



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv
2200 København N
www.baeredygtigtrafik.dk

København 22. december 2022

Høringssvar Strategisk miljøvurdering Østhavns projektet

Det er en vigtig bestanddel af en demokratisk proces, at der fremlægges forskellige udviklingsveje, som borgerne kan tage stilling til. En strategisk miljøvurdering bør rumme et alternativt udviklingsperspektiv til det fremlagte udviklingsspor.

Det overordnede perspektiv: et manglende alternativ

Det overordnede problem i forbindelse med SMV'en for Østhavns projektet er, at et sådant alternativ er totalt fraværende. Østhavns projektet sammenholdes godt nok med et såkaldt 0-alternativ, men der redegøres ikke for, hvilken udviklingsstrategi 0-alternativet er forbundet med. Der henvises til vage forestillinger baseret på udviklingsperspektivet "business as usual", hvor lokalisering af befolkning og erhverv, bilejerskab, trafikvækst og fordeling på transportformer forudsættes at ske, som udviklingen er foregået de seneste år. Et reelt alternativ skal rumme en visionær strategi for samfundsudvikling, som afspejler de store problemer, som vi står over for som samfund, specielt klimakrisen, biodiversitetskrisen samt trængslen og forureningen fra transporten. Københavns kommune har vedtaget en Kommuneplan 2019 og en revideret KBH 2025 Klimaplan, som eksempelvis rummer en række målsætninger omkring klimagasudledning og sammensætning af ture på transportområdet, som betyder en reduktion af biltrafikken. Derudover har kommunen netop vedtaget en Biodiversitetsstrategi 2022-2050 og påbegyndt arbejdet med en ny og skærpet klimaplan 2025-2035, hvor kommunens og borgernes forbrug skal inddrages som en af planens forudsætninger, og borgerinddragelse skal bidrage til at løfte ambitionerne og målsætningernes realisering.

I betragtning af, hvor lang en tidsfase hele Østhavnsprojektet er underlagt, så skrider fraværet af et manglende visionært samfundsudspil til himlen. Hvor er perspektivet for de kommende generationers vanskelige vilkår for livsudfoldelse blevet af?

Det kan undre, at et så omfattende og dyrt projekt med alle de opridsede ulemper og risici har fået ret så bred tilslutning fra de politiske partier, såvel i FT som i Københavns kommune. Graden af forundring kan reduceres via en nærmere analyse af de mange projektrapporter, som er blevet udarbejdet frem mod de igangsatte høringer af de seks interessentgrupper bag projektudformningen, dvs. Transportministeriet, Vejdirektoratet, Sund & Bælt, overborgmesterens Økonomiforvaltning i Københavns kommune, By & Havn og Metroselskabet.

Interessentgrupperne har nidskåret udarbejdet høringsrapporterne på baggrund af beslutninger taget af de statsbærende partier i Folketinget og overborgmesterpartiet i København. Økonomiforvaltningen og By & Havn har i samarbejde med Metroselskabet satset på udbud og salg af byggegrunde i havnen, som skal bidrage til at få hævlet den store metrogæld ned og skabe nye midler til byggeri på Lynetteholm og fortsat metroudbygning. Alle seks interessentgrupper står bag Lynetteholm projektet eller Østhavnen, som ud over Lynetteholm omfatter den planlagte sammenbygning med Refshaleøen.

Analyserne i projektrapporterne er præget af underdrivelser af miljøkonsekvenser, manglende informationsmateriale og direkte manipulationer.

Et visionært alternativ til Østhavns projektet

By & Havn har som forvaltningsmyndighed over Københavns havneareal ikke hverken ønsket eller evnet at skitsere reelle visionære alternativer for, hvilken byudvikling København som en del af en hovedstadsregion skal arbejde hen imod. Det kræver tid, inddragelse af både omegnskommunerne, eksperter, NGO'er og borgere generelt. I grove træk kunne følgende målsætninger være en bestanddel af et visionært udviklingsperspektiv for hovedstadsregionen:

1/ En planlagt udvikling, hvor en mere ligelig fordeling mellem kommunerne af boliger og arbejdspladser er målsætningen. Omegnskommunerne har adskillige udpegede byudviklingsområder til rådighed, specielt omkring den kommende letbane i Ring 3. Det er vigtigt, at der ikke skabes en overkapacitet af tomme boliger.

2/ Stationsnærhed skal være princippet for en tættere by omkring den skinnebårne trafiks stationer, således at behovet for bilejerskab og transportbehovet generelt reduceres.

3/ En reduktion af klimagasudslippet skal være et grundprincip i byudviklingen.

4/ Stormflodssikring af København og alle kommunerne langs Øresund og Køge bugt skal opprioriteres. Østhavns projektet fjerner udsynet for en samlet plan for stormflodssikring af den truede kystregion.

- 5/ Anstrengelserne for at fremme transportformerne gang, cykling og kollektiv trafik skal prioriteres højt.
- 6/ Investeringer i den kollektive trafik skal opprioriteres, herunder på overfladen via skinnebåren trafik i form af letbaner. I stedet for mere underjordisk metro bør politikerne satse på en ny S-banetunnel til aflastning af Hovedbanegården og "røret" mellem Vesterbro og Østerport station.
- 7/ Biodiversiteten i Hovedstadsregionen skal opgraderes, til nytte for borgernes brug af fritiden, men også i naturens egen ret.
- 8/ Jordtransporter skal reduceres mest muligt, hvilket kalder på strategier for anvendelse af jord som en ressource. Jord bør ikke være et spildprodukt, som skal transporteres over større og mindre afstande til et stort hul i Øresund.

Alt i alt betyder en realisering af en sådan bæredygtig udviklingsstrategi, at Østhavns projektet sættes på pause, indtil alternativet er vokset frem via inddragelse af politikere, eksperter, NGO'er og borgere generelt.

RBT's kommentarer til SMV'en og forslag til alternative løsninger

Rådet for bæredygtig trafik forholder sig i sit høringssvar primært til den skitserede trafikudvikling, herunder trafikudviklingens konsekvenser i form af klimapåvirkning, støj-, luftforurenings- og trængselsproblemer.

Trods den generelt meget optimistiske betoning af beskeden miljøpåvirkninger kan den opmærksomme læser godt finde nogle ildevarslende miljøkonsekvenser ved realisering af Østhavnsprojektet. Her et par citater fra fra SMV'en "Høring over strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm" (s. 110 og 208).

De med projektet forbundne aktiviteter "vil medføre en periodevis kumulativ forøgelse af lastbiltrafikken i dele af København, og der vurderes lokalt i perioder at kunne forekomme sandsynlige, væsentlige, kumulative påvirkninger af eksisterende miljøfølsomme områder såsom boliger, døgninstitutioner, skoler og rekreative områder".

"Samlet set vurderes det, at en realisering af planens elementer kan have en irreversibel negativ klimapåvirkning, som har et stort omfang og er af langvarig karakter".

Klimabelastningen øges

Københavns kommune har allerede kastet håndklædet og erklæret, at klimaplanens målsætning om CO₂-neutralitet i 2025 ikke kan nås. Det er specielt klimabelastningen fra trafikken, der træder i vejen for målsætningens realisering.

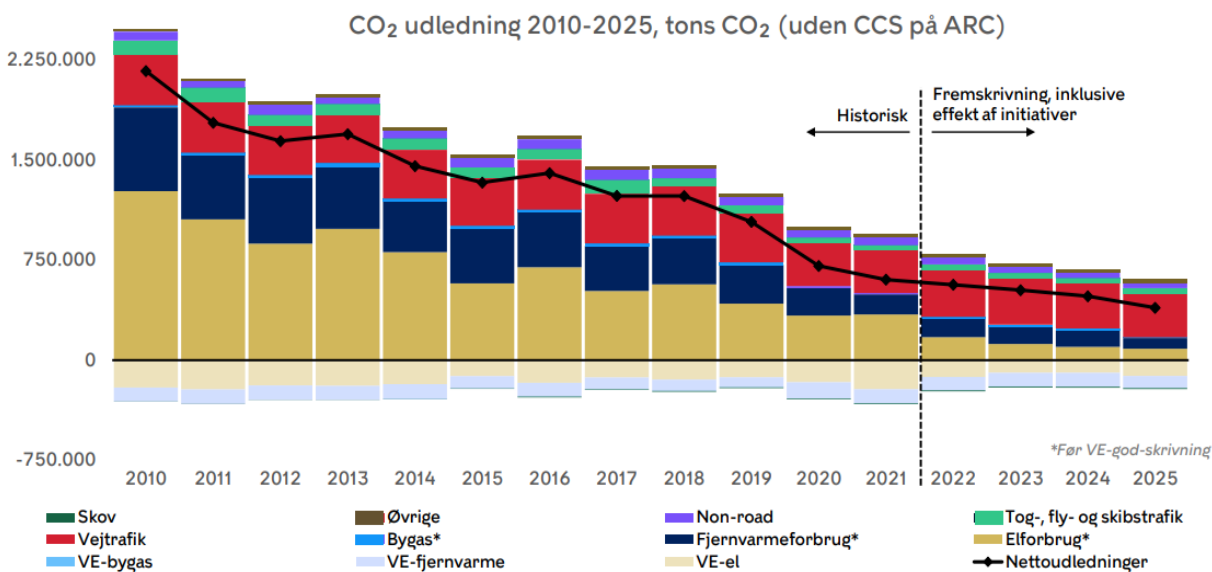
Københavns kommune har i 2022 være nødsaget til at revidere sin fremskrivninger af drivhusgasudslip frem mod 2025. Det vigtigste - og seneste tilføjede - middel til at komme i mål med målsætningen klimaneutralitet i 2025, nemlig CCS på ARC, er udgået af middelkataloget.

Det ses af nedenstående figur, udarbejdet af Klimasektionen under kommunens Teknik- og Miljøforvaltning. Ifølge klimamedarbejder ved Klimasekretariatet Cassia Simons Januario vil CO₂-udslippet fra vejtransporten med de indtil nu besluttede initiativer blot reducere sektorens CO₂-udslip fra 357.000 tons i 2020 til 331.000 i 2025.

Københavns Kommune

8

CO₂ udledninger i Københavns Kommune



Kilde: Vedushan Ratnasingan, Klimasekretariatet under TMF, Byplansmøde med Indre by og Christainshavns lokaludvalg 24. november 2022

Som det fremgår af figuren og oven for citerede beregninger, så ser det ud til, at kommunen fortsat ikke har den nødvendige politiske vilje til at tage fornødne virkemidler i brug til realisering af vejtransportens CO₂-udslip.

Klimasekretariatet er gået i gang med at forberede iværksættelsen af en klimaplan 2025-2035, hvor vedtagne pejlemærker i Borgerrepræsentationen skal sætte rammerne for et reduceret klimaaftryk. Et af de nye pejlemærker er, at klimaaftrykket skal opstrammes via introduktion af et forbrugsorienteret fodaftryk. Det implicerer bl.a., at drivhusgasudslippet fra produktionen af importerede biler skal indregnes i klimaregnskabet. Det skaber et ekstra pres for at reducere specielt vejtransporten i de kommende år, ikke just en målsætning der tilgodeser

et Østhavnsprojekt med indbyggede forudsætninger om øget personbil- og lastbiltransport.

Københavns Kommune

Borgerrepræsentationen vedtog d. 23 sep. 2021 tre pejlemærker for en kommende Klimaplan

- Halvering af CO₂-udledninger fra offentlig indkøb i 2030 *Udviklingsarbejdet er finansieret og i gang*
- En fastholdelse og skærpelse af klimaneutraliteten i 2025 til klimapositiv i 2035 med indregning af CO₂-udledninger forbundet med biomasse. *Udviklingsarbejdet er finansieret og i gang*
- Halvering af CO₂-udledninger forbundet med borgernes forbrug i 2035 *Udviklingsarbejdet er finansieret ved Budget 23 og igangsættes i 2023*



Klimabelastningen fra Østhavnsprojektet

De to Østhavns projekter Østlig Ringvej og M5Øst er forbundet med store stigninger i CO₂-udslip. Ifølge SMV'en 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. I Tillæg til miljørapport fra december 2022 med den foreslåede længere linjeføring for M5 Øst fra Kbh. H via Amagerbrogade til Lynetteholm N skønnes udslippet at stige til 340.000 tons CO₂e. Dertil kommer et CO₂-udslip fra anlægsfasen af Lynetteholm på 350.000 tons CO₂e. Alt i alt en samlet klimabelastning på godt 1.000.000 tons CO₂e. Miljøbelastningen fra anlæg af Lynetteholmen, som primært er forbundet med jordtransport og anvendte arbejdsmaskiner, fremgår ikke af SMV'en, idet denne belastning allerede er indregnet via vedtagelsen af en anlægslov for Lynetteholm. Ikke desto mindre er jordopfyldningen en forudsætning for realisering af Østhavns projektet.

Klimabelastningens omfang underdrives i den strategiske miljøvurdering, men bør i de kommende rapporter om miljøkonsekvenser fremstå krystalklart, så borgerne klart kan se konsekvenserne af projekterne for deres fremtidige livssituation. Klimakonsekvenserne vil primært ramme en ung bekymret generation.

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

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.

TRAFIK

Københavns Kommune har som mål:

- > At biltrafikken i 2025 maksimalt udgør 25 % af alle ture, der foretages i København, samt at antallet af ture fordeler sig på mindst 25 % gang, 25 % cykling og 25 % kollektiv transport i 2025.
- > At mindst 75 % af væksten i antal personture sker inden for cykling og kollektiv trafik.
- > At cykling udgør mindst halvdelen af turene til arbejde eller uddannelse i kommunen.
- > At komfort, fremkommelighed og tryghed for fodgængere forbedres, så det gennemsnitlige antal af daglige gangture pr. københavnere i København øges med 20 % i forhold til 2017.
- > At ingen trafikanter bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade i trafikken.

Kilde: Københavns Kommuneplan 2019

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.

De tilgængelige fremskrivninger for både basis og Østhavsprojekt baseret på basistal 2015 viser klart, at målsætningen fra kommuneplan 2019 på ingen måde er indregnet i Østhavs projektet: der sker stort set ingen ændringer i fordelingen på transportmidler fra 2015 til 2070:

Personture pr. hverdagsdøgn, %

	basis 2015	basis 2035	basis 2050	basis 2070	projekt 2035	projekt 2050	projekt 2070
gang	16,1	16,2	16,3	16,5	16,1	16,3	16,6
cykel	19,1	19,6	19,7	20,0	19,6	19,7	20,1
bil, chauffør	37,0	36,9	36,8	36,3	36,9	36,5	35,7
bil, passager	14,1	11,9	11,8	11,5	11,9	11,7	11,4
kollektiv trafik	13,7	15,3	15,5	15,6	15,4	15,8	16,2
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

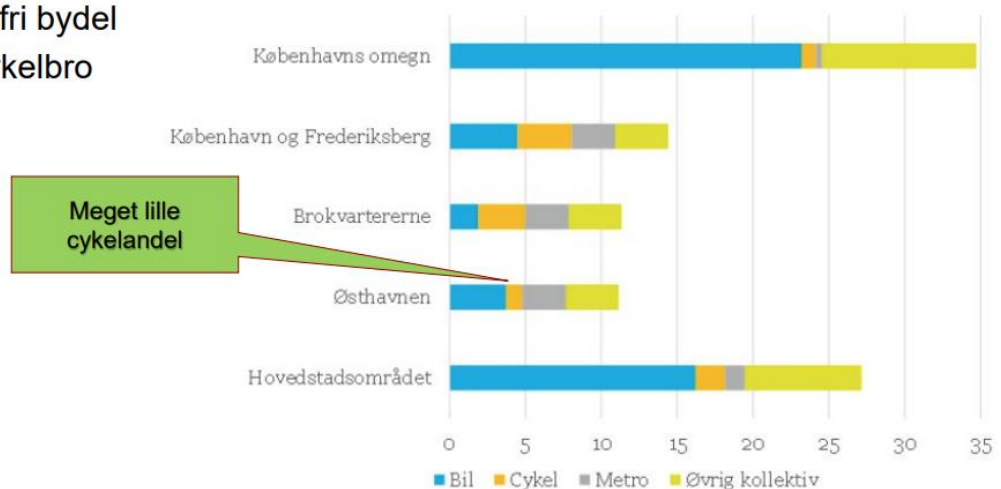
Kilde: fremskrivninger foretaget af Sund & Bælt, fremsendt via Transportministeriet

Nedenstående figur udarbejdet på DTU's Transportdivision peger på en meget lille cykelandel for det projekterede Østhavns projekt sammenlignet med brokvartererne. Som det fremgår af efterfølgende afsnit har By & Havn fået udarbejdet en rapport af to økonomer ved Økonomisk Institut på KU som netop beskriver Lynetteholm som et nyt brokvarter, hvilket er en fejlanalyse af dimensioner.



Cyklisme?

- Delvis bilfri bydel
- Enkelt cykelbro



Antagelsen i SMV'en 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 hanneretunnel med adgang 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, tillige med cyklister, mens både bilejerskab og ture med bil har været stigende i Københavns kommune i takt med metroudbygning.

Som alternativ til mere metroudbygning foreslår foreningen letbaner.dk og Rådet for bæredygtig trafik at udbygge den kollektive trafik med en overfladebaseret skinnebåren infrastruktur i form af en letbane. Nedenstående figur peger på en letbane fra Ballerup til Kastrup lufthavn. Letbanelinjen vil krydse den kommende letbane i Ring 3 og vil aflaste den eksisterende metro i havnesnittet og således overflødig gøre den planlagte Metrolinje 5Øst.



Forslag til næste linje til Hovedstadens Letbaner

Ballerup - Kastrup Lufthavn

- Mest belastede buslinje 5C
- Industri: Lautruppark og Herlev
- Boliger: Brønshøj og Amagerbro
- Støtte til Tingbjerg og Nørrebro
- **Aflaster metro i havnesnittet**
- Føder lufthavn og 12 stationer
- Kan bygges færdig til 2030 hvis processen startes nu

I nedenstående slide beskrives via Urbus 3 fra Budapest et eksisterende letbanetogs afgangsfrekvens og kapacitet: afgang hver 3 minut med en kapacitet på ca. 380 passagerer

Letbane kan give metrokapacitet over havnesnittet

- Med dette letbanetog hvert 3. minut opnås metrokapacitet
- Kapaciteten på denne Urbus 3 er ca. 380 passagerer (4 pas./m2)
- Kører i Budapest linje 1 - Europas mest trafikerede letbanelinje



Urbus 3 fra CAF er 56 m lang

Kilde: <https://www.caf.net/en/productos-servicios/proyectos/proyecto-detalle.php?p=268>

Rådet for bæredygtig trafik har tillige foreslået en ny S-banetunnel i stedet for mere metro, som vil være til gavn for hele hovedstadsområdet:



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

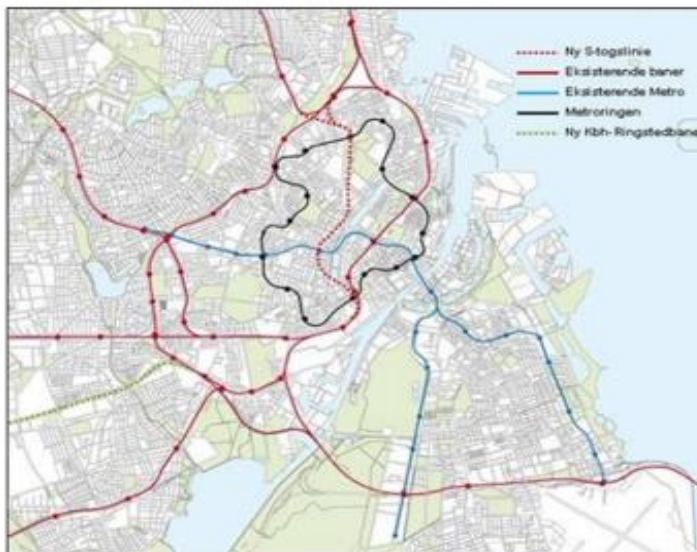
<https://baeredygtigtrafik.dk/>

NY S-BANETUNNEL - i stedet for Metro Den gavner hele hovedstadsområdet

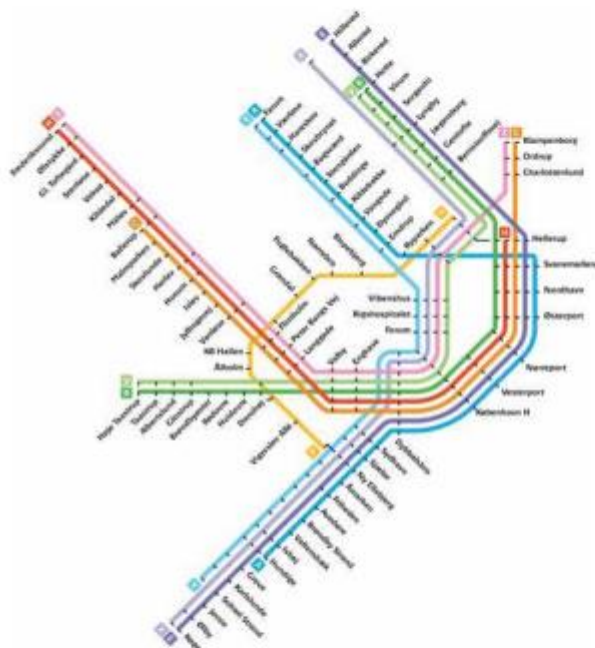
For betjeningen af især Rigshospitalet vil en direkte banebetjening fra hele det øvrige hovedstadsområde være at foretrække frem for en skifteforbindelse med metro.

Vi anbefaler derfor en ny S-banetunnel, som foreslået af DTU og senere i en justeret form af Ekspresgruppen.

Vi foretrækker linjeføringen som foreslået af DTU, der på samme måde som forslaget til en metro har stationer ved Hovedbanegården, Forum og Rigshospitalet.



En ny S-banetunnel vil udover en direkte forbindelse fra hele hovedstadsområdet til Rigshospitalet give mulighed for en fordobling af antallet af afgangene på hele S-banen og kunne tiltrække mange bilister til den kollektive trafik. Og derved medføre en betydelig fredeliggørelse af vejnettet i hele Københavns Kommune.



Læs Rådet for Bæredygtig Trafiks høringssvar om metrolinje 5

Beskrivelsen af Østhavnen som et centernært brokvarter

SMV'en 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 SMV'en 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.

Antagelsen om reducerede boligpriser ved etablering af boligområder ved havnen hviler på et tyndt grundlag. Problemet kerner er jo, at boligbyggeriet i Østhavnen er kædet sammen med en finansiering af infrastruktur, en østlig Ringvej og en metroudbygning. Sammenligningen med de eksisterende brokvarterer dur derfor ikke. Snarere skal vi se på boligpriserne for boligbyggeriet i Nordhavn for at finde et lignende 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 postulerer, 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 uddannelsesniveaut i Nordhavn, som er opbygget under samme betingelser som forventet udvikling i Østhavnen, nemlig at byudviklingen skal finansiere metro – og Østlig Ringvej?

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")

https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKewiZzv309IP8AhWiS_EDHbFiCmcQFnoECA0QAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.trm.dk%2Fmedia%2Fdojmw4aa%2Fbilag-2-beregningsforudsætninger-otm.pdf&usg=AOvVaw3nfAIp4quhS53rIip8f-ML

I tabel 11 fra Bilag 1: "Resultat af trafikberegninger" ses beregninger af ændringer i vejtrafikken på centrale snit i 2035, 2050 og 2070 ved Østhavnens realisering sammenlignet med 0-scenariet uden havnetunnel.

	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
Langebro	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

By & Havn ynder at fremlægge trafikfremskrivningerne basis kontra realiseret Østhavns projekt for året 2050, herunder i form af et slide fremlagt af Ingvar Sejr Hansen for det oprettede Borgerting for Lynetteholm.

	Vejtrafik	Samlet trafik*
Hele hovedstadsområdet	-0,2%	+0,2%
København Kommune	+9,9%	+7,6%*
Københavns Kommune eksklusiv østlig ringvej	-2,3%	—
Indre by	-12,3%	-2,6%*
Brokvartererne**	-3% - -13%	-2% - -6%*

Forskell mellom Prosjekt og Basis 2050
Motorkarøyer på hverdag

< - 10000
 9999 - 5000
 4999 - 2500
 2499 - 1000
 999 - 100
 99 - 100
 101 - 1000
 1001 - 2500
 2501 - 5000
 5001 - 10000
 > 10000

Label Motorkarøyer

BY&HAVN

Effekten for eksempelvis Indre By beregnes således til en reduktion af trafikken på 12,3 %. 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 af basistallene og tallene for projekt Østhavnen intetsigende.

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.

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. På baggrund af de fremlagte fremskrivninger udarbejdede undertegnede i forbindelse med høringssvaret en oversigt over væksten i trafikken fra basis 2015 for såvel basis som realisering af Østlig Ringvej på centrale vejstrækninger frem til 2050 ved forskellige valgmuligheder for lokalisering af Østlig Ringvej og med betingelserne med eller uden brugerbetaling og med eller uden trafiksanering i Indre By.

Fremskrivninger fra Vejdirektoratet 2020, Forundersøgelse af Østlig Ringvej

Beregnet biltrafik over udvalgte snit, antal køretøjer pr. hverdagsdøgn

	basis 2015	basis 2050	korridor Ø med bet. u. tr.san. 2050	korridor Ø med bet. tr.san. 2050	korridor Ø med bet. tr.san. 2070	korridor Ø uden bet. u. tr.san. 2050	ændring 2015- 2050 basis, %	ændring 2015- 2050 med bet. +tr.san.,%	ændring 2015- 2050 uden bet. -tr.san.,%
Knippelsbro	23.472	30.950	27.728	25.424	25.969	22.605	32	8	-4
Langebros	67.102	74.172	67.019	66.189	67.318	57.535	11	-1	-14
Gammel Kongevej	9.569	10.926	10.546	8.098	8.093	10.522	14	-15	10
Vesterbrogade	16.143	17.744	17.481	14.332	14.580	17.292	10	-11	7
Istedgade	11.974	13.195	13.462	10.798	10.750	13.174	10	-9	10
Østerbrogade	23.161	24.561	21.959	20.379	19.992	19.189	6	-12	-17
Store Kongensgade	9.794	13.067	12.562	9.094	8.926	10.535	33	-7	8
Bredgade	12.592	15.331	14.838	15.343	15.473	12.479	22	22	-1
Jagtvej s. Tagensvej	23.092	23.674	23.763	29.563	29.123	23.060	3	28	0
Kalkbrænderihavnsg.	13.453	32.041	23.404	32.269	31.188	28.335	138	140	111
Amager Strandvej	14.415	22.846	14.956	15.416	10.197	12.930	58	7	-10
Kløvermarksvej	8.822	18.154	16.780	17.423	19.936	14.770	106	97	67
Ørestads Boulevard	9.989	15.027	14.887	14.635	14.191	14.381	50	47	44
Center Boulevard	7.374	11.529	11.298	11.191	10.877	10.843	56	52	47
Helsingørsm.v. TSA1	67.321	99.006	106.904	100.910	103.379	122.703	47	50	82
Lyngbyvej v TSA 1	10.852	16.065	19.562	19.914	20.015	26.862	48	84	148
Lyngbyvej samlet	78.173	115.071	126.466	120.824	123.394	149.565	47	55	91
Havnetunnel	0	0	25.324	27.088	33.367	70.659			

Note: bet: brugerbetaling, tr.san.: trafiksanering i Indre By

Det fremgår tydeligt, at den anvendte basisfremskrivning 2015-2050 udgør en stærk vækst i biltrafikken, i modstrid med intentionerne i Kommuneplan 2019. Eksempelvis en vækst på Knippelsbro med 32 %. Sammenlignes trafikudviklingen fra basis 2015 til realisering af Østlig Ringvej (korridor Ø) i 2050 ses for de fleste strækninger en stigning i vejtrafikken. De to mest interessante alternative at sammenligne er alternativet med både brugerbetaling og trafiksanering af Indre By og alternativet uden brugerbetaling og uden trafiksanering. Kun et af alternativerne vil fremme en tilstrækkelig tilvækst af biler i Havnetunnelen, nemlig alternativ uden hverken brugerbetaling og trafiksanering, som skulle lokke 70.659 biler per hverdagsdøgn i tunnelen, sammenlignet med de 33.677 biler i alternativet med både brugerbetaling og trafiksanering. By & Havn og Økonomiforvaltningen har derfor trukket sidstnævnte alternativ fra dagsordenen. For de to alternativer ses en ret stor omfordeling af trafikken på de udvalgte vejstrækninger. Specielt ville Lynbyvejen opleve et kæmpe trafikspring via introduktion af en Østlig Ringvej.

Rådet for bæredygtig trafik har i forbindelse med offentliggørelsen af høringsmaterialet til SMV'en for Østhavns projektet endnu engang anmodet om at få adgang til de foreliggende, men ikke offentliggjorte basisberegninger for trafikstrømmene på vejniveau for 2015 og fremover for 2035, 2050 og 2070 tillige med de tilsvarende projektberegninger. Transportministeriet måtte rykkes adskillige omgange, førend de ønskede trafikfremskrivninger blev fremsendt medio november.

Det viste sig nu, at der kun var foretaget trafikfremskrivninger for ét alternativ, nemlig alternativet uden brugerbetaling og uden trafiksanering i Indre By. Det gør unægtelig det tilsendte materiale mere overskueligt. Denne gang er det anvendte basisår fortsat 2015, men der er foretaget en revision af fremskrivningerne via anvendelsen af en nyere trafikberegningsmodel OTM vers 7.3, således at de tilsendte trafikfremskrivninger fra 2020 og 2022 ikke er direkte sammenlignelige.

I nedenstående tabeloversigt har undertegnede foretaget beregninger for tilvækst i motorkøretøjer fra basis 2015 og frem til basis 2050 og sammenlignelige tal for realisering af Østlig ringvej (projekt) i 2050, herunder en udskillelse af lastbiler.

For de udvalgte vejstrækninger konstateres en større trafikstigning med projektets gennemførelse sammenlignet med basis 2050, nemlig 26 % kontra 19 % for motorkøretøjer i alt, og for lastbiltrafikken en endnu større stigning, nemlig 65 % kontra 50 %. Det må formodes, at jordtransporterne med lastbiler ikke er inkluderet i tallene, da vejstrækningerne for jordtransport endnu ikke er fastlagte.

Der er flere detaljer ved beregningerne, som vækker forundring. Ved en sammenligning af basisberegningerne for søsnittet med bygrænsen konstateres en meget stor forskel: - 8 % for søsnittet sammenlignet med en stigning på 19 % for bygrænsen. Det virker ulogisk. Kan der gives en forklaring på denne meget store forskel?

Beregnet biltrafik over udvalgte snit, antal motorkøretøjer i alt og heraf lastbiler pr. hverdagsdøgn

Alternativ uden brugerbetaling og uden trafiksanering i Indre By

	motorkøretøjer i alt			lastbiler		
	basis 2015	basis 2050	projekt 2050	basis 2015	basis 2050	projekt 2050
Havnesnit						
Knippelsebro	22.943	30.494	23.479	1.121	2.082	1.933
Langebro	66.636	61.687	53.868	3.152	3.806	3.672
Sjællandsbroen	38.554	45.666	41.969	2.087	3.720	3.504
Kalvebod bro	106.331	139.854	130.925	7.864	12.068	11.625
havnesnit i alt	234.464	277.701	250.241	14.223	21.676	20.734
Søsnit						
Kalkbrænderihavnsgade	14.212	28.630	22.336	1.326	3.198	2.787
Østerbrogade	20.345	18.851	14.482	972	1.410	1.088
Fredensbro	43.929	39.547	32.108	1.643	2.069	1.642
Gyldenløvsgade	51.283	40.078	37.937	2.306	2.269	2.219
Gammel Kongevej	6.886	6.177	6.578	537	721	785
Vesterbrogade	17.063	14.711	15.101	939	1.297	1.449
Kalvebod Brygge	33.781	29.941	30.289	1.522	1.992	2.107
søsnit i alt	226.967	209.117	189.186	11.740	16.548	15.701
Bygrænsen						
Lyngbyvej	88.928	101.676	116.227	5.916	9.520	11.027
Tuborgvej	25.596	31.486	31.694	2.137	2.306	2.319
Hareskovvej	55.249	54.780	53.575	2.881	3.031	2.986
Frederikssundsvej	27.391	25.314	24.963	1.986	1.732	1.720
Roskildevej	31.350	34.144	33.689	3.201	3.961	3.978
Holbæk Motorvej	66.908	74.161	73.595	3.171	5.512	5.542
Amager Strandvej	18.035	23.415	18.228	776	1.254	899
Amagerbrogade	12.288	14.536	10.683	595	785	550
Øresundsmotorvejen	70.223	100.402	92.838	4.270	6.783	6.395
Kongelundsvej	13.319	20.089	18.508	1.122	1.578	1.607
Amagermotorvejen	106.331	139.854	130.925	7.864	12.068	11.625
bygrænsen i alt	675.375	804.004	780.238	50.575	67.889	67.552
Planlagte vej- og tunnelforbindelser til Østhavnen						
Nordhavnsvej	0	42.544	82.267	0	6.123	9.396
Nordhavnstunnelen	0	16.885	64.932	0	2.383	6.643
Østlig Ringvej	0	0	60.683	0	0	6.092
Planlagte vej- og tunnelforbindelser i alt	0	59.429	207.882	0	8.506	22.131
Total udvalgte vejstrækninger	1.136.806	1.350.250	1.427.547	76.538	114.619	126.119

Beregnet biltrafik over udvalgte snit, antal motorkøretøjer i alt og heraf lastbiler pr. hverdagsdøgn

Alternativ uden brugerbetaling og uden trafiksanering i Indre By

	ændring motorkøretøjer		ændring lastbiler	
	2015-2050 basis, %	2015-2050 projekt, %	2015-2050 basis, %	2015-2050 projekt, %
Havnesnit				
Knippels bro	33	2	86	73
Langebrogade	-7	-19	21	16
Sjællandsbroen	18	9	78	68
Kalvebod bro	32	23	53	48
havnesnit i alt	18	7	52	46
Søsnit				
Kalkbrænderihavnsgade	101	57	141	110
Østerbrogade	-7	-29	45	12
Fredensbro	-10	-27	26	0
Gyldenløvsgade	-22	-26	-2	-4
Gammel Kongevej	-10	-4	34	46
Vesterbrogade	-14	-12	38	54
Kalvebod Brygge	-11	-10	31	39
søsnit i alt	-8	-17	41	34
Bygrænsen				
Lyngbyvej	14	31	61	86
Tuborgvej	23	24	8	8
Hareskovvej	-1	-3	5	4
Frederikssundsvej	-8	-9	-13	-13
Roskildevej	9	7	24	24
Holbæk Motorvej	11	10	74	75
Amager Strandvej	30	1	62	16
Amagerbrogade	18	-13	32	-8
Øresundsmotorvejen	43	32	59	50
Kongelundsvej	51	39	41	43
Amagermotorvejen	32	23	53	48
bygrænsen i alt	19	16	34	34
Planlagte vej- og tunnelforbindelser til Østhavnen				
Nordhavnsvej				
Nordhavnstunnelen				
Østlig Ringvej				
Planlagte vej- og tunnelforbindelser i alt				
Total udvalgte vejstrækninger	19	26	50	65

Underdimensioneringen af transportadgangen til Lynetteholm

Professor i transportmodellering og leder af Transportdivisionen ved DTU Otto Anker Nielsen har foretaget en sammenligning af transportadgangen til Ørestaden sammenlignet med den planlagte adgang til Lynetteholm, herunder med den korte udgave af Metro 5Øst. Både adgangen via vej, kollektiv trafik og specielt cykler er stærkt underdimensioneret i Lynetteholm projektet.



Opsummeret Sammenligning byudviklingsområder

Ørestaden

- Vejadgang
 - Øresundsmotorvejen (6 spor) (+2)
 - Sjællandsbroen (4 spor)
 - Langebro (6 spor) – heraf 2 spor ned til Ørestad
 - Diverse lokalveje
 - => **Stor vejtrængsel i Ørestad syd**
- Kollektiv adgang
 - Gennemgående metro
 - Regionaltogsbetjening
 - Knudepunkt i Ørestaden station
 - => **Kapacitetsproblemer i metroen (Havnensnit)**
 - => **Planer om udbygning af Øresundsbanen**
 - => **Besluttet Ring Syd giver ekstra regionaltogslinje**
- Cykling
 - Net af cykelstier med adgang fra mange sider

Lynetteholm

- Vejadgang
 - Havnetunnel (4 spor)
- Kollektiv adgang
 - "Blindtarmsmetro"
- Cykling
 - Begrænset adgang

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 som skrevet ovenfor årsagen til, at denne model blev By & Havns og Københavns kommunes Økonomiforvaltnings foretrukne model.

Den nylig fremlagte SMV 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 - Fig. 5-4 i Plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm, Transportministeriet august 2022

<https://www.trafikministeriet.dk/media/ldbhq0d/miljoevurdering-a.pdf>



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

Kilde: Plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm

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

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.

Urimelig tilegnelse af befolkning og arbejdspladser på bekostning af forstadskommuner

Det fremgår af tabeller i omtalte bilag 2. Beregningsforudsætninger, 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).

Kommune	2015	2035	2040		2050		2070	
			Basis	Projekt	Basis	Projekt	Basis	Projekt
Lynetteholm	0	0	0	4.100	0	12.200	0	35.000
Refshaleøen	239	5.200	5.200	10.200	5.200	20.200	5.200	23.000
Kløverparken	0	3.200	3.200	8.000	3.200	8.000	3.200	8.000
Østhavnen i alt	239	8.400	8.400	22.300	8.400	40.400	8.400	66.000
Nordhavn	47	13.700	20.400	20.400	33.800	33.800	33.800	33.800
Rest København	579.987	695.020	695.980	690.610	697.899	691.490	730.966	719.446
København i alt	580.273	717.120	724.780	733.310	740.099	765.690	773.166	819.246
Frederiksberg	103.279	103.344	103.550	103.550	103.961	103.961	105.854	105.854
Øvrig HT-område	1.297.516	1.404.222	1.427.865	1.419.635	1.475.148	1.449.557	1.527.756	1.481.676
I alt	1.981.068	2.224.686	2.256.195	2.256.195	2.319.208	2.319.208	2.406.776	2.406.776

Tabel 2 Forudsat befolkning i Østhavnen og resten af hovedstadsområdet i basis- og projektscenarier

Kilde: Bilag 2. Beregningsforudsætninger (OTM)

På tilsvarende vis fremgår det af beregningerne over antal arbejdspladser, at Københavns kommune i 2070 samlet har "stjålet" godt 28.000 arbejdspladser fra det øvrige hovedstadsområde, linjen "København i alt", og at tilgangen af arbejdspladser til Lynetteholm udgør et antal på 35.000 arbejdspladser. Refshaleøen, som i seneste model er sammenbygget med Lynetteholm, får en pæn fremgang på 10.500 arbejdspladser (tabel 7).

Kommune	2015	2035	2040		2050		2070	
			Basis	Projekt	Basis	Projekt	Basis	Projekt
Lynetteholm	0	0	0	1.800	0	5.500	0	35.000
Refshaleøen	662	3.000	3.000	5.800	3.000	11.500	3.000	13.500
Kløverparken	445	2.300	2.300	3.500	2.300	5.800	2.300	5.800
Østhavnen i alt	1.107	5.300	5.300	11.100	5.300	22.800	5.300	54.300
Nordhavn	6.584	17.500	20.200	20.200	25.600	25.600	25.600	25.600
Rest København	352.312	414.415	418.428	417.903	426.455	424.779	453.502	433.335
København i alt	360.003	437.215	443.928	449.203	457.355	473.179	484.402	513.235
Frederiksberg	40.576	46.904	47.270	46.920	48.006	46.955	48.759	48.011
Øvrig HT-område	613.395	648.419	657.290	652.365	675.034	660.261	691.719	663.634
I alt	1.013.974	1.132.538	1.148.488	1.148.488	1.180.395	1.180.395	1.224.880	1.224.880

Tabel 7 Arbejdspladser forudsat i Østhavnen og resten af hovedstadsområdet i basis- og projektscenarier

Kilde: Bilag 2. Beregningsforudsætninger (OTM)

I tabel 8 ses mere detaljeret en sammenligning af basis 2070 og projekt 2070 på kommuneplan. Det kan aflæses, hvilke kommuner der forventes at afgive arbejdspladser til Københavns kommune. Det drejer sig primært om forstadskommuner ved den kommende letbane i Ring 3, bl.a. Ballerup og Gladsaxe.

Kommune	2015	2035	2040		2050		2070	
			Basis	Projekt	Basis	Projekt	Basis	Projekt
København	360.003	437.215	443.928	449.203	457.355	473.179	484.402	513.235
Frederiksberg	40.576	46.904	47.270	46.920	48.006	46.955	48.759	48.011
Ballerup	39.783	40.639	41.440	41.130	43.042	42.100	44.480	42.674
Brøndby	21.549	22.622	23.100	22.927	24.055	23.529	24.902	23.891
Dragør	2.960	3.059	3.090	3.067	3.153	3.084	3.208	3.078
Gentofte	37.685	42.432	42.952	42.630	43.993	43.030	44.988	43.162
Gladsaxe	39.171	39.871	40.283	39.981	41.108	40.208	41.913	40.211
Glostrup	21.484	23.965	24.066	23.886	24.267	23.736	24.526	23.530
Herlev	19.756	20.821	21.255	21.096	22.123	21.639	22.892	21.963
Albertslund	19.016	19.037	19.365	19.220	20.021	19.583	20.618	19.781
Hvidovre	26.671	28.647	29.200	28.981	30.306	29.643	31.301	30.030
Høje-Taastrup	32.023	30.116	30.984	30.752	32.720	32.004	34.229	32.839
Lyngby-Taarbæk	31.531	36.632	37.367	37.087	38.836	37.986	40.142	38.512
Rødovre	16.094	17.868	18.139	18.003	18.682	18.273	19.194	18.415
Ishøj	8.230	9.847	10.023	9.948	10.376	10.149	10.697	10.263
Tårnby	23.808	33.885	34.450	34.192	35.579	34.800	36.618	35.131
Vallensbæk	4.426	5.215	5.367	5.327	5.671	5.547	5.932	5.691
Furesø	12.638	12.450	12.655	12.560	13.064	12.778	13.430	12.885
Allerød	13.588	12.876	13.036	12.938	13.356	13.064	13.660	13.105
Fredensborg	12.302	12.165	12.289	12.197	12.536	12.262	12.782	12.263
Helsingør	21.702	22.657	22.850	22.679	23.236	22.727	23.636	22.676
Hillerød	28.354	28.427	28.920	28.703	29.907	29.252	30.804	29.553
Hørsholm	9.483	9.060	9.106	9.038	9.198	8.997	9.305	8.927
Rudersdal	25.329	26.106	26.376	26.178	26.917	26.328	27.451	26.337
Egedal	11.042	11.507	11.708	11.620	12.109	11.844	12.479	11.972
Frederikssund	16.096	16.023	16.089	15.968	16.221	15.866	16.395	15.729
Greve	17.391	16.132	16.199	16.078	16.333	15.976	16.509	15.839
Køge	25.580	29.244	29.368	29.148	29.617	28.969	29.929	28.714
Halsnæs	8.282	8.606	8.750	8.684	9.037	8.839	9.304	8.926
Roskilde	39.405	41.082	41.256	40.947	41.605	40.694	42.043	40.336
Solrød	5.547	5.433	5.456	5.415	5.502	5.382	5.560	5.334
Gribskov	12.377	12.416	12.531	12.437	12.762	12.483	12.986	12.459
Stevns (Vallø del)	2.696	2.690	2.701	2.681	2.724	2.664	2.753	2.641
Lejre	7.396	6.889	6.919	6.867	6.978	6.825	7.053	6.767
I alt	1.013.974	1.132.538	1.148.488	1.148.488	1.180.395	1.180.395	1.224.880	1.224.880

Tabel 8 Arbejdspladser pr. kommune i basis- og projektscenarier. Kilde: Københavns Kommune

Kilde: Bilag 2. Beregningsforudsætninger (OTM)

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, et resultat af en relokalisering af befolkning og arbejdspladser til kommunen i kraft af Østhavnsprojektet (tabel 14). I alle øvrige kommuner ses den omvendte effekt: en beregnet reduceret vækst i antal biler i projektsценariet sammenlignet med basisscenarioet.

Kommune	2035	2040		2050		2070	
		Basis	Projekt	Basis	Projekt	Basis	Projekt
København	37,4%	38,9%	40,6%	41,9%	46,9%	48,2%	57,2%
Frederiksberg	11,8%	12,0%	12,0%	12,4%	12,4%	14,5%	14,5%
Ballerup	19,6%	22,0%	21,2%	26,6%	24,4%	32,6%	28,5%
Brøndby	26,7%	27,9%	27,1%	30,1%	27,9%	33,7%	29,7%
Dragør	11,8%	14,3%	13,7%	19,2%	17,2%	26,0%	22,1%
Gentofte	3,2%	4,3%	3,7%	6,6%	4,8%	9,3%	6,0%
Gladsaxe	23,5%	25,8%	25,1%	30,5%	28,2%	36,7%	32,6%
Glostrup	27,0%	29,7%	29,0%	35,2%	32,9%	41,6%	37,3%
Herlev	20,2%	22,8%	22,0%	27,7%	25,5%	34,4%	30,4%
Albertslund	12,7%	13,0%	12,4%	13,7%	11,7%	16,0%	12,5%
Hvidovre	23,2%	25,8%	25,0%	30,9%	28,6%	37,6%	33,5%
Høje-Taastrup	24,9%	27,1%	26,3%	31,4%	29,1%	37,5%	33,4%
Lyngby-Taarbæk	14,6%	16,5%	15,8%	20,3%	18,2%	23,9%	20,2%
Rødovre	35,3%	40,3%	39,4%	50,2%	47,6%	61,2%	56,4%
Ishøj	30,3%	32,5%	31,7%	36,7%	34,3%	43,7%	39,3%
Tårnby	11,2%	13,0%	12,3%	16,5%	14,5%	21,4%	17,8%
Vallensbæk	27,2%	29,8%	29,0%	35,0%	32,6%	43,0%	38,7%
Furesø	18,1%	20,0%	19,4%	24,1%	21,9%	28,4%	24,5%
Allerød	25,3%	28,8%	28,0%	35,9%	33,6%	43,3%	39,0%
Fredensborg	19,1%	20,5%	19,8%	23,4%	21,2%	26,6%	22,8%
Helsingør	19,8%	21,3%	20,5%	24,2%	22,0%	25,5%	21,7%
Hillerød	27,7%	30,3%	29,5%	35,5%	33,2%	40,8%	36,5%
Hørsholm	6,4%	7,4%	6,7%	9,3%	7,4%	10,8%	7,5%
Rudersdal	14,4%	16,4%	15,7%	20,4%	18,3%	24,2%	20,4%
Egedal	17,8%	19,8%	19,0%	23,7%	21,5%	29,3%	25,4%
Frederikssund	16,8%	18,0%	17,3%	20,5%	18,4%	20,8%	17,1%
Greve	16,1%	17,7%	17,0%	20,8%	18,7%	25,1%	21,2%
Køge	22,9%	25,1%	24,4%	29,7%	27,4%	34,4%	30,4%
Halsnæs	19,3%	20,2%	19,5%	22,1%	19,9%	22,4%	18,7%
Roskilde	23,4%	25,8%	25,1%	30,7%	28,4%	35,3%	31,2%
Solrød	31,0%	34,7%	33,9%	42,2%	39,7%	51,0%	46,4%
Gribskov	13,3%	13,8%	13,2%	14,8%	12,8%	14,2%	10,8%
Stevns (Vallø del)	22,3%	23,4%	22,7%	25,7%	23,5%	26,9%	23,1%
Lejre	20,5%	22,8%	22,1%	27,4%	25,2%	32,4%	28,4%
I alt	22,4%	24,2%	23,9%	27,9%	27,0%	32,5%	31,0%

Tabel 14 Relativ vækst i antal personbiler til privat kørsel i forhold til 2015

Kilde: Bilag 2. Beregningsforudsætninger (OTM)

Opfordring

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. Men det er 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.

RBT vil foretrække et 0-alternativ som udgangspunkt for hovedstadsregionens kommende byudvikling, en planlagt udvikling som tilgodeser en mere lige fordeling af befolkning og arbejdspladser mellem de implicerede kommuner. Men et reelt alternativ skal tage udgangspunkt i en samlet reduktion af biltrafik.

Man kan undre sig over, hvor forstadskommunernes stemme bliver af i denne sammenhæng.

Brug al den åndelige og fysiske energi på at kystsikre Øresund og Køge Bugt frem for at opføre en by i Øresund.

Kjeld A. Larsen

Næstformand i Rådet for bæredygtig trafik