



Beslutningsforslag nr. **B 38**

Folketinget 2011-12

Fremsat den 21. februar 2012 af Leif Mikkelsen (LA), Simon Emil Ammitzbøll (LA), Mette Bock (LA), Villum Christensen (LA), Thyra Frank (LA), Ole Birk Olesen (LA), Joachim B. Olsen (LA), Merete Riisager (LA) og Anders Samuelsen (LA)

Forslag til folketingsbeslutning om en privatfinansieret havnetunnel i København

Folketinget pålægger regeringen at droppe den påtænkte betalingsring rundt om København og i stedet inden udgangen af 2012 tage de nødvendige skridt til etableringen af en

direkte østlig ringvejsforbindelse gennem København i form af en privatfinansieret havnetunnel mellem Lyngbyvej og Sjællandsbroen.

Bemærkninger til forslaget

Formålet med beslutningsforslaget er at begrænse den trafikale trængsel i hovedstadsområdet, og forslaget er sammensat af to elementer. Dels sigter beslutningsforslaget mod at få regeringen til at droppe planerne om en betalingsring i København, dels sigter beslutningsforslaget mod at få regeringen til at tage initiativ til etablering af en privatfinansieret havnetunnel i København.

Forslagsstillerne anerkender, at der er visse trængselsproblemer i hovedstadsområdet, men finder imidlertid, at etableringen af en betalingsring er en forkert måde at imødegå trængselsudfordringerne i og omkring København på.

Af en analyse foretaget af COWI for Københavns Kommune fremgår det, at omkostningerne ved en betalingsring overstiger de mulige gevinster. En betalingsring kan således ikke begrundes samfundsøkonomisk. Det konkluderes i rapporten, at en betalingsring vil have en negativ samfundsøkonomisk effekt på mellem 4,5 og 7,8 mia. kr., også efter at gevinsterne er medregnet.

Det er åbenbart, at en betalingsring vil have betydelige negative effekter, herunder særlig af økonomisk karakter, men de positive effekter er desuden ganske begrænsede, både hvad angår miljøeffekterne i form af reduktionen i luftforureningen, og hvad angår trængslen i hovedstadsområdet.

Således har en større analyse fra Health Effects Institute & Kings College i London vist, at det ikke kan dokumenteres, at betalingsringen i London har reduceret luftforureningen. For så vidt angår trængslen, har Vejdirektoratet regnet sig frem til, at den gennemsnitlige tidsbesparelse mellem kl. 7 og 8 om morgenen, dvs. i myldretiden, vil være på ca. 3 minutter.

Til skade for både luftforureningen og trængslen i hovedstadsområdet vil en betalingsring ifølge Institut for Miljøvurdering og DTU føre til øget omvejskørsel. Bilisterne bliver længere tid i trafikken for at undgå betaling, hvilket påvirker luftforureningen i negativ grad og samtidigt blot flytter trængslen i hovedstadsområdet til uden for og rundt om betalingsringen, hvilket yderligere medfører, at det påståede provenu på 2 mia. kr., som fremgår af regeringsgrundlaget »Et Danmark, der står sammen«, er yderst tvivlsomt.

Den af regeringen påtænkte betalingsring vil for rigtig mange mennesker besværliggøre hverdagen i et urimeligt omfang både økonomisk og praktisk, og eftersom betalingsringen ydermere har karakter af en tvungen ordning, man

som bilist ikke kan slippe for, hvis ens destination er inden for ringen, finder forslagsstillerne ideen om en betalingsring aldeles uhensigtsmæssig.

Omvendt forholder det sig med en privatfinansieret havnetunnel, der kan afhjælpe en stor del af trafikken igennem København og på den vis komme en stor del af trængslen på vejene til livs, men samtidig og i modsætning til betalingsringen vil det være frivilligt for trafikanterne, om man vil benytte sig af muligheden for at spare tid på vejene og komme hurtigere frem til sin destination. Man kan benytte havnetunnelen, hvis man vil betale penge for at spare tid. Man kan undlade at benytte tunnelen, hvis man vil spare penge, men bruge mere tid på vejene.

I 2009 blev det med aftalen om Grøn Transportpolitik aftalt at iværksætte strategiske analyser af en mulig havnetunnel i København for at komme trængselsudfordringerne i hovedstadsområdet til livs. I efteråret 2011 offentliggjorde Transportministeriet delrapporteringen af de strategiske analyser, herunder også punktet om havnetunnelen i København.

Af delrapporteringen fremgår det, at »En østlig ringforbindelse vil samtidig give en bedre sammenhæng i det overordnede vejnet omkring København. Den vil forkorte både rejsetid og afstand for den gennemkørende trafik samt for den trafik, som har udgangspunkt og mål på hver side af Københavns indre by.«

En havnetunnel vil således være medvirkende til at mindske trængselsudfordringerne i det centrale København. Her til kommer, at havnetunnelen har et potentiale til at skabe positive dynamiske effekter i København og vil forbedre den trafikale adgang til både lufthavnen i Kastrup og Københavnshavn.

Delrapportering af de strategiske analyser fastslår, at havnetunnelen vil skabe mulighed for at vejbetjene store nye byudviklingsområder tæt på centrum og vil i den sammenhæng være værdiskabende.

Afhængig af linjeføringen anslås det i Transportministeriets delrapportering, at projektet løber op i 25-40 mia. kr.

Beslutningsforslaget lægger op til, at der skal være fuld privatfinansiering, og det noteres, at såvel ATP som PFA tidligere har udtrykt ønske om finansiering af infrastrukturprojekter.

Skriftlig fremsættelse

Leif Mikkelsen (LA):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om en privatfinansieret havnetunnel i København.

(Beslutningsforslag nr. B 38)

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.