

TRM Anitta Hilda Vandman Bugenhagen

Fra: Ove Holm <oho@dtl.eu>
Sendt: 23. oktober 2014 14:17
Til: Mail TRM
Cc: TRM Anitta Hilda Vandman Bugenhagen; 'Anders Due'; Jesper Højte Stenbæk (jhs@danskerhverv.dk)
Emne: Udkast til forslag til lov om projektering af en Nordhavnstunnel mv. i høring j.nr. 2014-2843 - høringssvar fra DTL

Til Transportministeriet,
Kopi til Københavns Vognmandslaug og Dansk Erhverv
DTL-sag: 14-533001-001

Hermed høringssvar på udkast til lov om projektering af en Nordhavnstunnel fra DTL – Danske Vognmænd, et høringssvar der i stort omfang bygger på bidrag fra Københavns Vognmandslaug, der er lokalforening for vognmandsvirksomheder i Hovedstadsområdet og medlem af DTL.

Vi har valgt at fokusere på Nordhavnstunnelen (og ikke lov om ændring af lov om en Cityring og lov om Metroselskabet I/S og Udviklings-selskabet By & Havn I/S), og vi har valgt ikke eller kun kort at kommentere på disse tre elementer:

- De mere tekniske forhold om vejbyggelinjer, forundersøgelser, VVM redegørelser mv.
- Relationen til udbygning og anknytning til det igangværende Metrobyggeri (ud over at infrastrukturen som sådan – naturligvis – må skulle integrere mellem forskellige transportformer i videst muligt omfang)
- Projektets økonomi – uden over den væsentlige præmis, der også er anført i høringsudkastet oversigt s. 18 og 19, at lovforslaget får ”ingen økonomiske konsekvenser for erhvervslivet”.

DTL skal dertil bemærke, at etablering af en Nordhavnstunnel helt overordnet er positivt, og ganske længe har været efterspurgt af både privatbilister, pendlere og erhvervstrafikanter i både personbiler, varebiler og lastbiler, til at afhjælpe de ganske omfattende trafikale udfordringer, der er i Københavns bymidte, herunder tilkørselsforholdene til hele Nordhavnsområdet, der planlægges at vokse markant med såvel erhvervsaktiviteter som privat beboelse over de kommende år.

Vi kan derfor også erklære os enige i synspunktet fra høringsrapportens s. 8 at ”et tilkøblingsanlæg, og Nordhavn vil skabe en bedre og mere direkte adgangsforhold til byudviklingsområderne i ydre og indre Nordhavn”, ligesom udsagnet ”En Nordhavnstunnel under Svanemøllebugten vil også forbedre tilgængeligheden for den tunge trafik til containerhavnen og krydstogstterminalen til det overordnede statslige vejnet via Nordhavnstunnelen og Nordhavnsvej”. (s. 8).

Selvom Nordhavnsområdet p.t. er under voldsom forandring fra et erhvervsområde til et blandet bolig og (service) erhverv, er det vurderingen, at netop havnefaciliteterne også fremadrettet vil kræve også tung erhvervsmæssig trafik – og initiativet er derfor en klar forbedring fra den nuværende ganske mangelfulde infrastruktur i området.

Afslutningsvis ser DTL frem til, at der med Nordhavnstunnelen sættes skub i arbejdet med at få gennemført en komplet østlig ringforbindelse om København (havnetunnel) hele vejen fra Lyngbyvejen/Helsingørmotorvejen til motorvejssystemet i syd (Øresundsmotorvejen). Det er et stort og ambitiøst projekt, men med en ganske høj samfundsøkonomisk forretning på 4,2 pct. jf. ”De strategiske analyser” fra Transportministeriet:
<http://www.trm.dk/da/publikationer/2014/strategiske-analyser-afrapportering>

I mellemtiden – nu og fremadrettet – har vi at gøre med en del af Københavns byområde hvor anlægsarbejder, udviklinger, og aktivitetsniveau stiger voldsomt. For at afbøde følgerne af den udvikling er der behov for initiativer i perioden indtil en østlig ringforbindelse/havnetunnel kan være færdig, der kan afbøde de udfordringer, dette giver.

Med venlig hilsen

Ove Holm

Underdirektør

Erhvervspolitisk chef

Dansk Transport og Logistik
Grønningen 17, Postboks 2250
1019 København K
Mobil: +45 23 44 29 09
Mail: oho@dtl.eu

