

NOTAT OM

TRAFIKAL BETJENING AF LYNETTEHOLM



INDHOLDSFORTEGNELSE

1. INDLEDNING	3
1.1 Kort sammenfatning af notatet	3
2. DE TRE ALTERNATIVER	7
2.1 Østlig korridor	7
2.2 Vestlig korridor.....	16
2.3 Ingen havnetunnel.....	19
2.4 Konsekvenser ved anlæg af sænketunnel	23
3. ØVRIG TRANSPORT.....	26
3.1 Metro: De tre linjeføringer.....	26
3.2 Cyklisme: Behov for højklassede cykelforbindelser til Lynetteholmen	29
3.3 Lynetteholm som trafik-ø.....	32
4. SAMMENFATNING	33
BILAG	36

1. INDLEDNING

Lokaludvalget besluttede i august 2020 at nedsætte en arbejdsgruppe, der skulle se nærmere på udviklingen af Nordøstamager, idet den kraftige byudvikling i området og overordnede planer om havnetunnel for at fredeliggøre Indre By skaber en række udfordringer knyttet til trafik og mobilitet i Amager Øst.

Målsætningen med dette notat er at give Amager Øst Lokaludvalgs medlemmer et målrettet og sammenfattende dokument, der relativt hurtigt kan give et overblik over et kompliceret felt. Dermed er notatet her ikke udtryk for lokaludvalgets holdning, men blot en sammenfatning af den tilgængelige og relevante viden om konsekvenserne ved anlægget af Østlig Ringvej, for Amager Øst bydel.

Trafikgruppens mål har derfor været at kortlægge udfordringerne og behov samt pege på løsningsmuligheder, idet alle forhold der kan påvirke trafik og mobilitet kan inddrages. Der fremlægges flere (ikke-prioriterede) løsningsmuligheder knyttet til de samme problemer, hvor disse så vidt muligt beskriver fordele og ulemper samt eventuelle forudsætninger som skal opfyldes for eventuel gennemførelse.

Opgaven har været yderst omfattende, da materialet er meget omfangsrigt og svært gennemskueligt med mange varianter af en havnetunnel og omfang af bilkørsel. Forskellige varianter er kun delvist beskrevet og effekter mangler for mange varianter. Samtidig kan vi konstatere modstridende oplysninger afhængig af hvilken delrapport der ses på.

Anlægsfasen for Lynetteholmen (især lastbilkørsel) er et tema, som er håndteret særskilt i fremsendelse af høringsvar til VVM for Lynetteholmen, og indgår derfor ikke i denne rapportering.

Fokus i rapporten er derfor driftsfasen, dvs. når en Østlig Ringvej evt. er etableret, og vi har valgt at fokusere på tre scenarier - en sænketunnel som østlig forbindelse, en boret vestlig forbindelse, ingen tunnel og en halv tunnel (trafik-Ø).

Trafikgruppen har endvidere set på anlægsfasen for Østlig Ringvej, såfremt den anlægges som sænketunnel ud for vor kyst.

Endelig har vi valgt at se på metroløsninger og cykelforbindelser, da det vil have stor indflydelse her i bydelen, hvilke løsninger der etableres.

1.1 Kort sammenfatning af notatet

I notatet her undersøges konsekvenserne ved etableringen af en Østlig Ringvej. Følgende er en kort opsummering af de enkelte nedslagspunkter i notatet i kronologisk rækkefølge.

ØSTLIG KORRIDOR

Vejdirektoratet har undersøgt forskellige alternative linjeføringer på Amager for en østlig korridor, der skal forbinde Helsingørmotorvejen i nord med

Øresundsmotorvejen i syd. Da en boret tunnel må forventes at blive for kostbar, vil sænketunnel Ø4/Ø5 længst fra land være det mest attraktive alternativ pga. færrest gener ved anlæg og størst reduktion af trafik tal på lokalvejnettet.

VESTLIG KORRIDOR

Som ved den østlige korridor har Vejdirektoratet undersøgt forskellige alternative linjeføringer. I denne del af notatet fremhæves, at trafikårerne i Amager Vest allerede i dag er pressede, og at der uanset hvad er brug for en løsning på denne udfordring. Det er usandsynligt, at det kan svare sig at anlægge en vestlig korridor frem for en østlig korridor, alene når man ser på anlægsomkostningerne, der for alle vestlige alternativer er dyrere end alle de østlige alternativer.

INGEN HAVNETUNNEL

Der foreligger i rapporterne dokumentation for, at en fredeliggørelse af indre by kan gennemføres uden en østlig ringvej, og at Lynetteholmen kan etableres som bilfri byområde, der ligeledes overflødiggør en ringvej. Samtidig undgås store trafikstigninger i Amager Øst og det kan bidrage til kommunens målsætning om reduceret biltrafik. Der er ikke nogen kendt dokumentation for behovet for bedre trafikforbindelser mellem det nordøstlige Amager og det nordlige hovedstadsområde.

KONSEKVENSER VED ANLÆG AF SÆNKETUNNEL

En sænketunnel forventes at give synlige kalkfaner, som spredes i stor afstand fra uddybningsstedet. Det kan mindskes ved at etablere diger i vandet omkring de render der graves, hvilket er en del af planerne. Der skal etableres en større arbejdsplads ved Prags Boulevard/Prøvestenen, og generelt vil anlægget påvirke trafikken med omlægning og lukning af veje, øget trafik på vejnettet, støj, trafiksikkerhed, luftkvalitet mm.

METRO: DE TRE LINJEFØRINGER

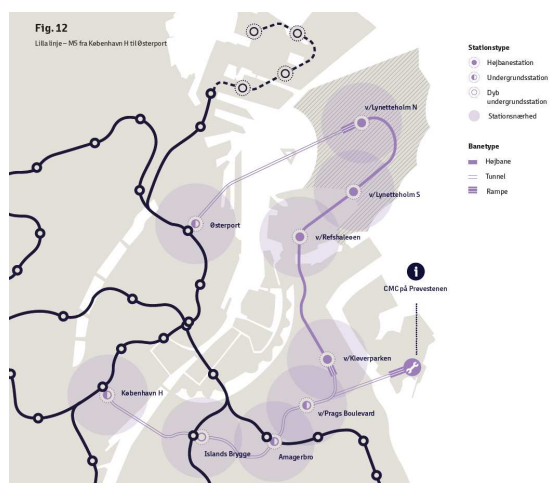
Der foreslås tre forskellige linjeføringer i forbindelse med etablering af Lynetteholmen. De tre forslag opsummeres bedst ved følgende tre figurer, for hhv. M4 (blå), M5 (lilla) og M5 Vest (orange).

M4 har en væsentlig mindre kapacitet end de to M5-løsninger, og er tilsvarende billigere at udføre. M5 indeholder et metro-klargøringsanlæg på Prøvestenen og vil skabe den korteste rute mellem Amager og Lynetteholmen. M5 Vest aflaster Nørrebro bedst, og har højere passagertal samt koster mest at anlægge. Den har en lang rute mellem Amager og Lynetteholmen (via Nørrebro). De fremlagte linjer aflaster IKKE det eksisterende tætte brokvarter langs Amagerbrogade med nye stationer.

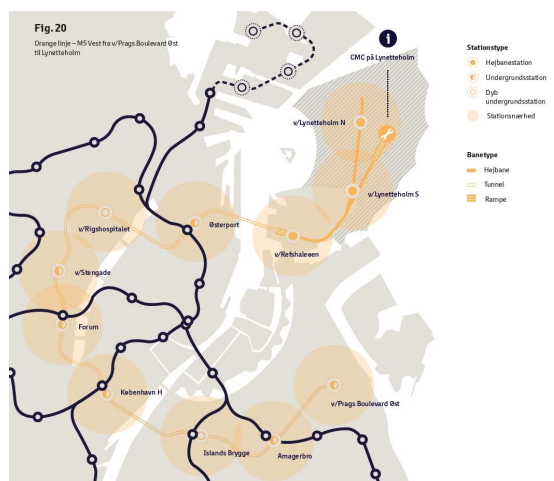
Blå linje M4 Fra Orientkaj til Kløverparken



Lilla linje M5 Fra København H til Østerport



Orange linje M5 Vest Fra Lynetteholm til Prags Boulevard Øst



CYKLISME: BEHOV FOR HØJKLASSEDE CYKELFORBINDELSER TIL LYNETTEHOLMEN

Planlægningen af Lynetteholmen tager udgangspunkt i metro og omfartsvej. Dermed forsømmes planlægning til københavnernes foretrukne transportmiddel, cyklen. Afsnittet beskriver nogle overordnede principper for hensigtsmæssig cykelbetjening i form af supercykelstier, cykelbroer og grøn cykelrute langs kysten - samt behovet for at sætte den del af planlægningen i gang samtidig med de andre elementer. For at undgå sub-optimale løsninger senere.

LYNETTEHOLM SOM TRAFIK-Ø

Miljøpunkt Nørrebro har undersøgt mulighederne for at anlægge Lynetteholm som trafik-ø, som dette afsnit beskriver fordele og ulemper ved. Udvikles Lynetteholm som trafik-ø, gøres byudvikling af Lynetteholmen og Refshaleøen uafhængig af forudsætningen af anlægget af en østlig ringvej til Lufthavnen, på grund af et mindre samlet niveau af biltrafik. Dog skal man ud på en større omvej over Nordhavnen, hvis man skal sydpå fra Lynetteholmen (medmindre der etableres en særlig beboersluse).

2. DE TRE ALTERNATIVER

2.1 Østlig korridor

Beskrivelserne er i dette afsnit hentet fra Forundersøgelse af Østlig Ringvej^A.

Fingerplanen fra 1947 har efterladt store trafikale problemer i indre by, da meget af vejtrafikken N-S (mellem Helsingørmotorvejen og Amagermotorvejen) søger derigennem. Siden 1990'erne har det været foreslået løst med en Østre Ringvej. I 2012 talte man om en Københavnertunnel mellem Nordhavn og Refshaleøen suppleret med et ikke helt specificeret forløb over og/eller under Amager.

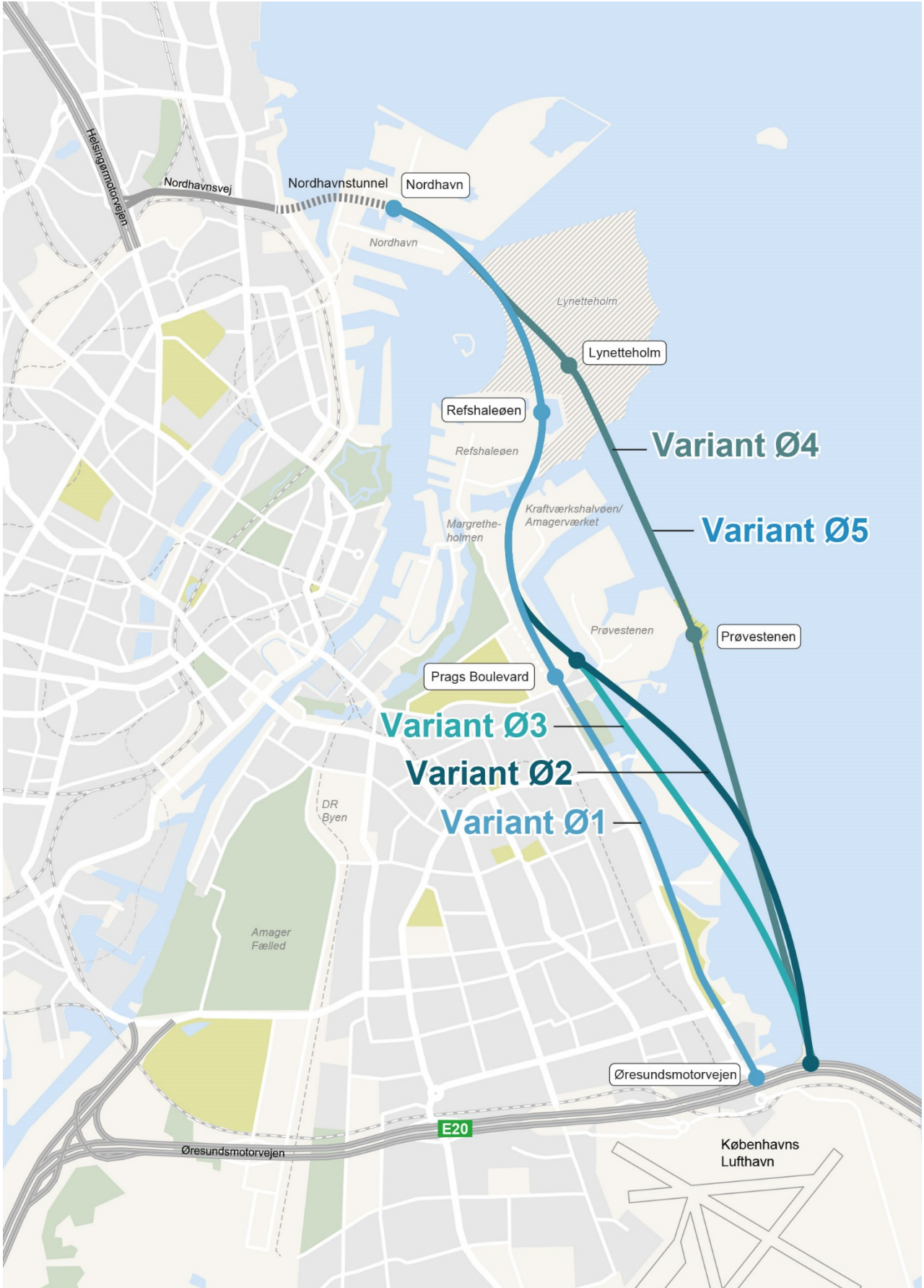
Ideen om anlægget af Lynetteholmen blev tænkt som en løsning af flere problemer på en gang:

- Linjeføring af Østre Ringvej
- Stormflodssikring af inderhavn
- Deponering af jord samt
- Areal til byudvikling.

Derfor har myndighederne undersøgt mulige forløb af en aflastende Østre Ringvej, som overordnet kan inddeles i forløb via en Vestlig korridor (under Amager Fælled) og via en Østlig korridor (under Amager Strand/Øresund).

I undersøgelserne indgik også beregning af konsekvenser for anvendelse af ringvejen, hvis der blev lavet trafiksanering i indre by, samt hvis man indførte brugerbetaling. Begge disse alternativer opfattes som urealistiske og er ikke medtaget her, da de viste store fald i benyttelsen af ringvejen.

Vejdirektoratet har valgt at undersøge forskellige alternative linjeføringer på Amager for en østlig korridor, der skal forbinde Helsingørmotorvejen i nord med Øresundsmotorvejen i syd tæt ved Københavns Lufthavn og Øresundsbro til Sverige. Det blev til 5 varianter: Ø1, Ø2, Ø3, Ø4 og Ø5, som gennemgås her.





Ø1 er karakteriseret ved at være en nedgravet tunnel hele strækningen, på nær under havneløbet mellem Nordhavn og Lynetteholmen, hvor der bygges en sænketunnel.

På Amager føres den over Refshaleøen og Kløverparken og videre ned langs Amager Strandvej til Øresundsmotorvejen.

Den vil have tilslutninger på Refshaleøen og ved Prags Boulevard/v Prøvestenen.

Anlægsprisen er estimeret til 23,9 mia. kr.

En nedgravning i strandparken vil i anlægsfasen betyde store gener for beboere langs Amager Strand samt vanskeliggøre adgangen til strandparken. Ligeledes bliver fredningen af Amager Strandpark påvirket og formentlig betyde lukning af den gamle lystbådehavn i Kastrup og nedlæggelse af nogle kolonihaver - evt. kun midlertidigt.



Ø2 anlægges ligesom Ø1 som nedgravet tunnel frem til tilslutningsanlægget ved Prags Boulevard, herefter bliver den en sænketunnel i vandet uden for Amager Strand (250-400 m fra kyst) til motorvejen.

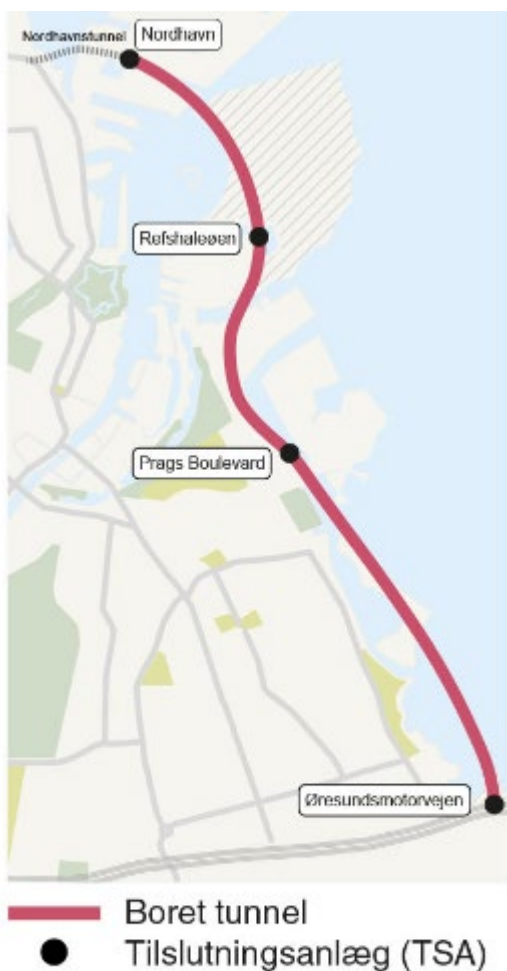
Der er tilslutninger undervejs på Refshaleøen og ved Prags Boulevard

Anlægsprisen er estimeret til 22,6 mia. kr.

Ved at vælge en sænketunnel i vandet vil fredningen af Amager Strandpark ikke blive påvirket, men vandkvaliteten kan i stedet blive påvirket i anlægsfasen.

Hvis det betyder for store gener for strandparkens brugere, kan arbejdet sættes på pause i sommermånederne.

Da tilslutningen til Øresundsmotorvejen bliver ført via en kunstig halvø i stedet for det direkte anlæg som Ø1, undgås de fleste gener for trafikken på Amager Strandvej. Halvøen risikerer at påvirke vandkvaliteten i den sydlige Kastrupdel negativt – ikke kun i forbindelse med anlæg



Ø3 består af en boret tunnel hele vejen fra Nordhavn til Øresundsmotorvejen.

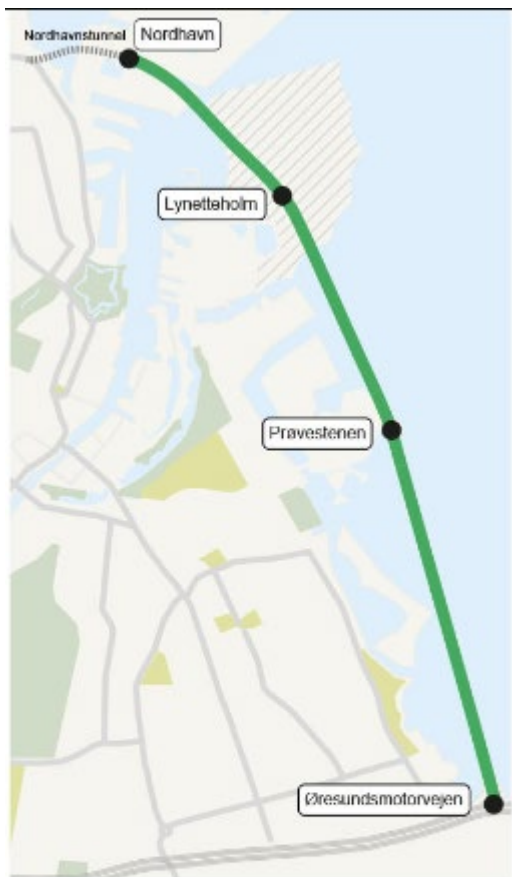
Der er tilslutninger på Refshaleøen og Prags Boulevard ligesom de to forrige.

Anlægsprisen er estimeret til 25,1 mia. kr.

Da der er tale om en boret tunnel vil vandkvalitet og Strandpark ikke blive påvirket ved anlæggelsen af tunnelen. Til gengæld vil en boret tunnel kræve store og synlige arbejdsarealer ved de to tilslutningsanlæg, da tunnellerne skal bygges ud fra disse punkter.

Tilslutningshalvøen ved motorvejen kan i anlægsfasen genere sejlrenden til gamle Kastrup lystbådehavn.

Ø3



— Sænketunnel
● Tilslutningsanlæg (TSA)

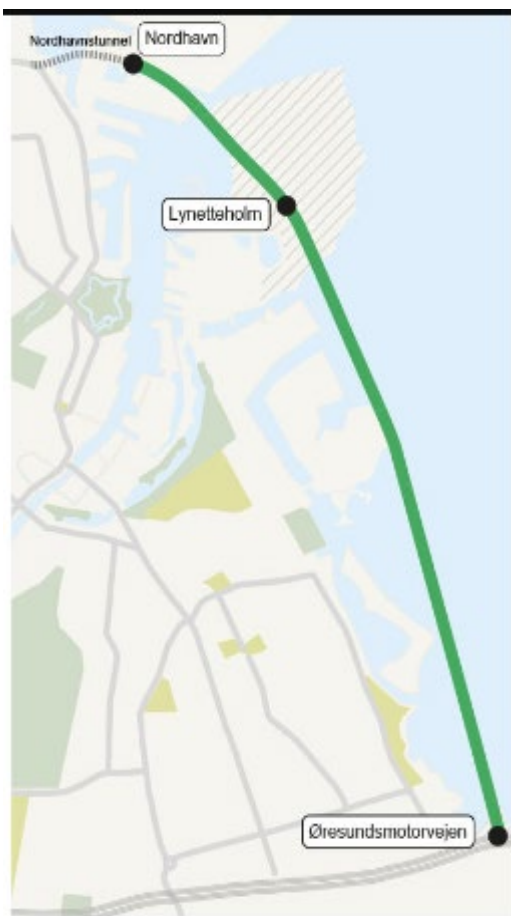
Ø4

Ø4 anlægges som en sænketunnel hele vejen fra Nordhavn til motorvejen. Den placeres lidt mere østligt (400-800 m fra kyst) end Ø2 og Ø3, hvorfor tilslutningerne i stedet placeres på Lynetteholmen og på en kunstig halvø uden på Prøvestenen.

Anlægsprisen er estimeret til 20,9 mia. kr.

Sænketunnel på Lynetteholmen vil ikke medføre gener, hvis den anlægges samtidigt med den kunstige ø. Tilslutningsanlæggene vil heller ikke betyde gener i eksisterende, udbyggede områder.

Den kan dog påvirke vandkvaliteten på Amager Strand, men generne vurderes at være af mindre grad end Ø2. Også her vil der kunne besluttes stop i sommermånederne af hensyn til strandparkens brugere. Tilslutning til motorvejen bliver som Ø2 med de samme gener for Kastrup ved motorvejstilslutningen ved lufthavnen.



- Sænk tunnel
- Tilslutningsanlæg (TSA)

Ø5

Ø5 er som Ø4 en sænk tunnel og placeringen er også magen til. Eneste forskel er, at der ikke vil være en tilslutning ved Prøvestenen.

Det medfører derfor et lidt lavere prisestimat på 19,7 mia. kr.

Anlægsener svarer stort set til Ø4, da generne omkring Prøvestenstilslutningen vurderes til ikke at være af betydning. Til gengæld vil trafikmønstrene omkring brugen af ringvejen tænkes berørt.

De trafikale påvirkninger

De 5 beskrevne linjeføringsvarianter vil som nævnt ovenfor få lidt forskellige konsekvenser for livet på Amager, dels under anlæggelsen, dels når den efterfølgende er åbnet for drift. Desværre er alle scenarier ikke beskrevet ensartet i det tilgængelige materiale, idet nogle af linjeføringer er kommet i forslag efter Vejdirektoratets undersøgelser.

Men konsekvenserne for trafikken på det overordnede vejnet efter anlæggelsen betegnes af myndighederne at være nogenlunde ens. Det vil fortrinsvis være antallet af tilslutningspunkter, der kan give en forskel, dvs. for Amager Øst om Prøvesten/Prags Boulevard er med eller ej. Det kan overordnet beskrives som en spredning af tilslutningstrafikken jo flere tilslutninger, der er, da trafikken kan blive længere tid i Ringvejstunnelen jo nærmere, man kan komme til bestemmelsesstedet i tunnelen.

Der er i dette afsnit kun set på konsekvenserne af ringvejen og ikke medtaget konsekvenserne af jordtransporterne til anlæggelsen af Lynetteholmen, der er beskrevet tidligere i forbindelse med høringssvaret vedr. VVM-redegørelsen (se svarets fig. 1 og 2).

I anlægsfasen

De væsentligste påvirkninger knytter sig til anlægsfasen, hvor der skal opgraves store sedimentmængder. Håndteringen vil kræve en del transport ad søvejen. Påvirkningen forventes at være betydeligt mindre ved Ø4 end for de andre alternativer.

Langs adgangsveje til anlægsområder og ved selve tunneltilkørslen vil der være en øget trafik, en øget støj samt i perioder vibrationer, støv og nedsat luftkvalitet. Det gælder dels ved de overjordiske anlægsarbejder og arbejdspladser, dels langs de transportveje, som anvendes til blandt andet transport af udgravet materiale.

Vejdirektoratet har ikke foretaget (eller offentliggjort) analyser af størrelsen på generne heraf.

Efter anlægsfasen

Vejdirektoratet har lavet analyser, der ser på trafikken efter vejen er taget i brug omkring 2050. Økonomiforvaltningen har suppleret beregningerne til BR som svar på et medlemsspørgsmål, hvorefter der sammen med københavnerkortets trafiktællinger kan dannes et overblik for udvalgte veje over udviklingen frem til Ringvejen tages i brug og et skøn over Ringvejens påvirkning af den lokale trafik.

Når anlægsarbejderne af en Østre Ringvej i en tunnel - uanset linjeføring - er overstået, vil trafikstrømmene nogle steder øges, andre steder mindskes. Der vil f.eks. være øget trafik ved tilslutningerne, fordi trafikken til/fra ringvejen skal kanaliseres videre til og fra øens gadenet.

I bilag A vises oversigter over konsekvenserne på udvalgte vej i hele Amager Øst, dels på et kort, dels i skemaform. Københavnerkortet indeholder tal på udvalgte veje på forskellige tidspunkter af 2010'erne, mens ØKF-svaret indeholder Vejdirektoratets fremskrevne værdier frem til 2035 og 2050 (både før og efter ringvejsåbning).

Oversigterne viser, at der sker en stigning på tilkørselsvejene mod/fra tunnelforbindelserne, mens der forventes et fald i det øvrige vejnet, især på Amager Strandvej.

Afsnittets referencer

^A Forundersøgelse af Østlig Ringvej, Sammenfattende rapport, Rapport 604, side 22 ff

2.2 Vestlig korridor

Hvis der skal bygges en by med 50.000 indbyggere på Lynetteholm og Refshaleøen, behøves flere veje derud. I dag er der kun små veje til Refshaleøen. Denne nye bydel behøves hvis der fortsat er befolkningstilvækst i Kbh. og boligpriserne ikke skal blive endnu mere for høje.

Den nye bydel kan forbindes med Nordhavn og Amager ved anlæg af en firesporet tunnel fra Nordhavn til Amager. Her er der mulighed for det man kalder en vestlig tunnel der fortsætter til Amagermotorvejen/ Vejlands alle. Der kan blive afkørsel ved Lynetteholmen/Refshaleøen, ved Kløverparken, ved DR og Vejlands alle.

Meget trafik allerede i dag

Et andet argument for at det skal være en tunnel under Nordamager i første omgang, er at der er meget trafik allerede i dag. Trafikken forventes at stige med 35 lastbiler hver vej i timen på Uplandsgade pga. opfyldning af Lynetteholm. Hvis ikke denne tunnel bygges nu og der bygges en ude i vandet og man bygger flere metro linjer, bliver det måske umuligt, eller meget dyrere, at bygge tunnelen senere.

En Østlig Ringvej behøves som del af overordnet trafiknet

Vejlands alle er i dag ved at være helt fyldt op med ca. 30.000 biler i døgnet. Bilerne kommer fra motorvejen der ender her. Trafikken er til og fra Amager og indre by.

Nedgravning af ringvej under Nordamager er således en måde at fjerne en del af bilerne fra gaderne her. Det handler ikke om gennemkørende trafik eller det overordnede vejnet. Det er ok at det overordnede trafik net forbedres med en østlig ringvej, men hvad med trafikken her på Amager?

Her er nogle relevante tekstuddrag fra Vejdirektoratets sammenfattende rapport:

Her er et uddrag om hvorfor Østlig Ringvej bliver nødvendig, når der kommer flere beboere centralt i byen.

“Formålet med Østlig Ringvej er at skabe en ny vej rundt om de centrale dele af København med henblik på at aflaste vejnettet for trafik og skabe ny tilgængelighed i hovedstadsområdet. Samtidig vil Østlig Ringvej være vigtig for at muliggøre visionen om byudvikling i områder som Lynetteholm, Refshaleøen og Kløverparken, da både beboere og virksomheder skal kunne

komme til og fra områderne via infrastruktur med tilstrækkelig kapacitet.”^B

Og her er et uddrag der fortæller om, hvor lille forskel der er mellem hhv. den østlige og den vestlige korridor, og hvordan forbedringerne vil være i Indre By.

”Hvis Østlig Ringvej kombineres med trafiksaneringer i København og samtidig har brugerbetaling, vil forbindelsens delstrækninger i 2050 betjene trafikmængder på mellem 18.400 og 28.100 køretøjer på et gennemsnitligt hverdagsdøgn i Korridor Vest og mellem 16.900 og 27.600 køretøjer i Korridor Øst. Det svarer til samme trafik, som der nu kører på Knippelsbro samt mindre end det halve af trafikken på Langebro. I alt vil ca. 70.600 køretøjer pr. hverdag benytte mindst en af delstrækningerne i Korridor Vest og 53.200 i Korridor Øst

Etablering af Østlig Ringvej med trafiksanering af vejnettet vil betyde en omfordeling af trafikstrømmene i København. Der vil således være områder, hvor vejnettet aflastes, men også strækninger hvor ringvejen og trafiksaneringerne medfører mere trafik.

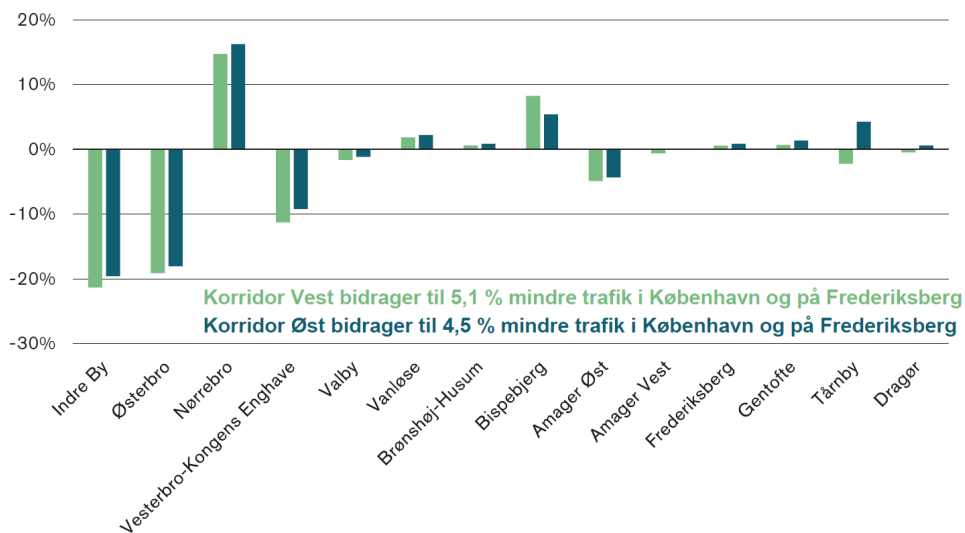
Begge korridorer vil aflaste broerne over havnen. På Langebro vil der ske et fald i trafikken på 17 pct. og 11 pct. som følge af henholdsvis Korridor Vest og Øst. Knippelsbro aflastes med henholdsvis 16 og 18 pct.

Uanset hvilken korridor der er tale om, vil Østlig Ringvej sammen med trafiksanering også medføre færre biler på mange af vejene i de indre bydele i København. En stor del af de bilister, der normalt vil køre gennem centrum for at komme mellem Amager og de nordlige områder uden for København, har nu et alternativ til deres rute ad en ny ringvej. Endvidere tvinges en del til at vælge andre ruter på grund af trafiksaneringen.

Beregningerne viser, at trafikarbejdet i Indre By samlet set vil falde med cirka 20-21 pct. på et gennemsnitligt hverdagsdøgn i forhold til en situation, hvor der ikke er etableret Østlig Ringvej og trafiksanering. Cirka halvdelen af den mindre trafik i de indre bydele skyldes trafiksaneringsplanen i København. For eksempel som følge af ensretninger på Søgaderne og Farimagsgaderne,

som vil få markante fald i antallet af køretøjer. Øster Søgade vil få op til 80 pct. mindre trafik.”^C

Til sidste er her en figur, der illustrerer, hvilke områder i København og omegn (ekskl. trafik i Østlig Ringvej), hvor man kan forvente mere eller mindre trafik i 2050 som følge af Østlig Ringvej med brugerbetaling og trafiksanering^D.



Afsnittets referencer

^B Forundersøgelse af Østlig Ringvej, Sammenfattende rapport, Rapport 604: side 58

^C Forundersøgelse af Østlig Ringvej, Sammenfattende rapport, Rapport 604: side 60

^D Forundersøgelse af Østlig Ringvej, Sammenfattende rapport, Rapport 604: side 65

2.3 Ingen havnetunnel

Hvilke forudsætninger skal der opstilles for at løse nogle af de trafikale udfordringer, som den østlige ringvej skal løse?

Blandt de mange rapporter som er fremlagt i forundersøgelsen af en Østlig Ringvej, foreligger to relevante for en vurdering af, hvorvidt havnetunnellen kan undværes og de trafikale udfordringer, som den angiveligt skal løse, kan løses på anden måde.

Endvidere viser en nærlæsning af foranalysen, at en væsentlig del af de positive effekter af en havnetunnel, opstår som følge af trafiksaneringer, der kan gennemføres uafhængigt af om en havnetunnel etableres.

Formålet med havnetunnellen

Formålet med Østlig Ringvej^E er at skabe en ny vejforbindelse rundt om København med henblik på at (hvor de 2 første er de primære):

1. Nedbringe trafikmængden i de indre bydele
2. Betjene Refshaleøen, Lynetteholm og andre byudviklingsområder tæt på centrum
3. Forbedre adgangen til Københavns erhvervshavn, Københavns Lufthavn og Øresundsforbindelsen
4. Supplere de eksisterende vejforbindelser mellem Sjælland og Amager, der på længere sigt ikke har kapacitet nok
5. Fra Syd- og Vestsjælland giver den bedre adgang til især det østlige Amager, herunder Nordøstamager
6. Fra Nordsjælland giver den bedre adgang til Amager, især Østamager, Københavns Lufthavn og Øresundsforbindelsen

Ad 1) Nedbringe trafikmængden i de indre bydele

Dette har gennem årtier altid været hovedargumentet for en havnetunnel. Det fremgår af rapporten (se fodnote 1), at "Det analyse-mæssige udgangspunkt for selve forundersøgelsen har været et scenarie, hvor der gennemføres en trafiksaneringsplan i tilknytning til Østlig Ringvej."

Den samlede effekt heraf er et fald i trafikarbejdet i Indre By på 20 - 21 pct.^F. Det skal noteres, at dette fald ikke er i forhold til dagens trafik, men ift. den forventede trafik i 2050.

For Knippelsbro viser tilgængelige trafik kort^G, at trafikken i 2050 forventes at være 32 % større end nu. Med Østlig Ringvej vil den kun være 8 % større. Der er således ikke tale om en fredeliggørelse, men om en reduktion i stigningen. Endvidere fremgår det, at "Langt størstedelen af den mindre trafik i de indre bydele skyldes den forudsatte trafiksaneringsplan i København"^H.

At trafiksaneringer kan gennemføres separat uden en havnetunnel fremgår af følgende: "Østlig Ringvej og en trafiksaneringsplan for København er i princippet to forskellige projekter og to forskellige beslutninger." og at hvis kommunen vælger at gennemføre en tilsvarende trafiksanering uafhængigt af en havnetunnel, vil der "ske en væsentlig begrænsning af den gennemkørende trafik i de indre bydele, herunder reduktion af biltrafikken på Langebro og Knippelsbro samt Søgaderne, Farimagsgaderne og Voldgaderne¹.

Ifølge trafikkort (se note 3) vil 2/3 af trafikreduktionen over Knippelsbro alene skyldes trafiksaneringer og ikke havnetunnellen. Den trafiksanering der er indregnet i analysen, er endvidere alene baseret på at flytte trafik over i havnetunnellen og indeholder et begrænset antal trafiksaneringer. Rambøll har over for arbejdsgruppen oplyst, at de har foretaget analyser med yderligere trafiksaneringer, som kan give en større trafikreduktion end der er anvendt.

Ad 2) Betjene Refshaleøen, Lynetteholm og andre byudviklingsområder tæt på centrum

Planerne om Lynetteholm omfatter et større område kaldet Østhavnen. Udover Lynetteholmen handler det om Refshaleøen, Quintus og Kløverparken.

Det anføres i rapporterne, at "Hvis der ikke anlægges en Østlig Ringvej, vil den forudsatte udvikling på Nordøstamager være vanskelig at gennemføre"². Med den "forudsatte udvikling" menes boliger og arbejdspladser, som indebærer massiv bilkørsel. Fx viser de førnævnte trafikkort, at vi taler om en biltrafik på 32.700 biler i døgnet på Forlandet uden Østlig Ringvej og 36.000 biler med en sænketunnel.

Der er imidlertid som led i forarbejdet udarbejdet to rapporter af Rambøll. Den ene ser på alternativer til en havnetunnel og påviser, at hvis Lynetteholmen og de øvrige 3 områder etableres som bilfrie, opnås samme trængselsdæmpende effekt som havnetunnellen, og at antal bilture til Østhavnen vil kun være 15 % mod 45 % med en havnetunnel³.

I den nye kommuneplan 2019 er vedtaget en skærpet trafikmålsætning, hvor maksimalt 25 pct. af trafikken i, til og fra København må være med bil. Denne målsætning er også omtalt i hovedrapporten⁴. Den anden rapport undersøger, om Lynetteholmen kan etableres som bilfri bydel, hvilket bekræftes⁵.

Østlig Ringvej er således ikke en forudsætning for byudviklingen af områderne. Men kommunen har i forord til de to rapporter afvist at se nærmere på disse løsninger, fordi de bilfrie scenarier vil betyde lavere salgspriser og provenuet ved at sælge arealerne bliver mindre.

Således fremhæver forvaltningen i forordet til rapporten om det bilfrie scenarie, at "Det bilfrie scenarie vurderes at have en negativ effekt på byggeretspriserne på Lynetteholm, hvilket påvirker finansieringsmulighederne ved salg af grunde."⁶

Endvidere fremhæves, at det kan være sværere at indfri principaftalens tekst om at der skal sikres en mangfoldig og bredt sammensat bydel i et bilfrie scenarie,

”da man muligvis vil afskære en del af de potentielle tilflyttere, som ejer bil, fra at flytte til Lynetteholm. Efterspørgslen vil her i højere grad komme fra ikke-bilejere, som gennemsnitligt har et lavere rådighedsbeløb”^o.

Ad 3 og 4) Forbedre adgangen til Københavns erhvervshavn, Københavns Lufthavn og Øresundsforbindelsen samt supplere de eksisterende vejforbindelser mellem Sjælland og Amager

og

Ad 5 og 6) Om regional trafik til Amager fra Syd- og Vestsjælland samt fra Nordsjælland

Det er uden tvivl rigtigt, at en Østlig Ringvej vil give ”forbedret” biladgang mellem (Nordøst)Amager og resten af Sjælland. Men der er ikke fremlagt megen – om nogen – dokumentation eller argumentation for, at der eksisterer et reelt behov herfor i materialet.

Et sted anføres, at ”Størstedelen af den trafik, der benytter sig af en Østlig Ringvejs forbindelse mellem Sjælland og Amager vil være trafikanter mellem det nordlige København, nordlige forstæder samt Nordsjælland og det nordøstlige Amager.”^p

Der foreligger ikke nogen analyser af den nuværende biltrafik mellem nordøstamager og de nordlige områder og heller ikke nogen vurderinger af fremtidig trafik. Argumentet hviler således på et løst og ikke dokumenteret grundlag. Derimod fremgår det af de føromtalt trafikkort, at der overflyttes en del bilister fra det eksisterende motorvejsnet vest om København til en Østlig Ringvej.

Endvidere er de fremskrevne trafikmængder i 2035 og 2050 baseret på en kraftig vækst i bilkørsel generelt, understøttet af en række udvidelser af motorvejsnettet. Således har man indregnet en stribe motorvejsprojekter, som indgik i den tidligere regerings infrastrukturplan (113 mia. kr.), men som den nuværende regering har skrottet. I stedet skal der her i foråret forhandles en ny ”grøn mobilitetsplan”, som vil ændre forudsætningerne for trafikberegningerne. Ikke mindst hvis der i stedet for motorveje prioriteres en bedre kollektiv trafik i hovedstadsområdet.

Afsnittets referencer

^E Forundersøgelse af Østlig Ringvej - Sammenfattende rapport, side 6

^F Forundersøgelse af Østlig Ringvej - Sammenfattende rapport, side 60

^G Notater fra Økonomiforvaltningen som svar på spørgsmål fra BR-medlemmer (dokumentnr 2020-0812424-2 af 6/10 2020 samt 2020-0812424-10 af 2/11 2020)

^H Forundersøgelse af en Østlig Ringvej - Analyser af trafik, brugerfinansiering og samfundsøkonomi, side 24

^I Forundersøgelse af en Østlig Ringvej - Analyser af trafik, brugerfinansiering og samfundsøkonomi, side 49

^J Forundersøgelse af en Østlig Ringvej - Analyser af trafik, brugerfinansiering og samfundsøkonomi, side 20

^K Alternativ til Østlig Ringvej (Rambøll), scenarie 4, side 24ff

^L Forundersøgelse af Østlig Ringvej - Sammenfattende rapport, side 59

^M Lynetteholmen - trafikale scenarier - hel eller delvis bil-fri bydel, resume side 7

^N Lynetteholmen - trafikale scenarier - hel eller delvis bil-fri bydel, forord side 1

^O Lynetteholmen - trafikale scenarier - hel eller delvis bil-fri bydel, side 5

^P Forundersøgelse af en Østlig Ringvej - Analyser af trafik, brugerfinansiering og samfundsøkonomi, side 8

2.4 Konsekvenser ved anlæg af sænketunnel

Følgende afsnit er en sammenfatning af Forundersøgelse af Østlig Ringvej – resumerapporten, side 27-37^o.

Sænketunnellen er betegnet Ø4 og i rapporten henvises her flere steder til Ø2 som også indeholder elementer af sænketunnel. Nedenstående er uddrag fra begge disse, hvor det er relevant for Ø4-løsningen.

Sænketunnellen løber fra Refshaleøen i vandet ud for Prøvestenen og ned til lufthavnen. Der etableres et tilslutningsanlæg til Prags Boulevard kan via en kunstig halvø ved østkysten af Prøvestenen.

I alt forventes sænketunnelen i Ø4 at bestå af cirka 33 tunnelelementer med hver en længde på ca. 200 m. Det forventes at tage mellem 7 og 14 dage at sænke et tunnelelement, så på den længste strækning som er den ud for Amagers østkyst, forventes nedsænkningen at vare mellem 9 og 12 måneder. Her kan det eventuelt komme på tale at fordele arbejdet over længere tid, så Amager Strandpark ikke forstyrres af anlægsarbejde i sommerperioden.

Som i Ø2 kan anlægsarbejdet foregå ved, at der etableres et midlertidigt dige omkring det sted, hvor sænketunnelen placeres. Diget vil have en åbning i begge ender for at sikre vandudskiftning, og her kan såkaldte siltgardiner forhindre spredning af kalk. Når sænketunnelen er bygget, fjernes diget igen, og en del af materialet kan benyttes til at genetablere havbunden.

For at etablere den rende i havbunden, som sænketunnelen skal placeres i, kommer man til at grave i kalklaget. Det kan forårsage et spild og synlige kalkfaner, som spredes i stor afstand fra uddybningsstedet. Kalkfaner skygger for bundvegetation såsom ålegræs, og for at undgå dette kan man anvende en såkaldt Cutter Suction Dredging-metode. Med denne metode suges materialet op, og via en rørledning kan det deponeres i områder, der skal opfyldes. På strækningen med sænketunnel i forslag Ø2, er det forudsat at der etableres midlertidige diger på strækningen ud for Amager Strandpark på det lidt lavere vand, som tunnelen anlægges indenfor. Det vil også være en mulighed på den sydlige strækning for Ø4, hvis det vurderes hensigtsmæssigt.

I Ø2 skrives, at sænketunnelen skal placeres i en gravet rende i havbunden. På dette sted forventes det, at kalken i undergrunden ligger højt, og når der graves i kalken, kan det gøre vandet uklart så langt væk som Nordhavn og Dragør. For at undgå at sprede kalken kan der etableres et midlertidigt dige omkring det sted, hvor sænketunnelen skal anlægges. For at sikre vandudskiftning inden for diget er der foreslået en åbning i begge ender. Her kan såkaldte siltgardiner forhindre spredning af kalk.

Adgangen til alle lystbådehavne vil blive opretholdt, og det forventes, at de vil kunne benyttes som hidtil, men at der vil være en påvirkning med støj og øget anlægstrafik samt begrænsninger i færdslen omkring anlægsområdet.

Det fremgår ikke om det etablerede dige er i etaper eller ét langt dige som vil spærre for adgang ud til Øresund og man skal sejle en stor "omvej". Fx for at fiske ude ved møllerne.

Badegæster kan opleve, at badevandet i perioder er mere grumset, men der forventes ikke et øget indhold af miljøfremmede stoffer.

Der vil blive etableret en større arbejdsplads ved Prags Boulevard/Prøvestenen. Den præcise placering og udformning afgøres først i en senere fase.

I nærområdet vil man også kunne opleve omlægning og lukning af veje samt hastighedsnedsættelser. Desuden vil transport af store mængder materialer til og fra anlægsområderne øge trafikken på vejnettet. Ikke mindst jord fra udgravningerne vil øge trafikken, når det skal transporteres til bl.a. Lynetteholm, hvor det kan bruges til at etablere den kunstige ø. Disse transporter vil have betydning for trafikken, støj, trafiksikkerhed, luftkvalitet m.m. Det vil være emner, som undersøges yderligere i næste fase.

I linjeføringsvariant Ø4 vil de trafikale gener langs Amager Strandvej være mindre end i varianter, der etableres på land. Det skyldes, at elementer til sænketunnelen kan fragtes til etableringsstedet ad vandvejen i stedet for på lastbiler gennem byen, og at anlægsarbejdet foregår til havs, så der vil ikke være gener for trafikken og naboer i nævneværdig grad.

Som i de otte andre linjeføringsvarianter vil omgivelserne generelt blive påvirket langs adgangsveje til anlægsområder, men i mindre grad end i de øvrige forslag. Desuden vil transport af materialer til og fra anlægsområderne øge trafikken på vejnettet.

Der skal opgraves store sedimentmængder, som forventes at kunne nyttiggøres, klappes til havs eller deponeres på Lynetteholm for den rene og den lettere forurenede jords vedkommende. Sediment, der er mere end lettere forurenede, vil skulle bortskaffes. Al bortskaffelse af sediment - uanset om det er rent, lettere forurenede eller forurenede - vil kræve transport ad søvejen samt muligvis også nogle mellemdpoter.

Påvirkningen fra øget trafik på land forventes at være betydeligt mindre end for de andre løsninger.

Forekomster af ålegræs, som er blevet påvirket i anlægsfasen, vil genindfinde sig i Kronløbet, indsejlingen til Margretheholm Havn og på strækningen med sænketunnel. Det kan dog vare 15-20 år, før deres udstrækning svarer til i dag.

Hvis der etableres et tilslutningsanlæg på en halvø ved Prøvestenen, vil en eventuel forekomst af ålegræs i området forsvinde. Til gengæld kan der etablere sig et værdifuldt marint habitat på de af halvøens stensætninger, som er under vand som kystbeskyttelse. Sådanne stenrev vil fungere som kunstige stenrev, der kan være levested for tang, alger, dyr og fisk.

Derudover er der en risiko for, at vandkvaliteten i Kastrup Broforenings Havn og Kastrup Gl. Lystbådehavn vil være dårligere end før. Det skyldes, at den kunstige halvø til tilslutningsanlægget i nogen grad vil spærre for vandudskiftningen i

havnen. Hvis vandkvaliteten er forringet, vil det påvirke det marine dyre- og planteliv i området.

Der er en risiko for, at tilslutningsanlægget ved Øresundsmotorvejen i Kastrup vil medføre et indelukket havområde med en forholdsvis smal åbning til Øresund. Det kan medføre dårlig vandudskiftning, hvilket fører til iltsvind, som igen kan medføre lugtgener og påvirke plante- og dyrelivet i vandet negativt.

I linjeføringsvariant Ø2 (gælder vel også Ø4 da projekterne er ens her) vil oplevelsen af landskabet blive påvirket af den kunstige halvø, hvor tilslutningsanlægget til Øresundsmotorvejen skal etableres. Påvirkningen skyldes, at der i dag er frit udsyn fra land og ud over Øresund, så udsigtsforholdene vil være ændret.

Afsnittets referencer

⁹ *Forundersøgelse af Østlig Ringvej - resumerapporten, side 27-37*

3. ØVRIG TRANSPORT

3.1 Metro: De tre linjeføringer

Følgende afsnit er et resume af "Forundersøgelse: Metrobetjening af Lynetteholm^{RM}", fra Metroselskabet, som ejes af Københavns Kommune, Transport- og Boligministeriet og Frederiksberg Kommune. Derudover har Metroselskabet, By og Havn og Vejdirektoratet indgået i forundersøgelsens styregruppe.

Trafikanalyse

I forundersøgelsen af metro til Lynetteholm er det et hensyn at bidrage til en bæredygtig byudvikling i en by, der vokser – i tråd med FN's Verdensmål. En ny metrolinje bidrager til Verdensmål 11 om at gøre byer og lokalsamfund inkluderende, robuste og bæredygtige og verdensmål 9 om at bygge robust infrastruktur. Det sker bl.a. ved at bidrage til en bæredygtig byudvikling og en mere klimavenlig transport.

Reduceret trængsel

Som tidligere anført vil behovet for transport stige markant i fremtiden. Ekspertgruppen Mobilitet for Fremtiden nedsat af transportministeren pegede i 2018 på, at trafik, trængsel og presset på byernes arealer generelt forventes at stige væsentligt, og at skinnébåren transport med stor kapacitet kan skabe fremkommelighed og bidrage til at aflaste vejnettet (Kilde By og Havn).

M4 Orientkaj til Kløverparken blå linje

- Pris: 6,6 mia.
- Forlængelse af eksisterende linje.
- Foreslås som højbane.

Fordele

- Pris i den lave ende.
- Kløverparken og den del af Nordøstamager betjenes, Lynetteholmen betjenes.

Ulemper

- Omvej for at nå øvrige Metronet.
- Økonomiforvaltningen konkluderer selv, at M4 giver en dårlig betjening af Lynetteholmen, den er ikke fremtidssikret og bidrager ikke til at løse kapacitetsudfordringen under havnesnittet.

M5 København H til Østerport lilla linje

Pris: 20,5 mia.

Selvstændig linje.

Fordele

- Metroen dækker de nye byområder i Amager Øst med Prags Boulevard og Kløverparken. Dertil på tværs af Amagerbro til Islands Brygge og til Hovedbanegården. Det giver det ekstra spor under havneløbet, som der er brug for.
- Vedligeholdelsescenter Prøvestenen.
- Højbane Lynetteholmen, Refshaleøen og Kløverparken, resten tunnel.
- Nye omstigningsstationer v. Amagerbro og Islands Brygge.

Ulemper

- Dækker ikke dele af København som bliver dækket med M5Vest herunder Rigshospitalet.

M5 Vest Lynetteholm til Prags Boulevard Øst orange linje

- Pris: 22,8 mia.
- Tunnel bortset fra 2 stationer på Lynetteholmen.

Fordele

- Noget af de nye bykvarterer i Nordøstamager dækkes, Prags Boulevard og Metroen går på tværs af Amagerbro til Islands Brygge, videre til København H, Forum, v. Stengade v. Rigshospitalet og Lynetteholmen. Det giver det ekstra spor under havneløbet, der er brug for.
- Ved M5 Vest dækkes flere beboere, flere arbejdspladser og langt flere studiepladser end ved M5. Det vil gøre det mere attraktivt for vores borgere at tage Metroen.

Ulemper

- Kløverparken bliver ikke dækket og det er en omvej at komme til Lynetteholmen.
- Dog kan Prags Boulevard stationen ligge i kanten af Kløverparken.
- Flere muligheder for stationsplacering Amagerbro.

Tidshorisont

- Metroen færdigudbygget 2070
- M4 1. etape Nordhavn, 2. etape Lynetteholm 2045
- M5 lilla færdig 2035, alternativt etaper 2035-2045
- M5 1. etape København H til Prags Boulevard, 2. etape til Lynetteholm Nord og 3. etape til Østerport Færdig 2035-2045

Park and Ride

Der bør etableres parkeringsanlæg ved de ydre Metrostationer, så pendlere til København sætter bilen og tager Metroen ind til byen. Det vil reducere biltrafikken i byen. I vores bydel kunne det være ved Femøren station eller længere ude. En dialog og et samarbejde med Tårnby Kommune ville være oplagt. Dertil er det vigtigt med cykelparkeringspladser ved metrostationerne.

Afsnittets referencer

^R Resume af forslag fra rapport udgivet af Transport og Boligministeriet, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune, tekst af Metroselskabet aug. 2020

<https://m.dk/media/3381/20982-metro-rapport-lynetteholmen-19.pdf>

3.2 Cyklisme: Behov for højklassede cykelforbindelser til Lynetteholmen

Følgende afsnit er ikke skrevet ud fra officielle analyser, men ud fra den erkendelse, at den fremlagte planlægning af Lynetteholmen inkl. infrastrukturbetjening ikke tager højde for nødvendig cykelinfrastruktur. Det til trods for, at København er en cykelby, hvor op mod 30 % bruger cyklen som deres daglige transportmiddel⁵.

Cykler skal vi selvfølgelig blive ved med at bruge, fordi det giver mindre trængsel, bedre mobilitet, mere plads til grønne områder, bedre folkesundhed og mindre klimabelastning.

Flere borgere giver flere biler, og byen vokser meget hele tiden. Det eksisterende vejnet bliver dog ikke større. Hvis København derfor skal undgå at sande til i trængsel, følger det logisk, at flere må ansføres til at tage cyklen. Det er i overensstemmelse med trafik-målsætningerne i Kommuneplan 2019, hvor et af trafikmålene er at reducere biltrafikken. Ligeledes er målet i Københavns 2025-klimaplan en reduktion af den fossilbaserede trafik.

En bys struktur bestemmes af, hvordan den betjenes trafikalt – og hvis man først og planlægger med biler og metro uden at inkorporere en cykelstruktur fra starten, så får man ikke det ønskede resultat. Det man fokuserer på, forstærker man.

Virkemidler, arealreservation og finansiering

En god cykelby kræver en palette af virkemidler:

- Udbygning af det almindelige cykelstinetværk, cykelgader, mv.
- Udbygning af supercykelstier til pendling
- Udbygning af grønne cykelruter & kystcykelsti
- Flere cykelbroer (eller andre faste forbindelser på tværs af havnen)
- God cykelparkering (herunder også særligt til ladcykler)
- Cykel-varelogistik
- Optimering af lyskryds og øvrig vejindretning

Særligt supercykelstier (og til dels grønne cykelruter) kræver dedikeret areal, som skal afsættes tidligt, på linje med metro og ringvej.

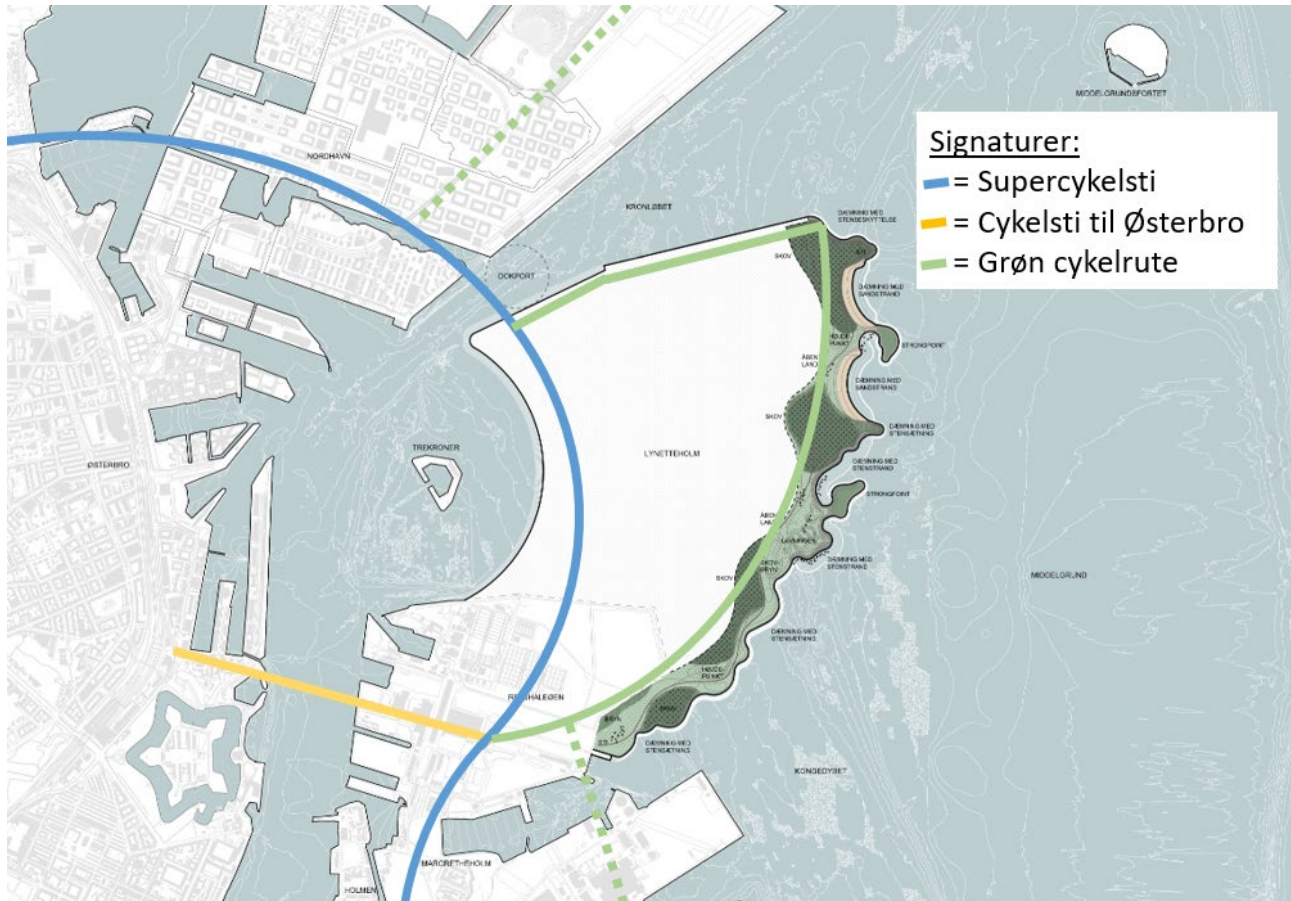
Cykelbroer kræver en vis finansiering, finansiering som bør tilvejebringes på lige linje med metro og ringvej, i fællesskab med staten. Det kunne ske i tråd med gængs praksis for supercykelstier: Når der udmøntes nye penge til supercykelstier fra statens side, skal kommunerne betale halvdelen.

Konkrete forslag til linjeføringer

Der skal naturligvis placeres en supercykelsti langs Østamager via Lynetteholm og Nordhavn og op igennem Nordsjælland. Komplet med fast cykelforbindelse der krydser Kronløbet (enten bro eller tunnel). Udformning og linjeføring vil

kræve noget forarbejde i form af nogle kommunalt udarbejdede analyser/notater. Så der bliver nogle facts at tage udgangspunkt i.

Her følger første bud på mulige linjer:



Angående supercykelsti

Cykelstien forbinder til supercykelstien på Nordøstamager - via Refshalevej, Forlandet, Kløvermarksvej og Raffinaderivej. Der forudsættes en fast cykelforbindelse (cykelbro/tunnel) over Kronløbet til Nordhavn, og fra Nordhavn videre til Ydre Østerbo/Hellerup. Det er vigtigt, at forbindelsen er fast, pålidelig og attraktiv. Men eftersom Kronløbet vil være tæt besejlet, bør der udarbejdes en nærmere analyse af forskellige scenarier, som tilgodeser både vandtrafik og cykeltrafik.

Stien skal forbinde til andre cykelforbindelser, grønne ruter og cykelbro til Østerbro.

Det er afgørende, at forbindelsen er indrettet til høj hastighed og færrest mulige kryds med stop, således at den fremstår som en attraktiv rute for pendlere. Det handler også om en passende bredde (arealreservation). Det er også centralt, at der undervejs er gode udsigtsmuligheder til fx Trekroner, så ruten fremstår oplevelsesmæssigt attraktiv.

Angående cykelbro til Østerbro

Ruten er dels en lokal forbindelse for pendlere til indre Østerbro, dels en 'føderute' til supercykelsti og den grønne cykelrute.

Angående grøn cykelrute

Cykelruten udnytter det rekreative potentiale i kystzonen, og knytter an til supercykelsti som en "naturlig omvej" for cykelpendlerne på ruten. Som supplement til den grønne cykelsti, skal der naturligvis også være en vandresti med egen linjeføring.

Det vil være hensigtsmæssigt, at den grønne cykelrute fortsættes langs Øresundskysten (stiplet grøn) via Kløverparkens kyststrækning til Amager Strandvej, og forløber langs den til den tid fredeliggjorte Amager Strandvej.

Der er også potentiale for sammenhæng til eventuelle grønne cykelruter på Nordhavnstippen (ligeledes markeret med stiplet)

Angående øvrige relevante cykeltiltag

Derudover forudsættes en hensigtsmæssig udbygning af det almindelige cykelstinetværk, cykelgader, mv. – det vil ske i den efterfølgende kommuneplanlægning og lokalplanlægning. Her skal der også tages højde for funktioner til cykel-varelogistik.

I forbindelse med aftalen om Metro og etablering af metro-forpladser, skal der sikres god cykelparkering (herunder også særligt til ladcykler).

Optimering af lyskryds og øvrig vejindretning forventes at ske i den almindelige drift og udvikling hos Teknik- og Miljøforvaltningen.

Afsnittets referencer

^s Se artiklen fra den tidligere planchef i KBH her: <https://politiken.dk/debat/kroniken/art8036626/Ret-op-inden-det-er-for-sent?shareToken=meL9cKAAYQcg>

3.3 Lynetteholm som trafik-ø

Miljøpunkt Nørrebro har foreslået at Lynetteholmen bliver anlagt som trafik-ø med følgende trafikale anlæg[†]:

- Etape 1 af havnetunnelen gennemføres som planlagt fra Nordhavnsvejen til Lynetteholmen/Refshaleøen, men stopper her og der spærres af for biltrafik mod syd mod det øvrige Amager. Pris: 6 mia. kr.
- M5 metroen udvides til ringlinie mellem Prags Boulevard og Refshaleøen, og den nordlige gren til Lynetteholmen kan evt. forlænges til Nordhavnen. Pris: ca. 4 mia. kr.

Pris i alt: ca. 10 mia. kr.

Fordele

Byudvikling af Lynetteholmen og Refshaleøen med god vejbetjening gøres uafhængig af forudsætningen af anlægget af en østlig ringvej til Lufthavnen. Den østlige ringvej kan anlægges andetsteds, uden at det får konsekvenser for byudviklingen. Vejforbindelsen til Lynetteholmen kommer udelukkende til at betjene trafik til og fra Lynetteholmen/Refshaleøen og ikke gennemkørende trafik mellem Nordsjælland og lufthavnen. En eventuel forlængelse af M5 til Nordhavnen giver en ekstra metroforbindelse under havnesnittet.

Ulemper

Den østlige ringvej kan ikke gennemføres som planlagt Ø1-Ø5. Hvis man skal sydpå fra Lynetteholmen skal man ud på en større omvej over Nordhavnen. Sidstnævnte kan dog afhjælpes med en bussluse/beboersluse mod syd (fx på Refshalevej) som Lynetteholmens beboere samt busser kan bruge.

Miljøpunktet peger på følgende problemer med Ø1-Ø5

Den østlige ringvej er underdimensioneret med 2 spor i hver retning og uden nødspor. Ifølge forundersøgelsen vil der i 2050 køre 70.000 biler på den østlige ringvej og 85.000 biler på Nordhavnsvej i døgnet. Ifølge Københavns forvaltning og Vejdirektoratet vil vejen have max. kapacitet på 60.000 biler. Nedbrudte og forulykkede biler spærre vejen i lang tid, da redningskøretøjer pga. manglende nødspor ikke vil kunne komme frem i den tætte tunneltrafik.

Afsnittets referencer

[†] Anders Jørn Jensen (Miljøpunkt Nørrebro): Trafik-ø Lynetteholm + udvidet M5 Metro

4. SAMMENFATNING

I notatet her er konsekvenserne ved etableringen af en Østlig Ringvej undersøgt. Følgende er en kort opsummering af de enkelte nedslagspunkter i notatet i kronologisk rækkefølge, magen til den i begyndelsen af notatet.

ØSTLIG KORRIDOR

Vejdirektoratet har undersøgt forskellige alternative linjeføringer på Amager for en østlig korridor, der skal forbinde Helsingørmotorvejen i nord med Øresundsmotorvejen i syd. Da en boret tunnel må forventes at blive for kostbar, vil sænketunnel Ø4/Ø5 længst fra land være det mest attraktive alternativ pga. færrest gener ved anlæg og størst reduktion af trafik tal på lokalvejnettet.

VESTLIG KORRIDOR

Som ved den østlige korridor har Vejdirektoratet undersøgt forskellige alternative linjeføringer. I denne del af notatet fremhæves, at trafikårenerne i Amager Vest allerede i dag er pressede, og at der uanset hvad er brug for en løsning på denne udfordring. Det er usandsynligt, at det kan svare sig at anlægge en vestlig korridor frem for en østlig korridor, alene når man ser på anlægsomkostningerne, der for alle vestlige alternativer er dyrere end alle de østlige alternativer.

INGEN HAVNETUNNEL

Der foreligger i rapporterne dokumentation for, at en fredeliggørelse af indre by kan gennemføres uden en østlig ringvej, og at Lynetteholmen kan etableres som bilfri byområde, der ligeledes overflødiggør en ringvej. Samtidig undgås store trafikstigninger i Amager Øst og det kan bidrage til kommunens målsætning om reduceret biltrafik. Der er ikke nogen kendt dokumentation for behovet for bedre trafikforbindelser mellem det nordøstlige Amager og det nordlige hovedstadsområde.

KONSEKVENSER VED ANLÆG AF SÆNKETUNNEL

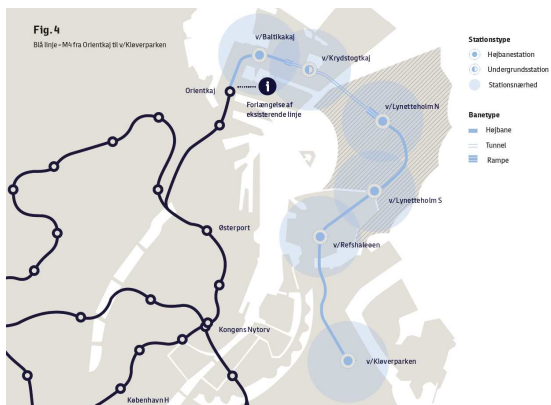
En sænketunnel forventes at give synlige kalkfaner, som spredes i stor afstand fra uddybningsstedet. Det kan mindskes ved at etablere diger i vandet omkring de render der graves, hvilket er en del af planerne. Der skal etableres en større arbejdsplads ved Prags Boulevard/Prøvestenen, og generelt vil anlægget påvirke trafikken med omlægning og lukning af veje, øget trafik på vejnettet, støj, trafiksikkerhed, luftkvalitet mm.

METRO: DE TRE LINJEFØRINGER

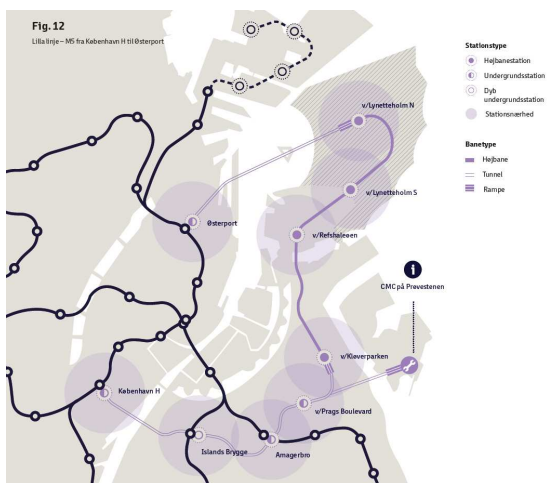
Der foreslås tre forskellige linjeføringer i forbindelse med etablering af Lynetteholmen. De tre forslag opsummeres bedst ved følgende tre figurer, for hhv. M4 (blå), M5 (lilla) og M5 Vest (orange).

M4 har en væsentlig mindre kapacitet end de to M5-løsninger, og er tilsvarende billigere at udføre. M5 indeholder et metro-klargøringsanlæg på Prøvestenen og vil skabe den korteste rute mellem Amager og Lynetteholmen. M5 Vest aflaster Nørrebro bedst, og har højere passagertal samt koster mest at anlægge. Den har en lang rute mellem Amager og Lynetteholmen (via Nørrebro). De fremlagte linjer aflaster IKKE det eksisterende tætte brokvarter langs Amagerbrogade med nye stationer.

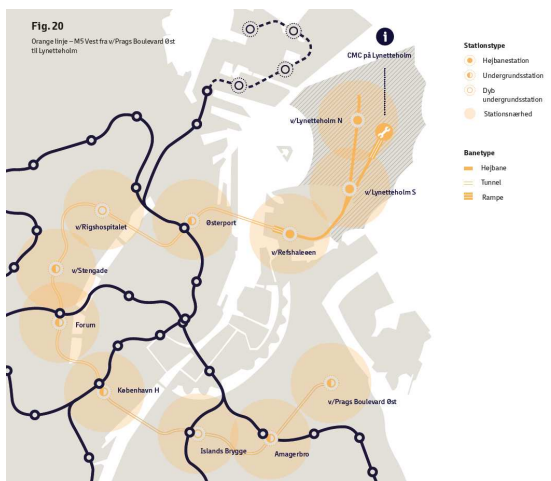
Blå linje M4 Fra Orientkaj til Kløverparken



Lilla linje M5 Fra København H til Østerport



Orange linje M5 Vest Fra Lynetteholm til Prags Boulevard Øst



CYKLISME: BEHOV FOR HØJKLASSEDE CYKELFORBINDELSER TIL LYNETTEHOLMEN

Planlægningen af Lynetteholmen tager udgangspunkt i metro og omfartsvej. Dermed forsømmes planlægning til københavnernes foretrukne transportmiddel, cyklen. Afsnittet beskriver nogle overordnede principper for hensigtsmæssig cykelbetjening i form af supercykelstier, cykelbroer og grøn cykelrute langs kysten - samt behovet for at sætte den del af planlægningen i gang samtidig med de andre elementer. For at undgå sub-optimale løsninger senere.

LYNETTEHOLM SOM TRAFIK-Ø

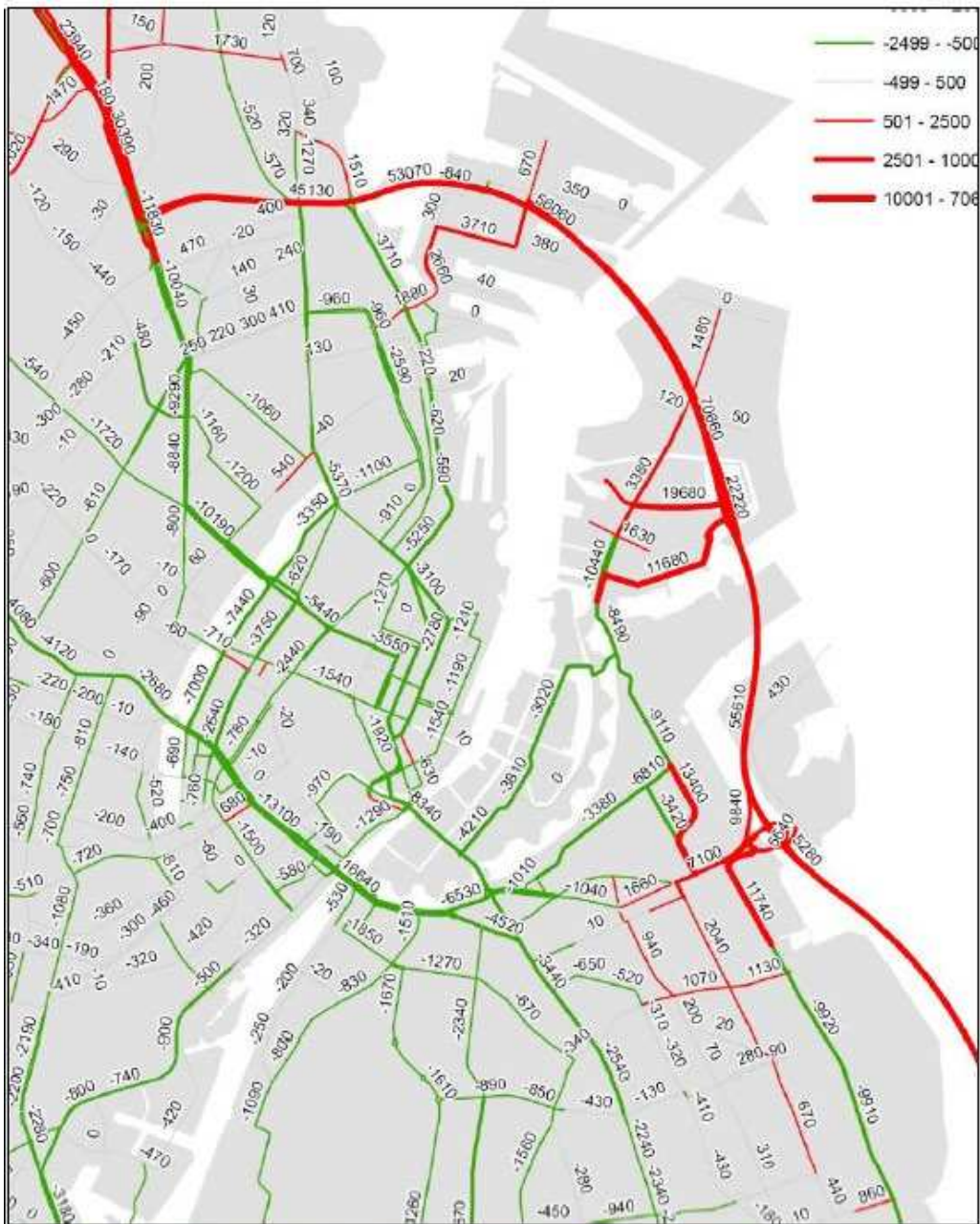
Miljøpunkt Nørrebro har undersøgt mulighederne for at anlægge Lynetteholm som trafik-ø, som dette afsnit beskriver fordele og ulemper ved. Udvikles Lynetteholm som trafik-ø, gøres byudvikling af Lynetteholmen og Refshaleøen uafhængig af forudsætningen af anlægget af en østlig ringvej til Lufthavnen, på grund af et mindre samlet niveau af biltrafik. Dog skal man ud på en større omvej over Nordhavnen, hvis man skal sydpå fra Lynetteholmen (medmindre der etableres en særlig beboersluse).

BILAG

Bilag A: Trafiktal for Østlig Ringvej, østlig korridor

I bilag A vises oversigter over konsekvenserne på udvalgte vej i hele Amager Øst, dels på et kort, dels i skemaform. Københavnerkortet indeholder tal på udvalgte veje på forskellige tidspunkter af 2010'erne, mens ØKF-svaret indeholder Vejdirektoratets fremskrevne værdier frem til 2035 og 2050 (både før og efter ringvejsåbning).

Oversigterne viser, at der sker en stigning på tilkørselsvejene mod/fra tunnelforbindelserne, mens der forventes et fald i det øvrige vejnet, især på Amager Strandvej^U.



Figur 3: Ændring i trafikken i 2050 som følge af Østlig Ringvej, østlig korridor, uden brugerbetaling og uden trafiksanering tilknyttet. Ved grønne veje reduceres trafikken. På røde veje øges den. (kilde: Forundersøgelse af Østlig Ringvej)

Trafiktal Amager Øst				kilder: ØKF-svar til BR 8/10-20 + Københavnerkortet			
og havnesnit	før tunnel	før tunnel	før tunnel	med tunnel	ændring	ændring	ændring 2050
Vej	'i dag'	2035	2050	2050	i dag->tunne	35-tunnel	med og uden
Knippelsebro	23472	28533	30950	22605	-867	-5928	-8345
Langebro	67102	67504	74172	57535	-9567	-9969	-16637
Sjællandsbro	40672	60359	61060	57627	16955	-2732	-3433
Kalvebodbro	110048	153073	155364	147794	37746	-5279	-7570
ØR (->Refhalen)	0	0	0	70659	70659	70659	70659
ØR (Refs->PragsB)	0	0	0	55612	55612	55612	55612
ØR (PragsB->Lufthavn)	0	0	0	48725	48725	48725	48725
Kløvermarksvej	9700	13010	18150	14770	5070	1760	-3380
Raffinaderivej		2240	7520	9560		7320	2040
Prøvestensbroen	3400	5240	5200	5640	2240	400	440
Vermbladg/Ø Upland	8600	4590	4510	3470	-5130	-1120	-1040
Holmbladsg/Østrigsg	6400	8320	9250	9270	2870	950	20
Wittenberggade	5400	5750	5700	5050	-350	-700	-650
Øresundsvej Ø	7000	6620	7330	8460	1460	1840	1130
Øresundsvej V	8100	7650	8250	7900	-200	250	-350
Hedegårdsvej Ø	3400	7330	7430	7440	4040	110	10
Vejlands alle v Amage	6700	6400	6410	6360	-340	-40	-50
Torvegade/Chrmas M	23000	26101	28000	20070	-2930	-6031	-7930
Amagerbrogade (Holl)	18400	16940	16830	13980	-4420	-2960	-2850
Amagerbrogade (Øre)	13330	14330	14240	11700	-1630	-2630	-2540
Amagerbrog/Peder Lykke		15020	15120	12880		-2140	-2240
Kastrupvej N	6300	5630	6140	5820	-480	190	-320
Kastrupvej S		6810	6740	6320		-490	-420
Østrigsgade N	9300	7550	8090	9030	-270	1480	940
Backersvej S	5100	5530	5680	5990	890	460	310
Strandlodsvej v Øresu	5700	6920	7520	9560	3860	2640	2040
Strandlodsvej S		3540	3940	5080		1540	1140
engvej N		2700	2830	3490		790	660
Engvej S	2700	2430	2570	3010	310	580	440
ny AmStrandv N Prøvesten		9880	20670	13400		3520	-7270
Amager Strandvej N	10400	17680	21660	11740	1340	-5940	-9920
Amager Strandvej S	15700	20120	22940	13040	-2660	-7080	-9900

^u Svar på spørgsmål vedrørende Østlig Ringvej og trafiktal 08.10.20:
<https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/26615790-38258350-1.pdf>

Der er endvidere hentet analyser og figurer fra dokumenterne på
Vejdirektoratets hjemmeside.