

Bilag til TRU alm. del – spm. 449

Baggrund:

Igennem mere end 20 år har der været en debat om en havnetunnelløsning i København. Det oprindelige forslag til en tværgående tunnel fra Nordhavnen til Refshaleøen blev politisk droppet, fordi en tværgående tunnel i den ene ende af havnen ikke sikrer mulighed for en trafikal aflastning af hele indre by, Christianshavn m.v. Samtidig ville det berøre et stort antal fredede kolonihaver, Kløvermarken, sejklubber og Amager Strandvej med megen trafik. Og det gjorde ikke op med de flaskehalse, som i dag er på Langebro og Knippelsbro. Derfor udvikledes ideen om en langsgående tunnel under bunden i Københavns Havn fra Lyngbymotorvejen til Amagermotorvejen. Anlæg fra vandsiden på offentligt ejet areal.

Hermed blev der skabt en egentlig trafikring i København. Trafikken igennem indre by kunne mindskes markant, fordi trafikken kunne flyttes på langs i byen. Indre by kunne fredeliggøres. Kalvebod Brygge og Christianshavn kunne lettes for titusindvis af biler hver dag. Denne linjeføring er i øvrigt den korteste og billigste. Rambøll har dokumenteret dette, også at det er teknisk muligt, trods andre påstande.

Hidtil har Transportministeriet negligeret denne linjeføring til fordel for en østlig ringvej over Amager. Det vil - både på grund af den store forskel på de to projekter, inklusive prisforskel, og i bestræbelserne for at få en optimal trafikløsning i København - derfor være en usaglig historisk fejltagelse ikke at inddrage Rambøllrapporten og den langsgående tunnel i bedømmelserne.

Derfor opfordres ministeren til at sikre dette.