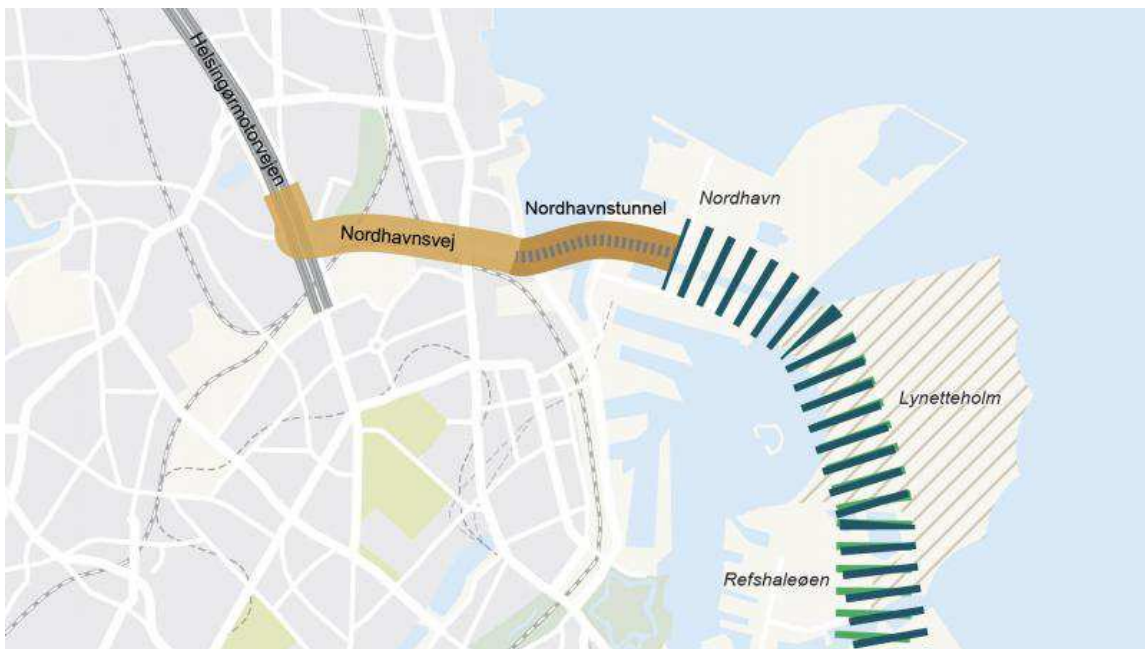


KRONIK: Lynetteholm og Østlig Ringvej bliver en trafikal katastrofe



(Illustration: Vejdirektoratet)

Af [Hans Schjær-Jacobsen](#) 13. okt 2021 kl. 11:00 [2](#)

I udgangspunktet kan det være svært at forstå hvorledes nogen kan finde på at placere en by på størrelse med Slagelse på toppen af Lynetteholms 80 mio. ton ren og forurenede overskudsjord og 2,8 kvadratkilometer grundareal i Kongedybet uden samtidig at sørge for fungerende tilkørselsforhold. Set i fingerplanens kontekst svarer det til at placere denne koncentrerede byklump i fingerplanens håndflade i stedet for at udbygge beboelse og erhverv langs med fingrene.

Alt tyder da også på, at Lynetteholm og Østlig Ringvej bliver en forudsigelig trafikalkatastrofe. Det står klart i [forundersøgelsen](#) af ringvejen, suppleret med nyligt opnået aktindsigt hos Vejdirektoratet i trafikberegningerne og forudsætningerne herfor. Selv under forundersøgelsens antagelse af en beskeden bebyggelse af Lynetteholm, sander forbindelsen Lyngbyvej – Nordhavnsvej – Østlig Ringvej til allerede i 2050 med lange bilkøer til følge. Det bliver kun værre herefter, når Lynetteholm er fuldt udbygget.

Projektet blev lanceret i 2018 som et kinderæg og hurtigt omfavnet ukritisk af politikere i Folketinget og Københavns borgerrepræsentation. Det gældsplagede udviklingselskab By og Havn, som er ejet af staten og Københavns Kommune, faciliterer gerne processen i håb om økonomisk gevinst til afdrag på eksisterende gæld og finansiering af metroudvidelse og anlæg af Østlig Ringvej.

Politikerne vidste ikke hvad de sagde ja til med principaftalen i 2018. Efter en lemfældig og forhastet høringsproces i ly af coronapandemien blev anlægsloven for opfyldningsprojektet Lynetteholm vedtaget i 2021. Nu nærmer sandhedens time sig, når entreprenørkontrakterne efter sigende skal underskrives og eksekveres umiddelbart efter kommunalvalget.

Østlig Ringvej har to formål, nemlig at servicere vejtrafik til og fra Lynetteholm og de andre nye bebyggelser i Københavns Havn og tilvejebringe en ekstra forbindelse til lufthavnen og Amager for bilister med udgangspunkt nord for København, således at trafikken gennem indre by reduceres. Forbindelsen Lyngbyvej – Nordhavnsvej – Østlig Ringvej er en motorvej med lokale afkørsler, der skal opfylde begge formål. Forundersøgelsens trafikmodellering af en Østlig Ringvej i østlig korridor, uden brugerbetaling og uden trafiksanering i København, forudsiger, at der er 150.000 køretøjer på Lyngbyvej (aktindsigt), 85.000 køretøjer på Nordhavnsvej (side 13) og 70.700 køretøjer på Østlig Ringvej i 2050, opgjort pr. hverdagsdøgn (tabel 3.9).



Hans Schjær-Jacobsen er civilingeniør, lic.techn., HD (Illustration: Privatfoto)

Annonce

Lynngbyvejens trafik på 150.000 køretøjer pr. hverdagsdøgn efter færdiggørelse af Østre Ringvej er 90 pct. højere end basis 2015 og 30 pct. højere end basis 2050 (aktindsigt). Med den trængsel, der aktuelt kan konstateres på Lynngbyvej allerede i dag med lange bilkøer i myldretiden, bliver fremkommeligheden i 2050 helt uacceptabelt dårlig.

Relateret jobannonce: Mobilitetsplanlægger til Aarhus Kommune

Læs også: [Kronik: Lynetteholm og Holmene skal konkurrere om knap overskudsjord](#)

I forundersøgelsen står der eksplicit, at »trafikken på vejen [Nordhavnsvej] i myldretiderne har nået kapacitetsgrænsen, hvilket vil medføre fremkommelighedsproblemer« (side 13) og »i alt vil 103.000 køretøjer pr. hverdag benytte mindst en af delstrækningerne i østlig korridor« (side 42).

Resultaterne i forundersøgelsen er beregnet med en forudsætning om 12.200 beboere (bilagstabel 2.1) og 5.500 arbejdspladser (bilagstabel 2.2) på Lynetteholm i 2050.

Lynetteholm blev relanceret af By og Havn i en forstørret version med 35.000 beboere og 35.000 arbejdspladser. I forundersøgelsen er der således, hvad angår beboere, kun forudsat 35 pct., og hvad angår arbejdspladser, kun 16 pct. af fuld udbygning.

Hertil kan lægges, at andre udviklingsområder i havnen, såsom Nordhavn og Refshaleøen m.fl. med Østlig Ringvej som vejtrafikbetjening heller ikke i forundersøgelsen antages fuldt udbygget i 2050. De påviste fremkommelighedsproblemer kan alene af disse grunde forventes at blive meget større efter 2050 end påvist af forundersøgelsens egne resultater.

Forundersøgelsen viser, at der vil blive stor trængsel på forbindelsen Lynngbyvej – Nordhavnsvej – Østlig Ringvej i 2050. Til den tid vil der måske blive argumenteret for en udvidelse af vejene til flere spor. Det vil blive meget dyrt og sikkert uigennemførligt i praksis.

Forundersøgelsens samfundsøkonomiske gennemregning af tre forskellige varianter af Østlig Ringvej viser derudover, at alle varianter har en negativ netto nutidsværdi og bidrager negativt til samfundsøkonomien (tabel 5.2). Det skal bemærkes, at udgifterne til en evt. trafiksanering af København ikke er indregnet i anlægsudgifterne for etablering af Østlig Ringvej, selvom de positive effekter fremgår af nogle af forundersøgelsens betragtninger om reducere trængsel i det Københavnske vejnet.

Det er stort set ukendt i offentligheden, at det storslåede projekt Lynetteholm og Østlig Ringvej bliver en trafikal katastrofe med uacceptabel ringe fremkommelighed på de for projektet livsvigtige vejforbindelser. Den fortsatte politiske opbakning til et så trafikalt tvivlsomt projekt er uforståelig i betragtning af, at dokumentationen herfor allerede forelå inden anlægslovens vedtagelse i kraft af forundersøgelsens forudsætninger og resultater.

Læs også: [Kronik: Lynetteholm er et økonomisk højrisikoprojekt](#)

Fokus: [Hovedstad 2070](#)

Emner : [Byplanlægning](#)