg mener dog grundlæggende, at vi naturligt må tage udgangspunkt i den linjeføring som både trafikalt, økonomisk og miljømæssigt er den bedste.

*I spørgsmål Ø spørger Martin Geertsen*



*om, jeg er ”enig i, at en mulig finansieringsmodel for så vidt angår en havnetunnel kunne være en kombination af brugerbetaling for passage, P-indtægter fra Københavns kommune samt yderligere kapitalisering af områder ejet af By & Havn? ”*

Der er ingen tvivl om, at en havnetunnel er et meget omfattende og dyrt projekt, og at der vil være en stor finansieringsmæssig udfordring, som skal løses, hvis projektet skal realiseres.

Som det fremgår af et samrådsspørgsmål Å er der et arbejde i gang, hvor der blandt andet bliver set på mulige alternative finansieringskilder til projektet.



Det drejer sig om brugerbetaling og medfinansiering fra grundejere samt på mulighederne for at anvende alternative finansieringsformer, herunder også OPP-løsninger.

Jeg ser derfor frem til, at vi med resultaterne herfra vil kunne vurdere den finansieringsmæssige udfordring på et mere kvalificeret grundlag.

*Martin Geertsen spørger i spørgsmål Å til min ”vurdering af samarbejdet i styregruppen til fremme af et beslutningsgrundlag bestående af Transportministeriet, Vejdirektoratet, Sund & Bælt samt Københavns Kommune?”*

Jeg skal som svar på spørgsmål Å indledningsvist oplyse, at jeg ikke selv



deltager i styregruppen, idet der er tale om en embedsmandsgruppe.

Mit indtryk er dog, at der er tale om et godt og konstruktivt samarbejde mellem de involverede parter.

*I spørgsmål AA spørger Martin Geertsen om jeg agter ”at indkalde partierne med henblik på at drøfte igangsættelsen af en egentlig forundersøgelse af havnetunnelprojektet, så man frem mod 2013 kan få tilvejebragt et egentligt beslutningsgrundlag - og i givet fald hvornår?”*

Som bekendt gennemføres der strategiske analyser af mulige investeringer i infrastrukturen efter 2020. Analyserne gennemføres som en





del af aftalen om ”En grøn transportpolitik”, som alle oppositionens partier er med i.

Analysen afsluttes i efteråret 2013, hvorefter parterne bag aftalen drøfter resultaterne og perspektiverne.

Undersøgelsen af mulige linjeføringer for en østlig ringvej/havnetunnel indgår netop som en del af disse strategiske analyser.

I analysen for Hovedstadsområdet indgår en række forskellige mulige bane- og vejprojekter. Udover havnetunellen drejer det sig bl.a. om nye metro- og letbanelinjer, udvidelser og forbedringer af S-togsbetjeningen, perspektiverne i Ring 5-korridoren samt muligheden for yderligere opgraderinger af Ring 4.



Overordnet vil resultaterne af undersøgelsen af en havnetunnel derfor indgå i den samlede strategiske analyse af hovedstadsområdet, som gennemføres frem mod 2013.

Når den igangværende undersøgelse af havnetunnellen er færdig, vil jeg naturligvis drøfte perspektiverne for projektet med forligskredsen.