

Rådet for Bæredygtig Trafik: Lynetteholm og Østlig Ringvej punkterer klimaambitionerne

Debat 26. oktober 2020 kl. 1:00 |



Boostet til indpendlingen vil øge klimaaftrykket i modstrid mod den officielle klimapolitik om en 70 procents CO₂-reduktion i 2030, skriver Kjeld A. Larsen. (Foto: Bax Lindhardt/SP/Ritzau Scanpix)

DEBAT: Konsekvensen af Østlig Ringvej bliver en omfordeling af en større trafikmængde, og klimaaftrykket vil stige. Hvorfor udsætte borgerne for langtidsvirkningerne af et så dårligt gennemtænkt projekt, skriver Kjeld A. Larsen.

Af Kjeld A. Larsen

Næstformand i Rådet for Bæredygtig Trafik

Herligt at forstadsborgmestre tog grovfilen frem i en fælles kronik "[Syv vrede omegnsborgmestre](#)" i Politiken den 24. september i velartikuleret kritik af gigantprojekterne Lynetteholm og det tilhørende nord-sydgående Østlige Ringvejsprojekt.

Borgmestrene er dog lidt sent ude med deres afstandstagende holdning til projekterne. Men man aner en sammenhæng med de iøjnefaldende fortielser og procedurmæssige undladelsessynder i de mangelfulde kommissorierapporter om megaprojekterne og trafiksanering i Indre By, der blev offentliggjort i august.

Man har fra flere sider slået ned på undladelser og usandsynlige fremskrivninger, ligesom indholdselementer i de nu rekvirerede rapporter er kommet under den kritisk-analyserende lup.

Citat

Så set med borgerøjne er en vækst i biltrafikken ikke just det, der er behov for, hvis klimamålsætning og målsætning for transportens sammensætning skal nås.

Kjeld A. Larsen Næstformand i Rådet for Bæredygtig Trafik

Vækst i den østlige del

Den mest interessante rapport er beregningsforudsætningerne for Østlig Ringvej, der er udfærdiget af Tetraplan i ”Østlig Ringvej. Trafikberegninger Fase 4 - beregningsforudsætninger 2035 og 2035+”, idet 35+ = år 2050.

Rapporten gennemgår de forudsætninger, som ligger til grund for trafikberegningerne. Specielt fremskrivningerne af befolkningsvækst og arbejdspladser er ganske interessante.

Ifølge disse vil den prognosticerede vækst i Hovedstadsområdet på 2,5 procent mellem 2035 og 2050 alene finde sted i Københavns kommune.

Det vil sige, når Østlig Ringvej står klar, og byudviklingen langs havnen er påbegyndt.

Alle andre kommuner må se langt efter vækst i befolkning og arbejdspladser. Mon Vestegnens og de nordsjællandske kommuner er klar til at sluge en sådan udviklingsproces?

Vil de virkelig acceptere, at al udvikling skal foregå i den østligste del af Sjælland og på for tiden ikke-eksisterende arealer (Lynetteholmen)?

Bevidst københavneri

I kommissorierapporterne refereres til begrebet agglomerationseffekter, der er et noget søgt og fortænkt argumentationsgrundlag for denne byudviklingskoncentration i det københavnske havneområde.

Og man postulerer frejdigt, at koncentreret lokalisering af erhverv og boliger er ensbetydende med reduceret transport og mindsket fodaftryk på klimaet. Men fjern lige skyklapperne.

Vil effekten af en sådan centralisering ikke snarere blive forøget pendling fra det rige Nordsjælland og udkantsområderne i Region Sjælland ind mod centralkommunen?

Boostet til indpendlingen vil øge klimaaftrykket helt i modstrid mod den officielle klimapolitik om en 70 procents CO₂-reduktion i 2030.

Så det er forståeligt, at forstadskommunerne, som har udlagt byudviklingsområder i forbindelse med den kommende letbane i Ring 3, er kritisk indstillede over for dette bevidste københavneri.

Sjælland lider under, at der ikke eksisterer en planmyndighed, som kan varetage helhedstænkningen for Sjælland. Og her sidder både regeringen og Venstre på hænderne.

Dog står Socialdemokratiet og Venstre sammen om Lynetteholmprojektet med tilhørende havnetunnel i en udemokratisk proces med Lars Løkke Rasmussen og den nu detroniserede overborgmester Frank Jensen som bagmænd.

Potentielle brugere af Østlig Ringvej

I rapporten fra Vejdirektoratet "[Forundersøgelse af en Østlig Ringvej. Sammenfattende rapport](#)" fremgår det klart, at de primære brugere af en havnetunnel vil være velsituerede bilister nordfra samt det nordøstlige Amager.

Og med Korridor Øst tilgodeses specielt trafikanter til lufthavnen.

Netop den løsning, en østkorridor med sænketunnel, blev for nylig vedtaget af et flertal af partier i Københavns Kommune med undtagelse af Enhedslisten og Alternativet, som blev smidt ud af forhandlingslokalet af Frank Jensen.

Hvor fornuftigt er det nu lige at føre en voksende trafikmængde ud til en lufthavn, hvor planen for lufthavnens udvidelse er droppet?

En hypotetisk voldsom trafikvækst

Tetraplans rapport om beregningsforudsætninger og direkte forespørgsel i Vejdirektoratet afslører, at beregningerne af trafikstrømme mod København som udgangspunkt har et vejnet år 2035, identisk med blå bloks forslag til infrastrukturplan lanceret marts 2019.

Infrastrukturforslaget, et veritabelt udbygningsinferno, åbner op for voldsomme udvidelser af spor på indfaldsvejene og færdiggørelse af "det manglende" motorvejssystem.

Men hvad mon den socialdemokratiske regerings støttepartier siger til, at den forrige regerings biltrafikgenererende infrastrukturplan ikke ser ud til at være skrottet?

Vi må formode, at en hypotetisk stor trafikvækst fortsat vil være det socialdemokratiske udgangspunkt for kommende forhandlinger. En vækst, som vil punktere ambitionen om 70 procents-målet i 2030.

Mangelfuldt talmateriale

Et centralt argument for rationalet bag etableringen af en Østlig Ringvej kombineret med en ønsket trafiksanering i Indre By har været, at trafikken over havnesnittet ville falde.

"Forundersøgelse af Østlig Ringvej. Sammenfattende rapport" forudser et fald i trafikken på 17 procent og på 11 procent på Langebro som følge af henholdsvis Korridor Vest og Øst. Knippelsbro aflastes med henholdsvis 16 og 18 procent.

Men der er uklarhed om, hvordan materialet, der ligger til grund for det postulerede fald, er blevet til.

Vejdirektoratet "glemmer" at fortælle, hvordan trafikmodellen er kommet frem til disse tal. Men det afsløres i en anden rekvireret rapport fra Vejdirektoratet, nemlig "Resultater fra trafikberegninger med trafikmodellen OTM7, runde 4, samfundsøkonomi og provenu".

Rapporten viser, at beregningerne tager afsæt i de reelle trafikstrømme i 2015 (hverdagsdøgntrafik), hvorefter trafikken fremskrives til 2035, hvor Østlig Ringvej ventes færdiggjort og videre til 2035+, det vil sige 2050, hvor jordopfyldning og byudvikling er i fuld gang, også på Lynetteholmen.



De såkaldte aflastningstal for Havnesnittet, specielt Knippelsbro og Langebro, viser, at der i 2050 med Østlig Ringvej vil være en større trafik over Knippelsbro end i dag (fra 23.500 i 2015 til 27.700 i 2050) og en uændret trafikbelastning over Langebro (fra 67.100 i 2015 til 67.000 i 2050).

Specielt trafikken på Knippelsbro er kendetegnet ved at være af lokal karakter, det vil sige lokale ærinder. Langebro går vinkelret på en havnetunnel, hvorved den generelt bliver irrelevant for trafikanterne.

Interessant nok konstateres det, at såfremt en trafiksanering gennemføres før færdiggørelse af en Østlig Ringvej i 2035, så vil effekten af Ringvejen mindskes: Færre vil benytte tunnelen.

Ganske tankevækkende i betragtning af, at Københavns Kommune i Klimaplan 2025 og Kommuneplan 2019 for tiden anstrenger sig for at reducere biltrafikken i Indre By.

Trafiksaneringens formål og betydning

Trafiksaneringen i Indre By analyseres primært i rapporten "[Trafiksaneringsplan for Indre By i forbindelse med etablering af Østlig Ringvej](#)" og behandles tillige i rapporten fra Vejdirektoratet "[Forundersøgelse af en Østlig Ringvej. Analyser af trafik, brugerfinansiering og samfundsøkonomi](#)".

Trafiksaneringens formål og betydning omtales forskelligt i de to rapporter.

Vejdirektoratets rapport fastslår, at Østlig Ringvej og en trafiksaneringsplan i princippet er "to forskellige projekter og to forskellige beslutninger", mens trafiksaneringsplanen gør klart, at trafiksaneringen ikke er tænkt som en isoleret indsats, men knyttet til etablering af Østlig Ringvej, det vil sige først er relevant efter 2035.

Ifølge trafiksaneringsrapporten skal forslaget koordineres med kommunens øvrige målsætninger. Men to centrale målsætninger nævnes ikke:

CO2-neutralitet i 2025 i Københavns Klimaplan 2025 og trafikmålsætningen fra kommuneplan 2019.

Økonomiforvaltningens fodaftryk i rapporten er således klart i modstrid med intentionerne i den nylig vedtagne Kommuneplan 2019.

Her fremgår det, at kommunen skal have styr på biltrafikkens udvikling via målsætningen om højst 25 procent biltrafik i 2025 ud af totalen af de fire transportformer: biltrafik, kollektiv trafik, cykling og gang.

Der er åbnet op for en række biltrafikreducerende foranstaltninger, blandt andet i form af trafikøer.

Kommunens rådgiver Via Trafik konstaterer i sin rapport "Forslag til mobilitetsstrategier", at der er behov for en ny plan for vejstruktur, der forudsætter indgreb i det overordnede vejsystem, såfremt biltrafikken skal tæmmes.

Så set med borgerøjne er en vækst i biltrafikken ikke just det, der er behov for, hvis klimamålsætning og målsætning for transportens sammensætning skal nås.

Brugerbetaling

Trafikanalyserne viser, at samlet set indvirker en trafiksanering i Indre By kun i ringe grad på benyttelsen af en nord-sydgående Østlig Ringvej, og der må forudses øget biltrafik i form af omkørsler.

Trafiksaneringen i forbindelse ny Østlig Ringvej kan ligeledes være trafikgenererende på andre nord-sydgående veje i den vestlige del af København og Frederiksberg kommuner, eksempelvis på Jagtvejslinjen.

Centralt er i denne forbindelse: Hvor stor er kapaciteten for yderligere biltrafik på overordnede veje som Jagtvejen og de to indre havnebroer?

Brugerbetaling vil mindske bilisterne lyst til at anvende havnetunnelen. Derfor er der nu et stort pres fra Venstre og Socialdemokratiet for at få standset trafiksanering og brugerbetaling i forbindelse med konstruktion af en havnetunnel.

- [Rådet for Bæredygtig Trafik »](#)
- [Kjeld Allan Larsen »](#)