



Transportministeriet

Transportministeren

Finansudvalget
Folketinget

24. november 2021
2021-3638

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Finansudvalget har den 18. november 2021 stillet mig følgende spørgsmål i forbindelse med aktstykke 55, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Lisbeth Bech-Nielsen (SF).

Spørgsmål nr. 1:

Vil ministeren oplyse, hvorfor man vil give garantien nu selvom den strategiske miljøvurdering for det samlede Lynetteprojekt ikke er udarbejdet?

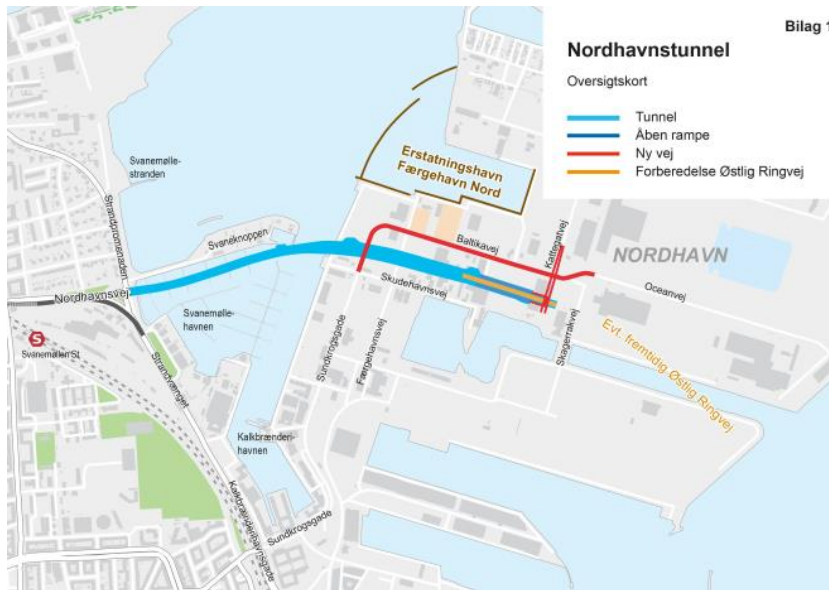
Svar:

For at fremtidssikre Nordhavnstunnelen til en eventuel senere videreførelse er der behov for, at staten over for By & Havn I/S garanterer for finansieringen af forberedelsen til videreførelsen af Nordhavnstunnelen til Lynetteholm med op til 511 mio. kr.

Med anlæg af tilkoblingsanlægget er man ikke forpligtet til at forlænge tunnelen til Lynetteholm, der vil være et selvstændigt projekt. Tilkoblingsanlægget fremtidssikrer således alene Nordhavnstunnelen til en senere videreførelse til Lynetteholm/Østlig Ringvej, hvilket vil kræve en selvstændig politisk beslutning.

Der er behov for en hurtig afklaring om aktstykket af hensyn til Vejdirektoratets udbudsproces af Nordhavnstunnelen, idet en udskydelse vil forsinke og fordyre anlæg af Nordhavnstunnelen, der er et kommunalt projekt, som er besluttet ved en anlægslov i 2019. Nordhavnstunnelen forventes at åbne i 2027.

Forberedelsen af videreførelsen, der fremtidssikrer projektet, består konkret af et tilkoblingsanlæg på Nordhavn, jf. gul markering på kortet.



Hvis ikke Vejdirektoratet forbereder tilkoblingen nu, ville man skulle lukke Nordhavnstunnelen i op mod 2 år, hvis man på et senere tidspunkt skulle forlænge vejtunnelen til Lynetteholm, ligesom det ville blive væsentligt dyrere at bygge tilkøblingsanlægget senere.

Fremtidssikringen af Nordhavnstunnelen skal bl.a. ses i lyset af erfaringerne fra Nordhavnvej (kommunalvej), der ikke i første omgang blev fremtidssikret til videreførelsen til Nordhavn (dvs. Nordhavnstunnelen). Det betød bl.a., at anlæg af Nordhavnsvej blev væsentligt forsinket og fordyret, da man politisk besluttede at anlægge Nordhavnstunnelen. Entreprenøren på Nordhavnsvej blev bl.a. nødt til at ændre tilkøblingsanlægget og bryde en del beton op, som han netop havde støbt i forbindelse med afslutningen på Nordhavnsvej. Prisen for tilkøblingsanlægget mellem Nordhavnsvej og Nordhavnstunnelen blev bl.a. på den baggrund ca. 630 mio. kr.

Der er ligeledes flere tidligere eksempler på, at man politisk har fremtidssikret en første etape af et infrastrukturprojekt, uden at der endnu har været truffet politisk beslutning om at gennemføre de næste etaper.

I forbindelse med anlæg af Cityringen (M3) indgik fx et afgreningskammer til en senere videreførelse af M4 til Nordhavn, inden M4 var endeligt besluttet, og inden den var VVM-belyst. Tilsvarende gjorde sig gældende for den videre udbygning af M4 til Ny Ellebjerg. Odense Letbane blev ligeledes forberedt til en afgrening til



etape 2, der indebærer mulighed for etablering af en etape 2 til Se-
den over Vollsmose, uden at der på forhånd er truffet beslutning
herom, og uden at en etape 2 var VVM-belyst.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Benny Engelbrecht', written over the printed name.

Benny Engelbrecht