



Til Teknik- og Miljøudvalget

29-8-2008

Efterretningsnotat:

Sagsnr.
2008-45062

Vurdering af

**'Trafikal helhedsplan for området mellem Vejlands Allé,
Amager Fælledvej/Røde Mellemvej, Amager Boulevard og
Havnen'**

Dokumentnr.
2008-328845

Sagsbehandler
Mette Eklund Jakobsen

Indledning

Dette notat og den tilhørende trafikale helhedsplan er grundlag for indstillingen: "Projektudvikling og anlægsarbejde Artillerivej, Ørestads Boulevard og Islands Brygge."

Ved behandling af sagen "Artillerivej og Ørestads Boulevard - proces for projektering og anlæg" (TMU den 2. april 2008) blev der efterspurgt en trafikal helhedsplan for området.

Notatet "Trafikal helhedsplan for området mellem Vejlands Allé, Amager Fælledvej/Røde Mellemvej, Amager Boulevard og Havnen" indeholder den ønskede helhedsplan. Notatet er vedlagt som bilag 1, og hovedkonklusionerne er gengivet i dette notat.

Teknik- og Miljøudvalget ønskede også, at helhedsplanen skulle i høring hos Amager Vest Lokaludvalg og hos By og Havn. I nærværende notat gennemgås hovedtrækkene i høringssvarene samt forvaltningens kommentarer til disse. Sammenfattende har høringssvarene ikke givet anledning til at ændre forvaltningens vurderinger i helhedsplanen.

Sammenfatning af helhedsplanen

En meget stor del af trafikken (ca. 75 % - 80 %) i området mellem Havnen og Amager Fælledvej/Røde Mellemvej kan betegnes som lokal trafik.

Den fremtidige trafikbelastning på de enkelte gader i området afhænger i høj grad af byudviklingen i Ørestad og på Islands Brygge (Havnestad og Artillerivej Syd).

På Ørestads Boulevard forventes trafikken at stige til ca. 16.000-18.000 køretøjer pr. døgn i 2015, hvis de eksisterende forhold bevares. Hvis der derimod etableres en mere direkte forbindelse mellem Ørestads Boulevard og Amager Boulevard, hvis Artillerivej lukkes nord for Njalsgade, og hvis der etableres fartdæmpende foranstaltninger på Artillerivej, vil trafikmængden stige med

Center for Trafik

Njalsgade 13
Postboks 450
1505 Kbh. V

Telefon
3366 3153

E-mail
metjak@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009488145

www.kk.dk

yderligere ca. 2.000 køretøjer pr. døgn. Den ekstra stigning skyldes især forbindelsen mellem Ørestads Boulevard og Amager Boulevard.

På Artillerivej er de tilsvarende trafikmængder ca. 31.000 køretøjer pr. døgn nord for Njalsgade og ca. 20.000-22.000 køretøjer pr. døgn syd for Njalsgade (i 2015 med eksisterende fysiske forhold). Hvis de foreslåede ombygninger gennemføres, reduceres trafikmængden syd for Njalsgade med ca. 2.000 køretøjer pr. døgn (dette svarer til stigningen på Ørestads Boulevard).

I 2015 vil trafikken på Islands Brygge være steget til ca. 4.000-7.000 køretøjer pr. døgn, mens der på Amager Fælledvej (syd for Amager Boulevard) og på Røde Mellemvej forventes mellem 11.000 og 17.000 køretøjer pr. døgn. Trafikmængderne på disse veje forventes ikke at blive påvirket af omlægningerne på Artillerivej og Ørestads Boulevard.

Hvad enten de planlagte omlægninger på Artillerivej og Øresunds Boulevard gennemføres eller ej, vil Ørestads Boulevard og Artillerivej have nået kapacitetsgrænsen i 2015. Der er dog en række faktorer, som vil kunne forsinke/reducere den forventede trafikstigning og dermed tidspunktet for, hvornår kapaciteten er opbrugt.

En af disse faktorer er en østlig omfartsvej/havnetunnel, som forventes at medføre en reduktion i trafikmængden på Ørestads Boulevard på ca. 10 %. En så relativ beskedne trafikdæmpning ligger dog inden for de usikkerheder, som prognoserne er behæftet med.

Hvis der indføres trængselsafgifter, forventes trafikmængden på Ørestads Boulevard at falde med ca. 20-40 %, mens trafikken på Artillerivej forventes at falde med ca. 10-20 % (syd for Njalsgade). På Lossepladsvej vil der ske et fald på ca. 30 %.

Endelig vil hastigheden, hvormed Ørestaden og de øvrige byudviklingsområder udbygges, også påvirke trafikmængderne i området.

Høringssvar fra Amager Vest Lokaludvalg

Lokaludvalgets høringssvar omhandler følgende:

- Den trafikale helhedsplan beskriver udelukkende biltrafikken. Det er en mangel, at den ikke også indeholder kollektiv trafik samt forhold for cyklende og gående.

CTR: Planen fokuserer på biltrafikbelastningen på de enkelte veje med henblik på at vurdere eventuelle fremtidige kapacitetsproblemer. Det er vurderet, at den kollektive vejtrafik ikke vil have indflydelse på evt. kapacitetsproblemer på vejene, hvorfor denne er udeladt.

Forbedring af forholdene for cykeltrafik og fodgængertrafik er en integreret del af projektet på Artillerivej, og vil også blive et væsentligt element Ørestads Boulevards forlængelse. Hele området er velforsynet med cykelstier, cykelruter og andre stier over fælleden. Der vurderes derfor ikke at være yderligere planer, som vil påvirke biltrafikkens afvikling i væsentlig grad.

- Helhedsplanen fokuserer på de nord-syd gående veje. Den bør også indeholde en diskussion af tværvejene, fx Vejlands Allé, Grønjordsvej, Sundholmsvej og Amager Boulevard.

CTR: I helhedsplanen er der fokuseret på de nord-syd gående veje, da det er vurderet, at udviklingen i området især vil påvirke trafikken på disse veje.

- De benyttede trafiktal er fra 2004. Da der efterfølgende er sket en betydelig udvikling i området, bør der gennemføres nye tællinger, så der sikres et bedre grundlag for helhedsplanen.

CTR: Helhedsplanen tager udgangspunkt i trafiktal fra 2004 samt en fremskrivning af disse, da det er vurderet, at fordelingen på de enkelte veje ikke er ændret markant

- Mængden af lokal trafik i forhold til mængden af gennemkørende trafik bør undersøges nærmere (herunder en definition på lokal trafik).

CTR: Andelen af lokal trafik blev fastlagt vha. en portkortanalyse i juni 2004. Det er vurderet, at denne andel ikke er ændret væsentligt i den efterfølgende periode. Hvis sammensætningen er ændret en smule, vil det være andelen af lokal trafik, der er steget som følge af udviklingen i området.

- Afsnittet om planlagte byggerier bør udvides, så det også omfatter 'Rigsarkivgrunden' og 'Trekantsgrunden'.

CTR: Planerne for Rigsarkivgrunden indgår allerede i trafiktallene. Planerne for Trekantsgrunden er derimod ikke medtaget, da disse planer ikke forventes gennemført inden for helhedsplanens periode (frem til 2015).

- De eksisterende rundkørsler på Ørestads Boulevard skal bevares, idet der er behov for trafikdæmpende foranstaltninger.

CTR: Dette er korrekt. I helhedsplanen står der netop, at rundkørslerne på Ørestads Boulevard er fastlagt via lovgivning.

- Forlængelsen af Ørestads Boulevard og omlægningen af Artillerivej er udsat på ubestemt tid. Denne udsættelse er urimelig.

CTR: De planlagte anlægsprojekter er udsat pga. anlægsstopet. Projekterne forventes udført i løbet af 2009.

- I 'Trafikplan for Amager. Handlingsplan' fra 2004 blev det foreslået, at der sker opfølgning i 4-års cykler. Dette er endnu ikke sket. Lokaludvalget støtter initiativet og tilbyder at medvirke aktivt heri.

CTR: Det er korrekt, at der ikke er gennemført en egentlig opfølgning i 4-års cykler. I 2003 blev der dog udarbejdet en aktivitetsplan, som indeholder en oversigt over de enkelte projekter, og som angiver, hvornår disse forventes gennemført. De daværende lokalråd deltog i følgegruppen ved udarbejdelsen af aktivitetsplanen.

I foråret 2008 er der endvidere udarbejdet en status for projektet, som blev drøftet på TMU den 18. juni 2008. Statusnotatets liste over allerede gennemførte projekter og kommende projekter er lagt ud på projektets hjemmeside.

Når aktivitetsplanen skal revideres, vil lokaludvalgene blive inddraget.

Hørings svar fra By og Havn

Hørings svaret fra By og Havn omhandler følgende:

- By & Havn accepterer løsningen, da en forlængelse af Ørestads Boulevard kun vil flytte ca. 2.000 biler over til Ørestads Boulevard.

CTR: Det er vurderet, at flytningen af de ca. 2.000 køretøjer pr. døgn især skyldes, at Ørestads Boulevard bliver mere attraktiv, når den får en mere direkte forbindelse til Amager Boulevard. Etablering af fartdæmpende foranstaltninger på Artillerivej forventes derimod kun at have en lille indflydelse.

Bilag 1 Trafikal helhedsplan for området mellem Vejlands Allé, Amager Fælledvej/Røde Mellemvej, Amager Boulevard og Havnen.

17. april 2008

Til Teknik- og Miljøudvalget**Trafikal helhedsplan for området mellem Vejlands Allé, Amager Fælledvej/Røde Mellemevej, Amager Boulevard og Havnen**Sagsnr.
2008-45062Dokumentnr.
2008-328845

Indledning.....	5
Sammenfatning og anbefaling	5
Eksisterende trafikmængder	7
Eksisterende trafikale planer for området.....	8
Nye planlagte byggerier.....	8
Fremtidige trafikmængder (2015), ekskl. ombygninger.....	9
Fremtidige trafikmængder (2015), inkl. ombygninger.....	10
Revurdering af fremtidige trafikmængder og kapacitet (2015).....	11

Sagsbehandler
Mette Eklund Jakobsen**Indledning**

I forbindelse med behandling af sagen ”Artillerivej og Ørestads Boulevard - proces for projektering og anlæg” (TMU den 2. april 2008) blev der efterspurgt en trafikal helhedsplan for området mellem Vejlands Allé, Amager Fælledvej/Røde Mellemevej, Amager Boulevard og Havnen - det trafikale helhedsplanområde.

Projektets trafikale konsekvenser for Artillerivej og Ørestads Boulevard er beskrevet i notatet ”Lokalplanforslag Artillerivej Syd, forholdet mellem trafikal løsning og Ørestadslovgivning” (Vej og Park, den 30. marts 2005) - Bilag 11A.

Herudover er der udarbejdet et opsummerende notat ”Supplerende notat om de trafikale konsekvenser for Artillerivej og Ørestads Boulevard” (Center for Trafik, den 25. marts 2008) - Bilag 11B. I dette notat vurderes de trafikale konsekvenser ikke at være ændret væsentligt. De to notater er vedlagt som bilag 11A og 11B.

Sammenfatning og anbefaling

Den fremtidige trafikbelastning i området og på de enkelte gader afhænger i høj grad af byudviklingen i Ørestad og på Islands Brygge (Havnstad og Artillerivej Syd).

Forvaltningen anbefaler, at de foreslåede ombygninger i helhedsplan området gennemføres hurtigst muligt for at forbedre trafikafviklingen og trafiksikkerheden. Forvaltningen peger endvidere på, at både trængselsafgifter og en østlig omfartsvej på sigt indgår i løsninger, der kan sikre trafikafviklingen indenfor helhedsplanområdet.

For området mellem Havnen og Amager Fælledvej/Røde Mellemevej gælder, at størstedelen af trafikken kan betegnes som lokal trafik (ca. 75% - 80% af den samlede trafikmængde).

Trafikmængden på Ørestads Boulevard forventes at stige til ca. 16.000-18.000 køretøjer i 2015, hvis de eksisterende fysiske forhold bevares. Hvis der etableres en mere direkte forbindelse mellem Ørestads Boulevard og Amager Boulevard, lukning af Artillerivej nord for Njalsgade samt fartdæmpende foranstaltninger på Artillerivej, vil trafikmængden stige med yderligere ca. 2.000 køretøjer pr. døgn. Den ekstra stigning skyldes især den nye forbindelse mellem Ørestads Boulevard og Amager Boulevard, der vil gøre det mere attraktivt at benytte Ørestads Boulevard fra de sydligste dele af Ørestad.

De tilsvarende trafikmængder på Artillerivej er ca. 31.000 køretøjer pr. døgn nord for Njalsgade og ca. 20.000-22.000 køretøjer pr. døgn syd for Njalsgade (2015, eksisterende fysiske forhold). Hvis de foreslåede ombygninger gennemføres, reduceres trafikmængderne syd for Njalsgade med ca. 2.000 køretøjer pr. døgn (svarende til trafikstigningen på Ørestads Boulevard).

Trafikmængderne på vejen Islands Brygge og Amager Fælledvej/Røde Mellemevej forventes ikke at blive påvirket af omlægningerne på Artillerivej og Ørestads Boulevard. I 2015 vil trafikken på Islands Brygge være steget til ca. 4.000-7.000 køretøjer pr. døgn, mens der på Amager Fælledvej (syd for Amager Boulevard) og på Røde Mellemevej forventes mellem 11.000 og 17.000 køretøjer pr. døgn.

Uanset om de planlagte omlægninger på Artillerivej og Øresunds Boulevard gennemføres eller ej, vil kapacitetsgrænsen på Ørestads Boulevard være nået i 2015. Det samme gør sig gældende på Artillerivej.

Der er imidlertid en række faktorer, som vil kunne forsinke/reducere den forventede trafikstigning og dermed tidspunktet for, hvornår kapaciteten er opbrugt. En af disse faktorer er en mulig østlig omfartsvej/havnetunnel, der forventes at medføre en reduktion i trafikmængden på Ørestads Boulevard på ca. 10 %. En sådan relativt beskedne trafikdæmpning ligger dog inden for de usikkerheder, som prognoserne er behæftet med.

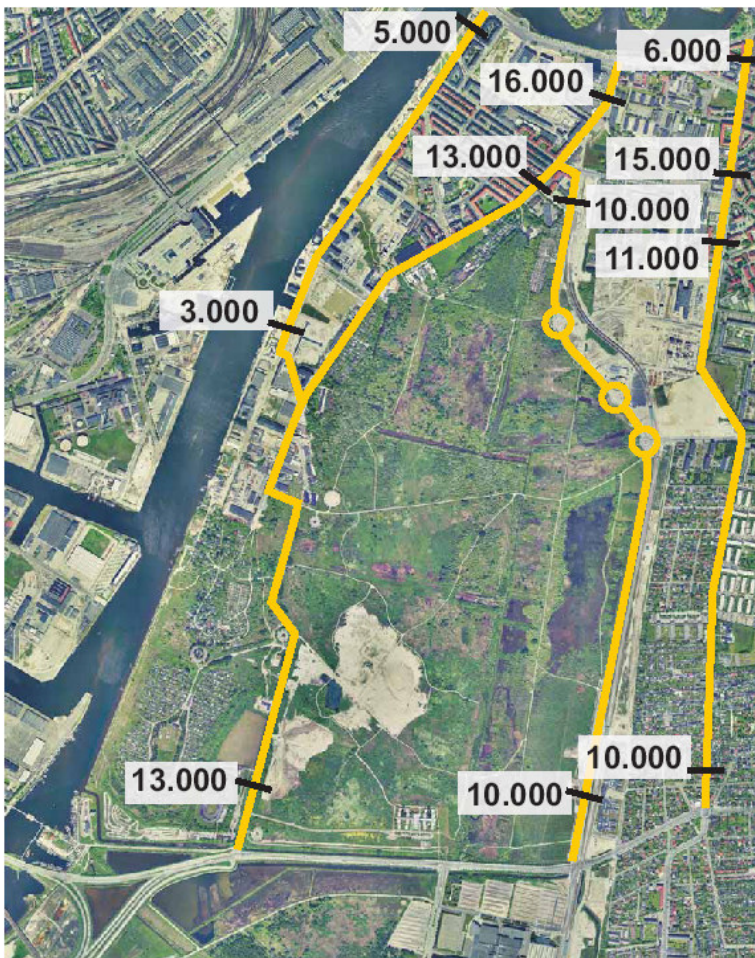
Hvis der derimod indføres trængselsafgifter, forventes trafikmængden på Ørestads Boulevard at falde med ca. 20-40 %, mens trafikken på Artillerivej forventes at falde med ca. 10-20 % (syd for Njalsgade). På Lossepladsvej vil der ske et fald på ca. 30 %. Endelig vil hastigheden, hvormed Ørestaden og de øvrige byudviklingsområder udbygges, også påvirke trafikmængderne i området.

Eksisterende trafikmængder

Notatet "Lokalplanforslag Artillerivej Syd, forholdet mellem trafikal løsning og Ørestadslovgivning" indeholder en række trafikale vurderinger for området.

Baggrunden for vurderingerne er en postkortanalyse (juni 2004), som omfattede bilisterne på Lossepladsvej/Artillerivej, Ørestads Boulevard, Røde Mellemvej og Englandsvej. I postkortanalysen blev bilisterne bl.a. spurgt om start- og slutdestination, og herudfra kunne det konstateres, at trafikken i området i høj grad kan karakteriseres som lokal trafik (ca. 75% - 80%).

Det følgende kort viser døgntrafikken på hhv. Islands Brygge, Artillerivej/Lossepladsvej, Ørestads Boulevard og Amager Fælledvej/Røde Mellemvej.



Figur 1 - Trafikmængder pr. døgn, 2005

Det ses, at trafikmængden på Islands Brygge udgør ca. 3.000-5.000 køretøjer pr. døgn.

På Artillerivej nord for Njalsgade er der ca. 16.000 køretøjer pr. døgn, mens der syd for Njalsgade og på Lossepladsvej kører ca. 13.000 køretøjer.

På Ørestads Boulevard kører der derimod ca. 10.000 køretøjer pr. døgn.

På Amager Fælledvej er der nord for Amager Boulevard ca. 6.000 køretøjer pr. døgn, mens der syd for Amager Boulevard kører mellem 10.000 og 15.000 køretøjer pr. døgn.

Eksisterende trafikale planer for området

Der foreligger i øjeblikket en række planer for de primære veje i Islands Brygge området indenfor den trafikale helhedsplan. Disse planer er:

Artillerivej: Syd for Njalsgade skal hastighedsgrænsen sænkes til 40 km/t (lokalt 30 km/t) og der skal etableres bump, bedre krydsningsmuligheder og cykelstier, så forholdene for bl.a. skolebørnene forbedres. Nord for Njalsgade skal Artillerivej lukkes for gennemkørende trafik. Udretning af Artillerivej mellem Drechelsgade og Lossepladsvej.

Ørestads Boulevard: Der skal etableres en mere direkte forbindelse fra Ørestads Boulevard til Amager Boulevard. I helhedsplanen (juni 1995) står der, at Ørestads Boulevard vil blive udført med fartdæmpende foranstaltninger for at understrege dens lokale betydning og for at forhindre, at den bliver gennemfartsvej for biltrafik fra Ørestaden og det øvrige Amager til Københavns Centrum. Boulevardens udformning med rundkørsler er således fastlagt via lovgivningen.

Islands Brygge: Der skal etableres fartdæmpende foranstaltninger for at styrke sikkerheden.

Amager Fælledvej: Er for nylig omlagt. Formålet med omlægningen var bl.a. at skaffe bedre adgangsforhold til Ørestaden og omhandlede bl.a. etablering af cykelstier.

Samlet set gælder der for området, at de nord-syd gående veje er udformet, så den gennemkørende trafik fra motorvejen og ind til Centrum mindskes, samtidig med der sikres en tryk og sikker afvikling af biltrafikken i de eksisterende og de nye boligområder.

Nye planlagte byggerier

Batteriet K/S har købt området "Faste batteri" nord for Njalsgade. Det er hensigten, at der skal opføres et byggeri, som indeholder boliger,

detailhandel, hotel, kontorer, børnehave, moské, multikulturelt center m.m.

Det planlagte byggeri vil medføre en øget trafik i området, som ikke indgik i notatet fra 2005. Det vurderes, at den ekstra trafikmængde vil udgøre ca. 2,5 - 3 ture pr. 100 m² nybyggeri. I det Batteriet er planlagt til at omfatte lidt under 140.000 m², vil den genererede trafikmængde udgøre omkring 4.000 ture pr. døgn.

Hvis det antages, at trafikken til/fra Batteriet fordeler sig nogenlunde som den øvrige trafik i området, vil den være som følgende:

- Eksisterende Artillerivej nord for Njalsgade: Ca. 1.700 ture pr. døgn
- Artillerivej syd for Njalsgade: Ca. 1.300 ture pr. døgn
- Ørestads Boulevard: Ca. 900 ture pr. døgn.

Den genererede trafikmængde til/fra Batteriet forventes således at belaste Ørestads Boulevard med ca. 900 ture pr. døgn. Ifølge Helhedsplanen, juni 1995, må Ørestads Boulevard ikke benyttes til gennemkørende trafik fra Vejlands Allé til Centrum, hvilket ikke betyder kørsel til/fra Batteriet og området omkring Njalsgade.

Fremtidige trafikmængder (2015), ekskl. ombygninger

Hvis de nuværende fysiske forhold bevares, forventes trafikmængden at være steget til mellem 4.000 og 7.000 køretøjer pr. døgn på Islands Brygge i 2015.

På Artillerivej nord for Njalsgade forventes ca. 31.000 køretøjer pr. døgn (hvis Ørestads Boulevard ikke forlænges) og på Artillerivej syd for Njalsgade ca. 20.000 køretøjer.

På Ørestads Boulevard forventes ca. 16.000-18.000 køretøjer pr. døgn, mens trafikken på Amager Fælledvej/Røde Mellemvej vil udgøre ca. 11.000-17.000 køretøjer pr. døgn.

Baggrunden for de fremtidige trafikmængder er forventning om øget trafik på grund af udbygningen af Ørestaden og Havnestaden samt forventning om en generel trafikstigning.

De nævnte trafikmængder er inkl. trafikken til/fra Batteriet, og de er illustreret på den følgende figur.



Figur 2 - Trafikmængder pr. døgn, 2015, ekskl. fysiske ændringer

Fremtidige trafikmængder (2015), inkl. ombygninger

Ved at forbinde Ørestads Boulevard mere direkte Amager Boulevard (som forudsat i Ørestadsloven), lukke Artillerivej nord for Njalsgade samt etablere en fartdæmpning på Artillerivej syd for Njalsgade, vil trafikmønstret i området ændres.

På Artillerivej nord for Njalsgade forventes der i den ombyggede situation at køre ca. 31.000 køretøjer pr. døgn i 2015.

På Artillerivej syd for Njalsgade forventes ca. 18.000 køretøjer og på Lossepladsvej ca. 20.000 køretøjer.

På Ørestads Boulevard vurderes der at køre mellem ca. 18.000 og ca. 20.000 køretøjer.

Både Islands Brygge og Amager Fælledvej/Røde Mellemvej forventes ikke at blive påvirket af de nævnte omlægninger.

De forventede trafikmængder i 2015 kan ses på den følgende figur.



Figur 3 - Trafikmængder pr. døgn, 2015, inkl. fysiske ændringer

Revurdering af fremtidige trafikmængder og kapacitet (2015)

Hvis de eksisterende fysiske forhold bevares, forventes der i 2015 en trafikmængde på Ørestads Boulevard på ca. 16.000 - 18.000 køretøjer pr. døgn. Hvis omlægningerne gennemføres, stiger trafikmængden til ca. 18.000 - 20.000 køretøjer pr. døgn - altså en difference på ca. 2.000 køretøjer pr. døgn (på Artillerivej vil der ske et tilsvarende fald på ca. 2.000 køretøjer pr. døgn).

Det vurderes, at flytningen af de ca. 2.000 køretøjer pr. døgn især skyldes, at Ørestads Boulevard bliver mere attraktiv, når den får en mere direkte forbindelse til Amager Boulevard. Etablering af fartdæmpende foranstaltninger på Artillerivej forventes derimod kun at have en lille indflydelse.

I notatet "Lokalplanforslag Artillerivej Syd, forholdet mellem trafikalløsning og Ørestadslovgivning" blev det vurderet, at kapacitetsgrænsen for Ørestads Boulevard ligger omkring 15.000-18.000 køretøjer pr. døgn. Det ses derfor, at denne grænse er nået i 2015, uanset om de foreslåede omlægninger gennemføres eller ej.

Der er imidlertid en række faktorer, som vil kunne påvirke den fremtidige trafikmængde i området og dermed belastningen af Ørestads Boulevard. En af disse faktorer er den løbende udbygning af Ørestaden. Hvis udbygningen fx sker langsommere end forventet, vil stigningen i trafikmængden ske tilsvarende langsommere.

Revurderingen af de fremtidige trafikmængder indenfor det trafikale helhedsplanområde giver således stadig ikke anledning til ændringer

Et andet projekt, som i mindre grad vil kunne påvirke trafikmængden i området, er den foreslåede østlige omfartsvej/havnetunnel. Hvis en sådan forbindelse etableres, forventes trafikken på Ørestads Boulevard således at falde med ca. 10 %.

Herudover kan indførelsen af Trængselsafgifter påvirke trafikmængden i området. Modelberegninger for år 2015 viser, at trafikken på Ørestads Boulevard vil falde med ca. 40 % syd for Njalsgade og ca. 20 % nord for Vejlands Allé, hvis der indføres trængselsafgifter. Trafikken på Artillerivej vil falde med ca. 10-20 % på strækningen syd for Njalsgade, mens der på Lossepladsvej vil ske et fald på ca. 30 % (modelberegningerne tager udgangspunkt i en betalingsring, Store Ring).

Samlet set er der således en række forskellige projekter, som i høj grad vil kunne påvirke den fremtidige trafikmængde i det trafikale helhedsplanområde og dermed belastningen på de enkelte veje.

Forvaltningen anbefaler, at de foreslåede ombygninger i helhedsplan området gennemføres hurtigst muligt for at forbedre trafikafviklingen og trafiksikkerheden. Forvaltningen peger endvidere på, at både trængselsafgifter og en østlig omfartsvej på sigt indgår i løsninger, der kan sikre trafikafviklingen indenfor det trafikale helhedsplanområde.