

Medieklip fra vores havnetunnelhøring 23. april:

Erhvervs Bladet: <http://www.erhvervsbladet.dk/article/20090423/news06/90423133/>

"Executive summary" af høringen om langsgående havnetunnel i København den 23. april på Børsen:

Den tværpoltiske forening Københavnertunnelgruppen inviterede sammen med Dansk Erhverv til høring/konference om muligheder, udfordringer og løsningsmodeller for en langsgående havnetunnel i København - set i lyset af det seneste forlig om investeringsplan, finanskrisen, Nordhavnsvejen og perspektiverne i Offentligt-Privat Partnerskab.

Jens Klarskov (adm. Dir., Dansk Erhverv) bød velkommen på vegne af de to arrangører. Beskrev formålet med konferencen som at bringe "den gyldne trekant" sammen, som skal sikre, at havnetunnelen bliver en realitet: Folketinget, Københavns Kommune samt de private investorer. Klarskov nævnte tre årsager til, at havnetunnelen er en god idé: 1) Øger fremkommelighed, dvs. mindsker trængsel/spilddid, 2) Forbedrer miljø og trafiksikkerhed: Partikelforurening væk fra gadeplan giver færre luftvejssygdomme. 3) By- & erhvervsudvikling: Fredeliggør centrum mv. og muliggør udbygning andre steder.

Ulrik Dan Weuder, Portfolio Manager, ATP's Infrastrukturafdeling erklærede sig på vegne af ATP parat til at indgå i realitetsdrøftelser om havnetunnel som OPP-projekt. "Pensionskasser er naturlige infrastrukturinvestorer, idet infrastrukturinvesteringer matcher lange pensionsforpligtelser og forventes at give et stabilt cash-flow og konkurrencedygtigt afkast."

Transportminister **Lars Barfoed** (K) afslørede, at han er stor personlig tilhænger af Københavnertunnelen. Fremhævede, at man i Transportministeriet faktisk brugte de anbefalinger, der kommer fra nedsatte kommissioner (Infrastrukturkommissionen). Derfor tilfreds med, at havnetunnel/østlig ringvej er med i den strategiske analyse af projekter, der skal udarbejdes beslutningsgrundlag for frem mod 2011 hhv. 2013, jf. investeringsforliget fra januar 2009. Barfoed ser store muligheder i en havnetunnel som OPP-projekt med delvis brugerbetaling. Slog fast, at det nu skal analyseres nærmere, hvordan de forskellige modeller påvirker trafikken i de forskellige centrale bydele.

Projektdirektør **Flemming Bækkeskov** (E. Pihl & Søn) fremhævede, at OPP rendyrker logikken i, at dem, som bedst kan kontrollere de forskellige risici også skal varetage opgaven. Internationale OPP-erfaringer fra Norge og Finland viser, at anlæggene færdiggøres hurtigere og projekterne bliver billigere. Behovet for afkast minimerer omkostningerne. Hvis trafikrisikoen placeres hos den private part, bliver projektprisen højere. Efter Bækkeskovs mening kan de samfundsmæssige fordele ved Københavnertunnelen bedst høstes ved en OPP-model hvor: 1) Den offentlige part bidrager væsentligt til investeringsomkostningerne og evt. indgår i ejerskabet af OPP-selskabet, 2) den løbende betaling til OPP-selskabet alene er for tunnelens tilgængelighed og vedligeholdstilstand, så indtægterne ikke er afhængig af betaling fra brugerne (bilerne).

Teknik & Miljøborgmester **Klaus Bondam** mente, at konferencen var perfekt timet idet kommunen eksplicit – og i samarbejde med Transportministeriet – arbejder på at gøre den kommende Nordhavsvej mellem Hans Knudsens Plads og Nordhavn til 1. etape af en havnetunnel. Bondam har i den forbindelse foreslået en model med statsgaranteret lånefinansiering, som kendes fra Storebælt og Femern. Københavns Kommune foretrækker en linieføring på tværs over havneløbet mellem Nordhavn og Refshaleøen og derfra i en boret tunnel i en bue ud under Amager med slutmål ved Amagermotorvejen.

Derefter var der debat i et veloplagt panel af trafikpolitiske ordførere fra Folketinget. **Kristian Pihl Lorenzen** (V) slog fast med syvtommersøm, at der med Investeringsplanen fra januar 2009 nu ER truffet en principbeslutning om en havnetunnel/østlig ringvej. Nu tilbagestår så den delikate øvelse vedr. linieføring og finansiering. V-ordføreren er tilhænger af delvis brugerbetaling i tunnellen. **Magnus Heunicke** (S) anbefalede, at evt. roadpricing skulle bruges således, at det kostede at køre oppe på de små gader på overfladen, men at havnetunnelen blev friholdt for at sikre maksimal anvendelse. **Henriette Kjær** (K) anbefalede, at man lokalt i København meget snart blev enig om hvilken specifik linieføring man ønsker med henblik på VVM-redegørelse og hurtig beslutning. Mente havnetunnelen er uhyre vigtig for konkurrenceevnen. Alle tre ordførere takkede for, at Københavnertunnelgruppen holdt gryden i kog.

Afslutningsvis konkluderede Københavnertunnelgruppens formand **Erik Ross Pedersen**, at en havnetunnel/østlig ringvej med høringen 23. april er kommet et stort skridt nærmere en realitet. At der var fin samklang i beslutningstrekanten mellem Folketinget, kommunen og de private aktører. Han havde konkret hæftet sig ved åbning for beslutning allerede ved midtvejsrapporteringen i Transportministeriets strategiske analyse i 2011 frem for i 2013.

*For referatet står Københavnertunnelgruppens koordinator **Bo Sandberg** (forfatterens eget ansvar).*

Tak for det gode fremmøde i torsdags!

Til slut en stor tak til oplægsholderne. Til Dansk Erhverv for at lægge atmosfærefyldt hus til. Og til de 75 deltagere, som bidrog til en vældig god høring med fin stemning og god debat.

De bedste forårshilsner til alle på vegne af bestyrelsen
Bo Sandberg, koordinator for Københavnertunnelgruppen