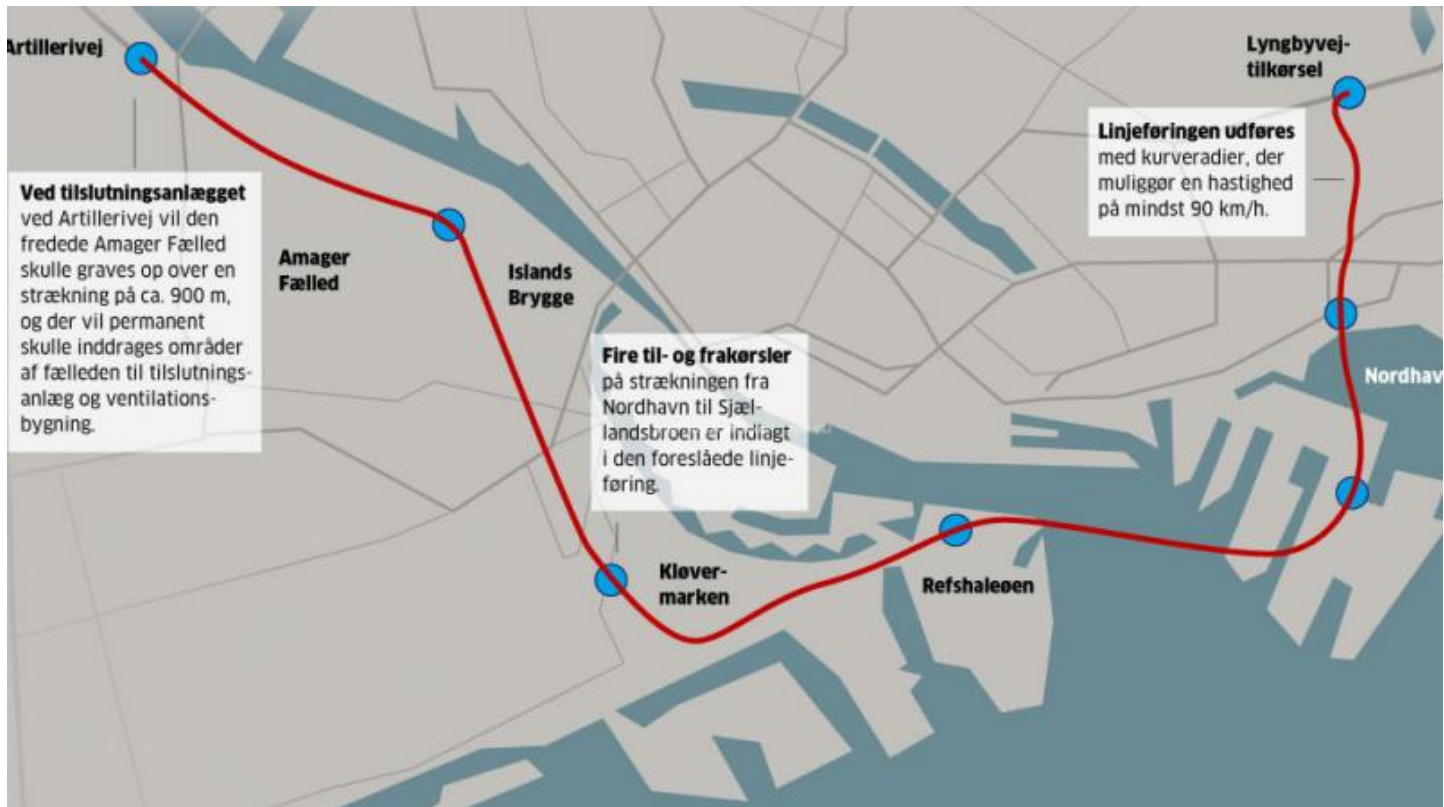


# Grundejerne skal betale havnetunnelen i København



Den østlige ringvej fra Nordhavnsvej til Amagermotorvejen kan ikke brugerfinansieres, men skal have hjælp af både grundejere og skatteydere.

Af [Birgitte Marfelt](#) Ingeniøren 30. dec 2013 kl. 15:01

Københavns hypede havnetunnelprojekt er ikke en lysende god forretning. Den kan ikke finansieres af brugerne, men må have hjælp af skatteyderne. Også selv om man udvider brugergruppen til at omfatte både trafikanter og nærliggende grundejere.

Havnetunnelen vil heller ikke mindske trængslen nævneværdigt, men kun få trafikken på Københavns centrale gader til at falde med et par procent.

Det fremgår af Transportministeriets strategiske analyse af havnetunnelprojektet:

Transportministeriet har valgt at analysere en to gang to sporet forbindelse uden nødspor, dels frem til Kløvermarken, dels helt frem til Amagermotorvejen. Anlægsprisen for det fulde projekt er 21,4 milliarder kroner og cirka det halve for etape 1 til Kløvermarken.

Projektets ringe effekt og høje pris til trods står havnetunnelen højt på dagsordenen, og den bliver bakket op af et flertal i den københavnske borgerrepræsentation. For selv om infrastrukturen i hovedstadsområdet ikke er nær så presset som i andre europæiske storbyområder, så stiger trængslen og presset på infrastrukturen.

### *Nej fra Trængselskommissionen*

Alene i selve København vokser indbyggertallet med 100.000 frem til 2025. Og hvis ingen sætter ind over for trængslen, er trafikanternes forsinkelsestid i 2025 fordoblet, advarede Trængselskommissionen, som imidlertid ikke havde lyst til at bakke havnetunnelen op, da kommissionen for tre måneder siden afleverede sine anbefalinger til transportministeren.

Det skyldtes både, at dens gevinst skal holdes op mod den enorme investering, og projektets fordelingsmæssige problem, forklarede professor Otto Anker Nielsen, leder af DTU's afdeling for trafikmodeller og medlem af kommissionen,

»Forbindelsen medfører mere trængsel på Lyngbymotorvejen, og deraf mere trængsel på en stor del af vejnettet i Gentofte Kommune, og visse steder på Nordamager. Så forbindelsen flytter problemet fra et sted til et andet, og skaber samlet set mere biltrafik som følge af trafikspring.«

### *Fjerner 2,4 procent af trafikken*

Havnetunnelens erklærede mål par excellence er at slutte hovedstadens ringvejssystem og aflaste det overordnede statslige vejnet ved at lede gennemkørende trafik øst om København. I dag går Københavns østlige ringvej, også for lastbilerne, i praksis via Kgs. Nytorv.

Selv om havnetunnelprojektet fra Nordhavnvej til Nordhavn, under havneløbet til Refshaleøen og videre under Kløvermarken, Amagerbro og Islands Brygge frem til udfletningen ved Sjællandsbroen, skaber gode adgangsforhold til nye byudviklingsområder som Nordhavn og det nordøstlige Amager og forbedrer adgangen til lufthavnen i Kastrup og til Københavns Havn, er effekten af det dyre projekt umiddelbart beskedent.

Etapen til Kløvermarken får i 2025 en gennemsnitstrafik på 19.000 trafikanter pr. hverdagsdøgn til 20 kr. pr. person- og varebil og 80 kroner pr. lastbil, men kommer kun til at reducere trafikken på de københavnske gader med 1,4 procent.

Meget større effekt får den færdigbyggede forbindelse ikke. Den færdige østlige ringvej får bare trafikken i de centrale hovedstadskommuner til at falde med 2,4 procent. Til gengæld får den i 2025 trafikken på de eksisterende broer over havnen til at falde med knapt 19.000 køretøjer pr. hverdagsdøgn.

### *Skatteyderne til lommerne*

Knapt 31.000 køretøjer i døgnet vil i 2025 vælge at betale 20 og 80 kroner for som henholdsvis person- og varebil eller lastbil at køre gennem en færdigbygget havnetunnel, som skaber den direkte ringvejsforbindelse øst om København

Men så kan man ved forskellige greb, f.eks. en omfattende trafiksanering af indre by, øge havnetunnelbrugernes antal og dermed projektets samfundsøkonomiske bundlinje. Så vil

antallet af brugerbetalende trafikanter i 2040 kunne stige til 56.000 i døgnet - dog stadig så få, at antallet af kørebaner også til den tid er mere end tilstrækkeligt

Alligevel rækker brugerfinansieringen ikke langt, også selv om man vælger at inkludere grundejerne nær havnetunnelen i brugergruppen.

Mens udgifterne uden et korrektionstillæg på 50 procent, som principperne i ny anlægsbudgettering kræver det, udgør godt ni milliarder kroner for etape 1 og cirka 19 milliarder for hele projektet, er nutidsværdien af indtægter fra brugerbetaling og bidrag via grundværdistigninger for de første 26 år under 4,5 mia. kr. for etape 1 og 6,7 mia. kr. for en fuld Østlig Ringvej. Dvs. at skatteyderne skal udfylde et 3,3 milliarder kroner stort hul på 1. etape og et 7,7 milliarder kroner stort hul på 2. etape.

### *Strategiske analyser*

Den strategiske analyse af den københavnske havnetunnel, også kaldet den østlige ringvej, er en flere analyser af fremtidens infrastruktur, som tager afsæt i aftalen om en grøn transportpolitik, indgået mellem R, S, SF, V, DF, K og LA for præcis fem år siden.

Målet var at bringe dansk infrastruktur ind det 21. århundrede på grundlag af en sammenhængende plan og prioritering af en langsigtet indsats på 1) et overordnet vej- og banesystem i Jylland, 2) forbindelsen mellem landsdelene og 3) bedre mobilitet i hovedstadsområdet.