

NOTAT

Projekt:	Tung trafik i København	Rødovre, den	18.9.2009
Emne:	Trafik på Nørre Søgade og Øster Søgade	Projekt nr.:	5405-004
Notat nr.:	1	Dir. tlf.:	44576760
Rev.:	1	Reference:	ksc@moe.dk
Fordeling:	Tanja Provstgaard	Københavns Kommune	

1 NOTATETS FORMÅL OG BAGGRUND

Notatet har til formål at beskrive de trafikale ændringer på Nørre Søgade og Øster Søgade som følge af etablering af et anbefalet rutenet for tung trafik.

Det anbefalede rutenet består af vejvisning for tung trafik ved hjælp af vejvisning med symbolet "anbefalet rute". Der er således *ikke* tale om en tvangsroute som den tunge trafik skal følge, men udelukkende en anbefaling. Den tunge trafik kan derfor principielt fortsætte med at benytte det hidtidige rutevalg.



Fig.: Symbol for anbefalet rute, E 22,1.

Rådgiver og Københavns Kommune har tidligere vurderet, at etablering af en anbefalet rute for tung trafik kun vil øge trafikmængden marginalt på det anbefalede rutenet.

Københavns Kommune har imidlertid anmodet om en vurdering af, hvor meget den øgede trafik forventes at udgøre.

2 NUVÆRENDE TRAFIK PÅ NØRRE SØGADE OG ØSTER SØGADE

2.1 Øster Søgade

Københavns Kommune udførte trafiktællinger på Øster Søgade (nord for Gothersgade) i september 2008 – dvs. før lukning af Nørrebrogade.

Tællingen resulterede i 23.100 køretøjer, som omregnet til ÅrsDøgnTrafik (ÅDT) bliver 27.500 køretøjer.

MOE & BRØDSGAARD A/S
Rådgivende ingeniører 
CVR nr.: 64 04 56 28
E-mail: info@moe.dk

RØDOVRE
Tørringvej 7
DK-2610 Rødovre
Telefon 44 57 60 00

ANDRE ADRESSER
Århus Oslo
Fredericia
Aalborg

Slettet: C:\Documents and Settings\tanpro\Lokale indstillinger\Temporary Internet Files\OLK1702\Søgader trafik_v1.doc

Slettet: J:\4150-15405\5405-004\EGNETXT\Anbefalet rute\Søgader trafik_v1.doc

Andelen af lastbiler (> 3,5 tons, inkl. busser) udgør 4,9% svarende til 1.128 køretøjer. Der kører ikke rutebusser ad Øster Søgade, men andre busser f.eks. turistbusser udgør 16 % af de tunge køretøjer.

Der er desuden udført en trafiktælling samme sted i juni 2009 – dvs. efter lukning af Nørrebrogade.

Tællingen resulterede i 22.100 køretøjer, som omregnet til ÅrsDøgnTrafik (ÅDT) bliver 26.300 køretøjer. Andelen af lastbiler (> 3,5 tons, inkl. busser) udgør 3,4 % svarende til 751 køretøjer. Efter lukningen af Nørrebrogade udgør andre busser 23% af de tunge køretøjer.

Det vil sige, at lukningen af Nørrebrogade har medført, at trafikken i Øster Søgade er reduceret med ca. 1.000 køretøjer svarende til ca. 4%. Heraf udgør ca. halvdelen tunge køretøjer.

2.2 Nørre Søgade

Københavns Kommune udførte trafiktællinger (sydvest for Vendersgade) i september 2008 – dvs. før lukning af Nørrebrogade.

Tællingen resulterede i 26.400 køretøjer, som omregnet til ÅrsDøgnTrafik (ÅDT) bliver 31.400 køretøjer.

Andelen af lastbiler (> 3,5 tons, inkl. busser) udgør 3,4% svarende til 898 køretøjer. Der kører ikke busser i fast rute på Nørre Søgade. Andre busser f.eks. turistbusser udgør ca. 20% af de tunge køretøjer.

Der er ikke gennemført tællinger på Nørre Søgade efter lukningen af Nørrebrogade. Der forventes dog et tilsvarende fald på Nørre Søgade, da antallet af indsvingende fra Dronning Louises Bro forventes at være reduceret og der er venstresvingsforbud fra Nørre Søgade ad Dronning Louises Bro.

3 TRAFIKALE ÆNDRINGER PÅ NØRRE SØGADE OG ØSTER SØGADE

Hovedkonceptet med det røde vejnet er at lede den tunge trafik til Nordhavnen ud på motorvejsnettet, så den gennemkørende trafik gennem indre by reduceres.

Det er tidligere vurderet, at en anbefalet rute for lastbiler på et udvalgt vejnet (kaldet rødt rutenet), kan fjerne noget af lastbiltrafikken fra det indre København, hvor koncentrationen af lette trafikanter er høj. Andelen af lastbiler der vil vælge det røde rutenet afhænger bl.a. af, i hvor høj grad fremkommeligheden langs dette net kan højnes i forhold til kortere og mere direkte ruter udenfor rødt rutenet. Effekten vil være størst for gennemkørende lastbiler, mens lastbiler med ærinde i det indre København i højere grad vil have rutevalg som i dagens situation. Færdselstavler i sig selv vil have en begrænset effekt, og det er derfor vigtigt, at skiltning af det anbefalede net følges op af tilpasninger i fremkommeligheden.

Der findes ingen forskning eller lignende der beskriver, hvor stor en andel af trafikken som en anbefalet rute rent faktisk vil flytte. Det er derfor vanskeligt at vurdere, hvor meget trafik der i praksis bliver flyttet til det anbefalede rutenet, herunder Nørre Søgade og Øster Søgade, Specielt professionelle chauffører må formodes ofte at have planlagt sin rute inden afgang.

Etableringen af den anbefalede rute vurderes maksimalt at flytte 2-5% af den tunge trafik på det øvrige omkringliggende vejnet vil foretage ruteændring.

Dette kan omsættes til konkrete tal, jf. nedenfor:

3.1 Øster Søgade.

Nuværende forhold

	Samlet antal køretøjer 2009 (hverdag 8-16)	Andelen af lastbiler (> 3,5 tons, inkl. busser)
Før lukningen af Nørrebrogade	23.100	4,9% = 1.128 køretøjer
Efter lukningen af Nørrebrogade	22.100	3,4% = 751 køretøjer

Stigning som følge af anbefalet rutenet

	Forventet stigning af antal lastbiler (> 3,5 tons, inkl. busser)	Estimat af antal ekstra lastbiler (hverdag 8-16)	Samlet antal lastbiler (> 3,5 tons, inkl. busser)	Samlet antal køretøjer efter anbefalet rute (hverdag 8-16)
Før lukningen af Nørrebrogade	2-5%	23-56	1.151-1.184	23.123 - 23.156
Efter lukningen af Nørrebrogade	2-5%	12-29	763-780	22.542 - 23.205

3.2 Nørre Søgade

Nuværende forhold

Samlet antal køretøjer 2008 (hverdag 8-16)	Andelen af lastbiler (> 3,5 tons, inkl. busser)
26.400	3,4% = 898 køretøjer

Stigning som følge af anbefalet rutenet

Forventet stigning af antal lastbiler (> 3,5 tons, inkl. busser)	Estimat af antal ekstra lastbiler (hverdag 8-16)	Samlet antal lastbiler (> 3,5 tons, inkl. busser)	Samlet antal køretøjer efter anbefalet rute (hverdag 8-16)
2-5%	18-98	916-943	26.418-26.498

4 KONKLUSION

Idet rødt rutenet ikke er en tvangsroute, kan den tunge trafik derfor principielt fortsætte med at benytte det hidtidige rutevalg. Derfor vil etablering af en anbefalet rute for tung trafik kun påvirke en lille andel af chaufførerne til ændret rutevalg i forhold til i dag. Trafikmængden vil derfor kun øges marginalt på det anbefalede rutenet.

Rutevalget hos professionelle chauffører afhænger også af, om udbydere af navigationsanlæg kan få kodet de anbefalede ruter ind i navigationsanlæg, så disse ruter får større prioritet end de øvrige veje.



Samlet set er trafikbelastningen på Øster og Nørre Søgade reduceret efter lukningen af Nørrebrogade. På trods af en stigning i antallet af tunge køretøjer på 2-5% forventes den samlede trafikbelastning på Øster og Nørre Søgade ikke at blive større end trafikbelastningen før lukningen af Nørrebrogade.