



## Økonomiudvalget – til orientering

18-09-2009

### Transportministeriets projektoplæg til undersøgelse af mulige linieføringer for en havnetunnel i København

Sagsnr.  
2009-127120

Dokumentnr.  
2009-547735

Økonomiforvaltningen har den 16. september 2009 administrativt modtaget vedlagte projektoplæg til undersøgelse af mulige linieføringer for en havnetunnel fra Transportministeriet.

Sagsbehandler  
Søren Elle  
Peter Bønløkke

Økonomiforvaltningen har ingen overordnede bemærkninger til udkastet, der opfylder forvaltningens forventninger. Økonomiforvaltningen samt Teknik- og Miljøforvaltningen, som har været inddraget, vil dog bede Transportministeriet præcisere, at undersøgelsen af de trafikale sammenhænge også omfatter hvordan forskellige linieføringer kan tilsluttes det eksisterende vejnet.

#### Baggrund

Transportministeriet sigter mod at tilvejebringe grundlag for en overordnet stillingtagen til mulige linieføringer for en østlig omfartsvej/havnetunnel i 2011. Det fremgår af kommissoriet for den strategiske analyse for de trafikale udbygningsmuligheder i hovedstadsområdet, som skal iværksættes som en del af den trafikpolitiske aftale "En grøn transportpolitik". Aftalen blev indgået 29. januar 2009 mellem regeringen, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance.

Af transportministeriets projektoplæg til undersøgelse af mulige linieføringer for en havnetunnel fremgår det, at Københavns Kommune vil blive indbudt til at deltage i undersøgelsens statsligt ledede styregruppe samt en tilsvarende arbejdsgruppe med deltagelse fra Transportministeriet, Vejdirektoratet og Sund & Bælt.

Transportministeriet vil fremsende en formel invitation til Københavns Kommune om at deltage i arbejdet.

Når Transportministeriet formelt har inviteret Københavns Kommune til at deltage i arbejdet vil Økonomiforvaltningen igen forelægge sagen for Økonomiudvalget, med henblik på at få mandat til at indgå i den statsligt ledede undersøgelse af mulige linieføringer for en havnetunnel.

Spørgsmålet om linieføring for en havnetunnel har tidligere været drøftet i Borgerrepræsentationen. Bl.a. i forbindelse med redegørelsen "Infrastruktur Nordhavn" som Borgerrepræsentationen tog til efterretning den 13. december 2007.

#### Center for Byudvikling

Rådhuset, 3. sal, 5  
1599 København V

Telefon  
3366 2047

Telefax  
3366 7003

E-mail  
pb@okf.kk.dk

EAN nummer  
5798009800176

www.kk.dk

Undersøgelsesarbejdet forventes startet i september 2009 og afsluttet medio 2011 med en indstilling vedrørende valg af linieføring for en eventuel havnetunnelforbindelse. Herefter kan der tages stilling til en gennemførelse af en forundersøgelse frem til 2013.

Transportministeriets projektoplæg anfører 6 undersøgelsestemaer:

- Trafikale sammenhænge
- Byudvikling
- Miljøkonsekvenser
- Anlægstekniske løsningsmuligheder
- Økonomi, herunder anlægs-, drifts- og samfundsøkonomi
- Finansiering og tidsperspektiv

Det skal bemærkes, at spørgsmålet om øget banebetjening f.eks. i form af mere metro håndteres i en anden selvstændig del af Transportministeriets strategiske analyse af de trafikale udbygningsmuligheder i hovedstadsområdet.

DEPARTEMENTET

Dato 4. september 2009

Dok.id

J. nr. 106-46

Center for Veje og Broer

Kåre Enevoldsen

Telefon 33 92 34 13

ken@trm.dk

## Projektoplæg vedr. undersøgelse af mulige linieføringer for en havnetunnel i København

### 1. Baggrund

Af aftalen om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 fremgår, at parterne er enige om at gennemføre en strategisk analyse af den langsigtede indretning af bane- og vejkapaciteten i hovedstadsområdet. I denne analyse indgår muligheden for at anlægge en østlig ringvejsforbindelse/havnetunnel.

Det fremgår af kommissoriet for den strategiske analyse i hovedstadsområdet, at der sigtes mod at tilvejebringe grundlag for en overordnet stillingtagen til mulige linieføringer for en havnetunnel i forbindelse med delafrapporteringen i 2011.

Undersøgelsen af en ringvejsforbindelse/havnetunnel skal på den baggrund medtænke de andre projekter, der planlægges analyseret i forbindelse med den strategiske analyse for hovedstaden, og som kan have betydning for et havnetunnelprojekt, herunder særligt projekterne i de vestlige ringe som eksempelvis yderligere opgradering af Ring 4, etablering af en Ring 5 samt bedre kollektivtrafikbetjening i Ring 3.

### 2. Undersøgelsestemaer

Følgende undersøgelsestemaer vil kunne indgå i en undersøgelse af mulige linieføringer:

- *Trafikale sammenhænge.*  
Hvordan vil forskellige linieføringer for en havnetunnel påvirke trafikken i de store indfaldskorridorer og på de vestlige ringveje? Hvordan vil forskellige linieføringer medvirke til at reducere trafikbelastningen i indre by? Hvilken effekt vil der være i forhold til den kollektive trafik?
- *Byudvikling.*  
På hvilken måde kan valg af linieføring være med til at understøtte byudviklingen i København?
- *Miljøkonsekvenser*  
Det skal undersøges, hvorledes forskellige linieføringer vil påvirke bymiljøet i København, herunder ift. støj, luftforurening, CO<sub>2</sub>-udledning samt gener i anlægsperioden mv.



- *Anlægstekniske løsningsmuligheder*  
Hvilke konsekvenser har valg af linieføring i forhold til mulighederne for placering og udformning af tilslutningsanlæg? Hvilke fordele og ulemper er der ved henholdsvis anlæg af en Cut & cover og en boret tunnel ved forskellige linieføringer?
- *Økonomi, herunder anlægs-, drifts- og samfundsøkonomi.*  
Hvad er det samfundsøkonomiske afkast af forskellige linieføringer, herunder set i forhold til anlægs- og driftsomkostningerne for forskellige løsninger?
- *Finansiering og tidsperspektiv, herunder brugerbetaling, lånefinansiering mv.*  
Hvor mange brugere vil benytte en havnetunnel og vil der være signifikante forskelle i forhold til valg af linieføring? - Og hvilke muligheder vil der være for at gennemføre projektet ved hjælp af lånefinansiering eventuelt i samspil med brugerbetaling?

### **3. Undersøgelsesfaser**

Processen for en videre stillingtagen til projektet kan inddeles i følgende faser:

#### *Fase 1a - Kortlægning*

Den første del af undersøgelsen omfatter en indledende screening af hvilke linieføringer, der vil være relevante, og som skal undersøges nærmere samt en kortlægning af mulige vurderingskriterier for de forskellige linieføringer. Kortlægningen vil omfatte en uddybning af de elementer, der ønskes svar på i forbindelse med de forskellige undersøgelsestemaer, jf. ovenstående afsnit vedr. undersøgelsestemaer.

Det forudsættes, at der i relevant omfang trækkes på erfaringer og oplysninger fra tidligere undersøgelser, jf. bilag 1.

#### *Fase 1b – Linieføringsanalyse*

På baggrund af ovenstående indledende undersøgelse vil den anden del af undersøgelsens første fase omfatte en analyse af forskellige relevante linieføringer og en efterfølgende evaluering af analysens resultater med henblik på en indstilling vedrørende valg af linieføring.

#### *Fase 2 – Forundersøgelse*

Undersøgelsesresultaterne fra fase 1 vil herefter indgå i delafrapporteringen for den strategiske analyse i 2011 som beslutningsgrundlag for en eventuel beslutning om at igangsætte en forundersøgelse.

### **4. Organisation**

Undersøgelsen forankres i Transportministeriets departement i Center for Veje og Broer. Arbejdet koordineres med den overordnede koordinationsgruppe for de strategiske analyser.



Der nedsættes en styregruppe for projektet med følgende medlemmer:

Side 3/5

Transportministeriet: Center for Veje og Broer, Center for Erhverv og Analyse,  
Center for Kollektiv Trafik (formand: Afdelingschef Søren Wille).  
Københavns Kommune  
Vejdirektoratet  
Sund & Bælt

Herudover nedsættes en arbejdsgruppe med repræsentanter fra:

Transportministeriet: Center for Veje og Broer, Center for Erhverv og Analyse,  
Center for Kollektiv Trafik.  
Københavns Kommune  
Vejdirektoratet  
Sund & Bælt A/S

Endvidere inddrages øvrige relevante myndigheder mv., herunder Skov- og Naturstyrelsen, Forsvarets Bygnings- og Etablissementstjeneste, Region Hovedstaden, berørte omegnskommuner samt By & Havn I/S i arbejdet. Der forudsættes derudover i relevant omfang inddraget ekstern konsulentbistand.

## 5. Tidsplan og Økonomi

Som en første del (Fase 1) ønskes en afklaring af linieføringen med henblik på efterfølgende (Fase 2), eventuelt at gennemføre en egentlig forundersøgelse, som indeholder mere omfattende analyser af de trafikale, økonomiske og miljømæssige konsekvenser af en havnetunnel:

- September 2009 – medio 2011: Mulige linieføringer (Fase 1).
  - September 2009: Sættemøde i styre- og arbejdsgruppe.
  - September 2009 - primo 2010: Gennemførelse af indledende screening af linieføringer samt kortlægning af vurderingskriterier (Fase 1a).
  - Primo 2010 - medio 2011: Gennemførelse af analyse af forskellige relevante linieføringer og en efterfølgende evaluering af analysens resultater med henblik på en indstilling vedrørende valg af linieføring (Fase 1b).
- Medio 2011- ultimo 2013: Eventuelt gennemførelse af forundersøgelse (Fase 2).

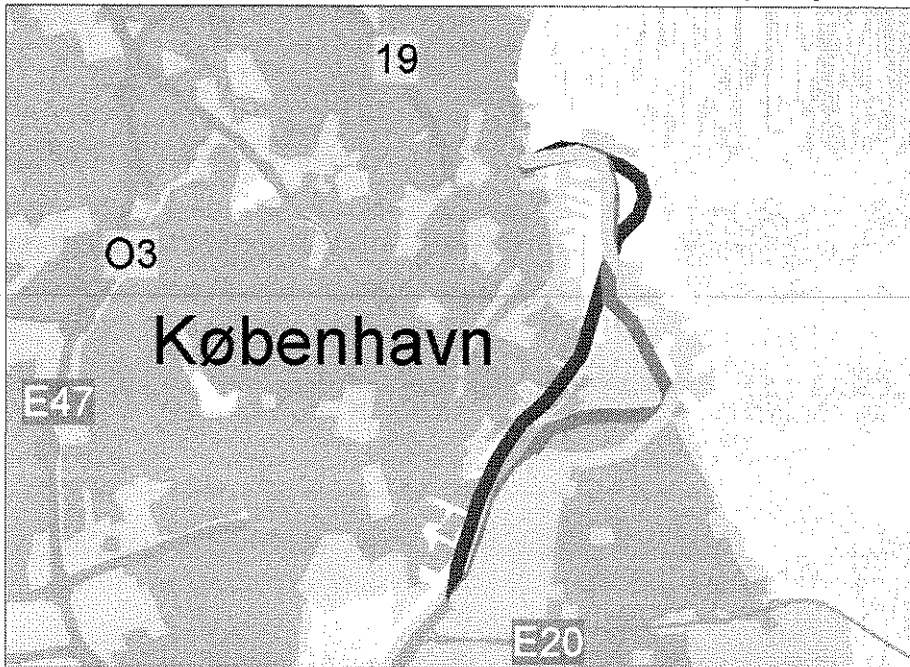


## Bilag 1 – Tidligere undersøgelser.

Side 4/5

- *"Havnetunnel i København"*, Vejdirektoratet, 1999. Undersøgelse af en østlig havnetunnel med krydsning af havnen mellem Langelinie og Refshaleøen.
- *"Havnetunnel i København – Resume af indledende undersøgelser"*, Sund & Bælt Partner A/S, 2005 (udført for Realdania, Københavns Havn og Københavns Kommune). Undersøgelse af en langsgående havnetunnel mellem Nordhavn og Sjællandsbroen.
- *"Sammenlignende undersøgelse af Havnetunnelforslag"*, Københavns Kommune, 2006. Undersøgelsen sammenfatter tre forskellige forslag til linieføringer med henblik på at afklare hvilket løsningsforslag der bedst løser Københavns Kommunes trafikale udfordringer.
- *"Infrastruktur Nordhavn"*, Københavns Kommune, 2007. Redegørelse for byudvikling af Nordhavnsområdet, herunder en havnetunnel fra Helsingørmotorvejen til Amagermotorvejen.

### Kort 1: Havnetunnel i København - tidligere forslag til linieføring



- Den røde linie (Sund & Bælt) er en langsgående havnetunnel, der går fra Svanemøllebugten via Nordhavn og Refshaleøen til Amagermotorvejen.
- Den blå linie (Københavns Kommune) er en vej-tunnel, der efter Refshaleøen går via Amager til Amagermotorvejen. Forslaget vedrører en "Cut & Cover"-løsning, hvor der udgraves fra terræn og suppleres med en sænket-tunnel under havnen.
- Den gule linie (Københavns Kommune) vil også have en linjeføring via Amager, men er i stedet en boret tunnel.