

NOTAT

8. september 2022
2021-1110

Samfundsøkonomiske effekter af udvikling af Østhavnen

1. Baggrund for analysen

Som led i udarbejdelsen af den strategiske miljøvurdering (SMV) blev der igangsat en analyse af de samfundsøkonomiske effekter af projektet med henblik på at kunne give en kvantitativ vurdering af en lang række af de virkninger, der vurderes kvalitativt i SMV'en. Derfor er analysen af de *Samfundsøkonomiske effekter af udvikling af Østhavnen* også det primære grundlag for de kvantitative vurderinger, der optræder i SMV'en og fungerer således også som et bilag hertil.

Analysen er udarbejdet i et samarbejde mellem Transportministeriet, Københavns Kommune, Sund & Bælt, Metroselskabet, By & Havn og Vejdirektoratet med bidrag fra Københavns Universitet, DTU, Klima-, Forsynings- og Energiministeriet og Energistyrelsen.

Talgrundlaget hviler på en kompleks model, og der har derfor været behov for at reducere kompleksiteten. På den baggrund er analysen ikke foretaget på samtlige mulige kombinationsmuligheder i planen. Der er taget udgangspunkt i en plan indeholdende blot én af de mulige metrolinjer. Det er dog vurderingen, at analysen giver et billede som overordnet også vil være generaliserbart ved for eksempel andre linjeføringer. Konkret er følgende plan belyst i analysen af de samfundsøkonomiske effekter:

- Udvikling af Østhavnen med yderligere 57.600 beboere og 48.300 arbejdspladser, herunder 25 procent almene boliger.
- Metrobetjening af Østhavnen via metrolinjen M5 Øst fra Københavns H til Lynetteholm N.
- Vejbetjening af Østhavnen enten via en fuld Østlig Ringvej eller blot etablering af Etape 1 fra Nordhavn til Lynetteholm.



Der er i analysen *ikke* taget stilling til supplerende vejbetjening og cykelinfrastruktur.

2. *Analysens konklusioner*

Overordnet konkluderes følgende i analysen:

- En udvikling af Østhavnen vurderes samlet at medføre et samfundsøkonomisk overskud på 13-17 mia. kr. og en intern rente på mellem 4,9-6,1 procent.
- En del af de positive effekter (4 mia. kr.) fremkommer via en forbedret velfærd ved, at flere får mulighed for at bo bynært og derved blandt andet undgår lang transporttid.
- Hertil kommer en omfordeling til nye boligejere og lejere på knap 19 mia. kr. Omfordelingen sker bl.a. fra kapitalfonde og pensionskasser, der ejer udlejningsejendomme i København.
- Spændet mellem boligpriserne i indre dele af København og forstæderne reduceres fra 41 procent til 35 procent.
- Projektet vil øge fremkommeligheden i regionen. Det nordlige København og Nordsjælland vil med en fuld Østlig Ringvej blive direkte forbundet med lufthavnen og Øresundsbroen, mens en rejse fra Lynetteholm S til København H vil tage 10 minutter med metro.
- Overordnet vil den samlede trafik vokse med 0,2 procent, mens vejtrafikken ventes at falde med 0,2 procent. Det skyldes særligt, at når flere bor bynært, bliver bilen udskiftet med kollektiv transport.
- Det dækker bl.a. over, at vejtrafikken i indre by falder med ca. 12 procent. Brokvarterne, Motorring 3 og Amagermotorvejen aflastes også. Omvendt bliver blandt andet Helsingørmotorvejen mere belastet.
- Der vil samlet være en øget CO₂e-udledning fra den samlede plan svarende til ca. 343.000 – 636.000 ton set frem mod 2070. Det er ikke blevet analyseret, hvor store udledningerne forbundet med udviklingen af vejene omkring København ville være, hvis ikke Østhavnen udvikles, og bosætningen dermed skal finde sted decentralt. Det kan derfor ikke konkluderes, at udledningerne fra projektet er større, end hvis man havde anvendt midlerne til anden infrastruktur.



- Etableres kun Etape 1 af Østlig Ringvej, forventes CO₂e-udledningerne fra det samlede projekt at blive ca. 154.000 – 446.000 ton.
- Ved anvendelse af grønne løsninger i anlægsprocesserne kan klimapåvirkningen af projekt- og nulscenarie gå nogenlunde lige op. Det vil dog kunne medføre merudgifter, der ikke er inkluderet i anlægsomkostningerne.
- Antallet af støjbelastede boliger forventes at falde som følge af bosætningen og etablering af metrolinjen og en fuld Østlig Ringvej. I gennemsnit forventes støjbelastningen i København at blive reduceret med 1-3 procent i perioden frem til 2070.
- Luftforureningen vil samlet set kun blive påvirket relativt lidt. Summeret over hele perioden forventes en lille reduktion i luftforureningen på få promille.
- Ifølge beregningerne vil det samlede antal ulykker i hovedstadsområdet blive reduceret. Det sker blandt andet fordi den samlede bilkørsel reduceres, og fordi trafikken flyttes til Østlig Ringvej, som er mere sikker end de mindre veje i København. I perioden 2035-2070 forventes projektet at reducere det samlede ulykkestal med ca. 1 procent af det samlede antal ulykker i perioden.