

København den 16. oktober 2022

Idefase høring for Østlig Ringvej og for M5Øst

Nedenfor oplystes nogle overordnede bekymringer, som er forbundet med realisering af de to projekter Østlig Ringvej og M5Øst, tillige med forslag om mere og klarere information, så borgerne bliver klædt bedre på til deltagelse i en demokratisk beslutningsproces omkring Østhavns projekterne

Klimabelastningen

Både staten og Københavns kommune står i en situation, hvor målsætningerne for reduktion af klimagasser ikke ser ud til at kunne realiseres. Københavns kommune har allerede kastet handsken og erklæret, at klimaplanens målsætning om CO₂-neutralitet i 2025 ikke kan realiseres. I Københavns kommune er det specielt klimabelastningen fra trafikken, der træder i vejen for målsætningens realisering.

De to Østhavns projekter Østlig Ringvej og M5Øst er forbundet med store stigninger i CO₂-udslip. Ifølge rapporten Strategisk miljøvurdering fra august 2022 drejer det sig om et CO₂-udslip i perioden 2027 til 2070 for Østlig Ringvej på 311.300 tons CO₂e, for M5Øst på 295.000 tons CO₂e. Dertil kommer et CO₂-udslip fra anlægsfasen af Lynetteholm på 350.000 tons CO₂e. Alt i alt en samlet klimabelastning på godt 953.000 tons CO₂e. Miljøbelastningen fra anlæg af Lynetteholmen, som primært er forbundet med jordtransport og anvendte arbejdsmaskiner, fremgår ikke af rapporten Strategisk miljøvurdering, idet denne belastning allerede indregnet via vedtagelsen af en anlægslov for Lynetteholm. Ikke desto

mindre er jordopfyldningen en forudsætning for realisering af Østhavns projektet.

Såfremt vi som samfund vælger 0-alternativet med en fordeling af befolkning og arbejdspladser mellem centalkommunerne og det øvrige Sjælland som i det foregående årti, så vil det beregnede CO₂-udslip fra Østhavnsprojekterne ikke finde sted.

I øvrigt er det interessant, at der ifølge Danmarks Statistiks befolkningsfremskrivning for perioden fra midten af 2030'erne til starten af 2050'erne kommer et fald i antallet af personer i aldersgruppen 26-76. Ud fra et bredere regionalgeografisk perspektiv svækkes dermed argumentationen for at anlægge Østhavnsprojektet i netop Københavns kommune.

De offentliggjorte rapporter om Østhavns projekterne udformes i dag af seks interessentgrupper, nemlig Transportministeriet, Københavns kommunes Økonomiforvaltning, By & Havn, Metroselskabet, Sund og Bælt tillige med Vejdirektoratet. Ved læsning af disse rapporter om Østhavns projekterne mærkes en tendens til at underdrive klimakonsekvenserne.

Vi opfordrer til, at klimabelastningen vil fremgå krystalklart i de kommende rapporter om vurderinger af miljøkonsekvenser, for såvel anlægsfase og driftsfase, så borgerne klart kan se konsekvenserne af projekterne for deres fremtidige livssituation. Klimakonsekvenserne vil primært ramme en ung bekymret generation.

De manglende, ikke-offentliggjorte trafiktal

Overordnet sammenlignes det fremlagte projekt for Østhavnen med et 0-scenarie uden Østlig Ringvej og Metro 5 Øst. Udgangspunktet for beregningerne er et basisscenarie for 2035, 2050 og 2070, dvs. uden de to infrastrukturprojekter, og et gradvist udbygget projekt Østhavnen, hvor første etape af Østlig Ringvej er færdig i 2035 og færdiggørelsen af 2. etape er fremrykket fra 2045 til 2040. Ved 0-alternativet, hvor Østhavnen

ikke bygges, forventes at 80 % af byudviklingen vil finde sted uden for de to centralkommuner

Det store problem for vurdering af effekterne ved trafik- og miljøbelastning er, at vi kun på et overordnet kommunalt niveau får information om situationen i dag, i form af den basisberegning, hvorfra de øvrige basisberegninger er udregnet, nemlig år 2015 (bilag 2 til ”Samfundsøkonomiske effekter ved udviklingen af Østhavnen”). I forbindelse med udarbejdelse af høringssvar til Forundersøgelse af Østlig Ringvej lykkedes det via forespørgsel hos Vejdirektoratet at få udleveret exelark med kørsler for alle større veje fra 2015 og frem til 2035, 2050 og 2070 for en længere række af alternativer for anlæg af Østlig Ringvej.

I tabel 11 fra Bilag 1: ” Resultat af trafikberegninger” ses beregninger af ændringer i vejtrafikken på centrale snit i 2035, 2050 og 2070 ved Østhavnen realisering sammenlignet med 0-scenariet uden havnetunnel. Effekten for eksempelvis Knippelsbro beregnes således til en reduktion af trafikken på 17-25 % over årene. Her får vi ikke oplysninger om de tilsvarende tal i 2015, så vi kan sætte beregningen af udviklingen frem til 2035 i perspektiv. Tallene for 2015 og frem til 2035 vil sandsynligvis udvise en ret stor stigning i trafikken i alle snit, muligvis så stor over Knippelsbro, så kapaciteten ikke er tilstrækkelig til at rumme den fremskrevne trafikudvikling. Dermed bliver en sammenligning basistallene og tallene for projekt Østhavnen intetsigende.

Tabel 11 Projektets betydning for trafikken på centrale snit (køretøjer pr. hverdagsdøgn)

	Basis			Projekt		
	2035	2050	2070	2035	2050	2070
Østlig Ringvej	0	0	0	27.500	60.500	67.500
Knippelsbro	30.500	30.500	30.500	23.000	23.500	25.000
Langebros	62.000	61.500	61.500	53.500	54.000	56.500
Sjællandsbro	47.000	45.500	44.500	46.000	42.000	40.500
Kalvebod bro	137.500	140.000	141.000	133.000	131.000	135.000
Nuværende broer	277.000	277.500	277.000	256.000	250.000	257.500
Havnesnit	277.000	277.500	277.000	283.500	311.000	325.000
Søsnit	204.500	209.000	204.000	189.500	189.000	187.000
Kommunegrænse	782.000	804.000	810.000	781.000	780.000	794.500

Det er væsentligt at kende til de forudsætninger, der ligger bag beregningerne for fremtidens trafikbelastning, nemlig at disse forudsætninger tager udgangspunkt i udviklingstendenser umiddelbart forud for basisåret. Det er derfor vigtigt at understrege, at det er en politisk beslutning, hvor byudvikling med boliger og arbejdspladser skal finde sted, og at valg af lokalisering for byudvikling er udgangspunkt for, hvor befolkningen har mulighed for at bosætte sig.

Det fremgår således klart af tabeller i omtalte bilag 2, at valg af projekt Østhavnen frem for 0-alternativet vil betyde en klar favorisering af Københavns kommune på bekostning af kommunerne i den øvrige hovedstadsregion. I 2070 vil Københavns kommune i kraft af udvikling af Østhavnen have snuppet godt 46.000 indbyggere fra den øvrige hovedstadsregion, hvoraf 35.000 på Lynetteholm (tabel 2). På tilsvarende vis fremgår det af beregningerne over antal arbejdspladser, at Københavns kommune i 2070 samlet har ”stjålet” godt 48.000 arbejdspladser fra det øvrige hovedstadsområde, og at tilgangen af arbejdspladser til Lynetteholm udgør et mindre antal på 35.000 arbejdspladser. Refshaleøen, som i seneste model er sammenbygget med Lynetteholm, får en pæn andel af fremgangen (tabel 7). Hvad angår beregninger af den relative vækst i antal biler ses en bemærkelsesværdig forskel i basis- og projektfremskrivning for Københavns kommune: hele 9 % flere biler i kommunen i projektfremskrivningen sammenlignet med 0-alternativet uden Østhavnsprojektet, hvilket er et resultat af en relokalisering af befolkning og arbejdspladser til kommunen i kraft af udviklingen af Østhavnsprojektet (tabel 14).

Det er jo meget afgørende at få tal for udgangsåret 2015 for de større vejstrækninger for at være i stand til at vurdere, hvor voldsomme miljøkonsekvenserne af gennemførelsen af projektet vil blive for beboerne lokalt.

Så opfordringen lyder: vi vil meget gerne have oplyst de foreliggende, men ikke offentliggjorte basisberegninger for trafikstrømmene på

vejniveau for 2015 og fremover for 2035, 2050 og 2070 tillige med de tilsvarende projektberegninger.

Valg blandt alternativer for Østlig Ringvej

I Rapporten Forundersøgelser af Østlig Ringvej fra 2020 var der adskillige korridorløsninger på spil, herunder om havnetunnellen skulle være forbundet med brugerbetaling og trafiksanering af Indre By. Den model, som ville bringe flest biler ned i tunnelen, var en østlig korridor uden brugerbetaling og uden trafiksanering i Indre By. Det var også derfor, at denne model blev Københavns kommunes Økonomiforvaltnings foretrukne model.

Den nylig fremlagte rapport Miljøstrategisk vurdering er støvsuget for omtale af alternativer. Det ser nærmest ud til, at den på forhånd udvalgte model er Korridor Øst uden brugerbetaling og uden trafiksanering. Se Fig. 5-4 Ændringer i vejtrafikken år 2050.



Figur 5.4.1 Ændringer i vejtrafikken i 2050

(Antal køretøjer pr. hverdagsdøgn. Grøn markerer fald i trafikken, rød markerer øget trafik. Stregernes tykkelse viser ændringen i hverdagsdøgnstrafik, dvs. trafikken på en gennemsnitlig hverdag (mandag-fredag))²⁴. Kilde: Vejdirektoratet (2020a, side 64). Den viste linjeføring for Østlig Ringvej er ikke den samme som planens linjeføring

Det er uhørt, at der ved bygning af så stort et infrastrukturprojekt ikke skal betales for benyttelsen. Det var tilfældet ved bygning af Storebælt forbindelsen og bliver det ved den kommende Femern Bælt forbindelse.

Opfordringen lyder:

Det skal klart fremgå af den kommende miljøkonsekvensvurdering, hvilken model for Østlig Ringvej der er tilvalgt og hvorfor. Såfremt den valgte model for Østlig ringvej er uden brugerbetaling, skal det fremgå og begrundes. Den oprindelige model om selvfinansiering er opgivet. Det skal derfor fremgå af rapporten, hvem der skal betale for bilernes brug af en havnetunnel.

Det skal ligeledes fremgå, hvornår en trafiksanering i Indre By ved realisering af Østhavnsprojektet kan påbegyndes, og med hvilke midler et sådant ændret trafikflow kan gennemtvinges.

Beskrivelsen af Østhavnen som et centernært brokvarter

Rapporten Strategisk miljøvurdering bygger meget på en rapport udarbejdet af to økonomer Christian Langholz Carstensen og Maria Juul Hansen på Økonomisk Institut på KU: Effekter på boligpriser, flyttemønstre og velfærd. Denne rapport blev en central kilde i rapporten Samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavnen fra 8. september, dvs. efter offentliggørelsen af Strategisk miljøvurdering i august.

Det mest besynderlige udgangspunkt for rapporten er, at Østhavnen bliver beskrevet som en del af brokvartererne og ved karakteristika forbundet med disse bydele, herunder central beliggenhed. Men Østhavnens beliggenhed ud mod Øresund er jo så langt væk fra det øvrige Sjælland som vel muligt og forøger dermed pendlingsafstande for både potentielle beboere i Østhavnen med arbejdsplads uden for Københavns kommune, såvel som potentielle arbejdstagere i Østhavnen fra kommuner uden for Københavns kommune.

Pendlingsafstande har jo vist sig historisk at være mindre afgørende sammenlignet med den observerede pendlingstid, som over tid har været nogenlunde konstant.

Antagelsen om reducerede boligpriser ved etablering af boligområder ved havnen hviler på et tyndt grundlag. Problemets kerne er jo, at boligbyggeriet i Østhavnen er kædet sammen med en finansiering af infrastruktur, en østlig ringvej og en metroudbygning. Sammenligningen med de eksisterende brokvarter dur derfor ikke. Snarere skal vi se på boligpriserne for boligbyggeriet i Nordhavn for at finde et passende sammenligningsgrundlag, som er parallelt til forventede boligpriser i Østhavnen. De befolkningsgrupper, som bor i Nordhavn, ligner ikke de befolkningsgrupper, som postuleres at komme til at bo i Østhavnen. Økonomisk Instituts modelberegninger viser, at der i 2070 vil komme til at bo flere ufaglærte og kortuddannede og samtidig færre med mellemlang og lang uddannelse i Østhavnen sammenlignet med brokvartererne. Mon ikke de to økonomer skulle have set på uddannelsesniveaet i Nordhavn, som er opbygget under samme betingelser som forventet udvikling i Østhavnen, nemlig at byudviklingen skal finansiere metro – og Østlig Ringvej?

Opfordringer:

Det skal begrundes, hvorfor en byudvikling i Østhavnen skal sammenlignes med brokvartererne, frem for en sammenligning med Nordhavn, idet byudvikling på Lynetteholm er underlagt de samme betingelser som Nordhavn som finansieringskilde for mere metro.

Der skal opstilles en mere troværdig model og beregning for trafikstrømme i forbindelse med en byudvikling på Lynetteholm, hvori der fremkommer skøn over pendlingsafstande mellem Lynetteholm og det øvrige København og omegnskommunerne, hvor Lynetteholm er både arbejdsplads for beboere i omegnskommunerne og for beboere med arbejdsplads i omegnskommunerne tillige med beregning af konsekvenser for klima og miljø ud fra de beregnede trafikstrømme.

Et forventet skift fra ture i bil til ture i kollektiv trafik og cykling

Antagelsen i Strategisk miljøvurdering er, at der vil ske et skift fra biltrafik til kollektiv trafik som resultat af konstruktion af ny metrolinje M5Øst – samtidig med at der projekteres en N-S forløbende havnetunnel med adgang alene for biler. Vi har endnu til gode empirisk at få belyst denne antagelse. Det eksisterende metrosystem har indtil videre mest appelleret til tidligere buspassagerer, som har fået reduceret muligheden for bustransport, og til cyklister, mens både bileejerskab og ture med bil har været stigende i Københavns kommune i takt med metroudbygning.

Ifølge Københavns kommunes Kommuneplan 2019 er målsætningen for fordeling af ture mellem de fire transportformer gang, cyklisme, kollektiv trafik og bil i 2025, at ture med bil højst må udgøre 25 % af alle ture, mens fordelingen mellem de tre øvrige transportformer skal være ligelig fordelt med 25 % til hver. Det store problem for kommunen er at få reduceret antallet af ture med bil og få hævet andelen med kollektiv trafik og cyklisme. Det store problem i forbindelse med en etablering af Lynetteholm er den ringe tilgængelighed for cyklister, eksempelvis sammenlignet med brokvartererne. Der er alene en enkelt bro på tegnebrættet over havnesnittet, med endestation på Refshaleøen.

Opfordring: det skal empirisk anskueliggøres hvilke transportformer der reduceres via metroudbygning.

Det skal fremgå, i hvilket omfang en udvikling af Østhavnen vil tilgodese Københavns kommunes målsætning for fordeling af ture.

Kjeld A. Larsen

Næstformand I Rådet for bæredygtig trafik