



KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen
Byens Udvikling

Jakob Næsager, MB

7. marts 2019

Sagsnr.
2019-0056506

Dokumentnr.
2019-0056506-2

Trafik ved Vesterport-projektet

Kære Jakob Næsager

Tak for dit spørgsmål den 25. februar 2019 vedrørende ønske om at få udspecificeret de trafikale konsekvenser for Vesterport-projektet. Herunder uddybende beskrivelse af kapacitet og konsekvenser for de enkelte kryds.

Teknik- og Miljøforvaltningen har dialog med projektudvikleren af Vesterport-projektet omkring yderligere trafikanalyse efter Teknik- og Miljøudvalgets beslutning på mødet den 3. december 2018.

Teknik- og Miljøudvalget besluttede at sende sagen retur til projektudvikleren med henblik på, at projektudvikleren udarbejder en trafikløsning, som mindst muligt påvirker fremkommeligheden for cyklister, fodgængere og busser negativt i det større område omkring Vesterport banegrav, inkl. Vester Farimagsgade, H. C. Andersens Boulevard, Vesterbrogade, Tietgensgade og Bernstorffsgade.

Teknik- og Miljøforvaltningen vil anmode projektudvikleren om, at trafikanalysen udspecificerer de trafikale konsekvenser omkring de enkelte signalregulerede kryds med uddybende beskrivelse af kapacitet og kølængde.

Med venlig hilsen

Karsten Biering Nielsen
Vicedirektør

Byens Udvikling

Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

EAN nummer
5798009809452

Susanne Janum

Emne: Trafik på HC Andersens Blvd
Vedhæftede filer: Svar 10.12.2018 om Vesterport projektet og TMUs behandling af sagen.pdf

Fra: Jakob Næsager (Borgerrepræsentationen)

Sendt: 25. februar 2019 13:11

Til: Borgmesteren TMF

Emne: Trafik på HC Andersens Blvd

Kære borgmester

Er det muligt at få udspecificeret de trafikale konsekvenser nævnt i vedhæftede notat på HC Andersens Boulevard? Om muligt gerne med en uddybende beskrivelse af kapacitet og konsekvenser i de enkelte kryds. Tak.

Med venlig hilsen

Jakob Næsager

Gruppeformand og politisk leder, C

Borgerrepræsentant

Borgerrepræsentationen

Susanne Janum

Fra: TMF-Forkontor
Emne: Vesterport (2018-0323180)
Vedhæftede filer: SKM_C55818121013190.pdf

Fra: TMF-Forkontor
Sendt: 10. december 2018 13:52
Til:
Emne: Vesterport (2018-0323180)

Kære Jesper Rasmussen

Forvaltningen har ved en fejl vedlagt det forkerte notat sammen med vores besvarelse. Det beklager vi meget.

Det korrekte notat er nu vedlagt.

Med venlig hilsen

Helle Dahl Ring
Borgmestersekretær
TMF Sekretariat

Fra: Borgmesteren TMF
Sendt: 7. december 2018 15:19
Til:
Emne: Vesterport (2018-0323180)

Kære Jesper Rasmussen

Tak for din henvendelse af 29. november, vedrørende Vesterport projektet og Teknik- og Miljøudvalgets behandling af sagen.

Da du har henvendt dig til hele Teknik- og Miljøudvalget, svarer jeg her som formand for udvalget. Det betyder også, at din henvendelse og dette svar er sendt til resten af udvalget, som kan reagere på det af egen drift, hvis de ser det nødvendigt.

Du kan læse Teknik- og Miljøforvaltningens bemærkninger til projektet i det vedhæftede dokument, og som ligeledes vil være vedlagt indstillingen.

Tak for at orientere udvalget om jeres bemærkninger til indstillingen og for at stå til rådighed for eventuelle spørgsmål.

Med venlig hilsen

Ninna Hedeager Olsen
Teknik- og Miljøborgmester

KØBENHAVNS KOMMUNE

Københavns Rådhus, 1.sal vær.36
1599 København V



Bilag 4

Forvaltningernes bemærkninger til udviklers trafikale løsningsforslag

Sammenfatning og konklusion

Projektforslaget for udvikling af området omkring Vesterport banegrav indebærer en lukning af Hammerichsgade for gennemkørende trafik. For at minimere konsekvenserne for biltrafikken, som følger af lukningen af Hammerichsgade, foreslår projektudviklers rådgiver en række afværgeforanstaltninger, som primært består i at reducere grøntid for bløde trafikanter i udvalgte kryds, så grøntiden i stedet tildeles bilisterne for at minimere forsinkelsen dem. Samlet set indebærer udviklers foreslåede løsning markant forlængede rejseløstider for både busser, cyklister og biler samt forringede forhold for fodgængere.

Forvaltningerne vurderer, at de trafikale konsekvenser af projektets løsningsforslag har for store negative konsekvenser for alle trafikantgrupper. De negative konsekvenser vurderes ikke at blive opvejet af de lokale forbedringer for fodgængere og cyklister, som fredeliggørelsen af byrum og nye stiforbindelser umiddelbart omkring Vesterport banegrav vil medføre.

Trafikanalysen

Projektudviklers trafikanalyse redegør for de trafikale konsekvenser af projektet ved Vesterport banegrav og rummer et løsningsforslag til, hvordan trafikken i analyseområdet fremadrettet kan håndteres. For at mindske de trafikale konsekvenser for biltrafikken, som en lukning af Hammerichsgade vil medføre, foreslår projektudviklers rådgiver en række afværgeforanstaltningerne. Afværgeforanstaltningerne er primært justering af 5 signalanlæg i analyseområdet, som forlænger grøntid for biltrafikken og forkorter grøntid for cyklister og fodgængere.

De trafikale konsekvenser vurderes ud fra myldretiden om eftermiddagen, hvor trafikken på de påvirkede strækninger vil være mest intens.

Forudsætninger i analysen, infrastruktur

- Hammerichsgade lukkes for biltrafik mellem H.C. Andersens Boulevard og Ved Vesterport.

5. oktober 2018

Sagsnr.
2018-0246191

Dokumentnr.
2018-0246191-12

Sagsbehandler
Henrik Rejnhold Jørgensen

Byplan Indre

Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

EAN nummer
5798009809452

- Hammerichsgade mellem Vesterbrogade og Ved Vesterport er lukket for gennemkørende biltrafik, men giver adgang for bustrafik og ærindekørsel til parkering.
- Vandværksviadukten – Axeltorv lukkes for biltrafik.
- Ved Vesterport mellem Vester Farimagsgade og Hammerichsgade er lukket for biltrafik, men åben for bustrafik.

Forudsætninger i analysen, trafikudvikling

- Trafikniveauet i 2025 er i rapporten holdt på 2014 niveau, da kapaciteten på vejnettet i analyseområdet er opbrugt. Der vil dermed ikke være flere bilister, der frem over vil anvende vejene som del af deres rute på tværs gennem kommunen. Det forventes derfor ikke, at trafikmængderne i myldretiden vil stige ved den normale trafikfremskrivning. Tællinger i området viser, eksempelvis, at trafikken, på veje som Østerbrogade, Tagensvej, Åboulevard og Gl. Kongevej på tværs af søsnittet ikke er steget de seneste år. Trafikken forventes altså kun at ville stige med det, der har et egentligt ærinde i området i kraft af nye byggerier (IKEA, Posten og Vesterport-projektet).
- Trafikanalysen medtager den yderligere ny trafik, genereret fra større byudviklingsområder i nærheden: Posthusgrunden, IKEA samt den trafik, som projektet for Vesterport forventes at generere.
- Af den nuværende trafik på Hammerichsgade vurderes det, at 15% vil ændre rute uden om analyseområdet ved lukning af Hammerichsgade
- Den kollektive trafik er justeret i forhold til Movias busnet 2019 og dertilhørende ny metro.
- Geometriske og signaltekniske ændringer ifm. projektet på Posthusgrunden, den nye IKEA, signaloptimeringen af Vesterbrogade-korridoren, samt de intelligente trafikløsninger, der er, eller er på vej til at blive, implementeret.

Trafikanalysens resultater

Der kører i dag ca. 7.000 biler i døgnet på Hammerichsgade. Hvis Hammerichsgade lukkes for gennemkørende biltrafik, viser trafikanalysen, at det primært vil medføre stigning i biltrafikken på Tietgensgade, H.C. Boulevard, Vesterbrogade, Vesterbro Passage og Vester Farimagsgade.

Biltrafik

Selv med de foreslåede afværgeforanstaltninger vil biltrafikken opleve længere rejsetid i myldretiden:

- I Tietgensgade vil bilisterne opleve den største forøgelse af rejsehastigheden med 10-15 minutter længere rejsetid.
- På Vesterbrogade forlænges rejsetiden med op til 7 ½ minut.
- På H.C Andersens Boulevard forlænges rejsetiden med op til 10 minutter.

Samlet set vil bilisterne få markant længere rejsetid.

Busser

Busserne vil også få længere rejsetid i myldretiden.

Linjerne 2A, 5C OG 7A vil i gennemsnit få et halvt minut længere rejsetid pr. bus.

Linjerne 250S, 10, 23, 26, 31, 33, 37 og 68 får i gennemsnit en længere rejsetid på 2 ½ minut i myldretiden.

Cyklister

Afværgeforanstaltningerne, hvor der tages grøntid fra de bløde trafikanter, vil medføre, at cyklisterne får en længere rejsetid. På nogle strækninger forlænges rejsetiden med lidt over et minut.

Fodgængere

Fodgængerne vil opleve dårligere serviceniveau i de kryds, hvor grøntiden reduceres. Indledende beregninger viser, at grøntiden for fodgængere eksempelvis i krydset Bernstorffsgade/ Tietgensgade reduceres fra nuværende 30-32 sekunders grøntid til forventet 18 sekunders grøntid og i krydset Hammerichsgade/ Axel Torv/ Vesterbrogade fra nuværende 34-30 sekunders grøntid til forventet 22 – 28 sekunders grøntid. Beregningerne er indledende og skal vurderes med forbehold, men de giver dog en indikation på det omfang, som reduktion af service for fodgængere kan forventes at få.

Forbedringer

Vesterport-projektet vil skabe et mere fredeligt byrum lokalt omkring Hammerichsgade, hvor der kun vil køre biler til parkering, service og varelevering. Projektet vil forbinde supercykelstien langs Kampmannsgade med cykelstien langs H. C. Andersens Boulevard. Projektet rummer derfor lokale forbedringer for de bløde trafikanter omkring selve projektområdet.

Afværgeforanstaltninger

Ud over de afværgeforanstaltninger, trafikanalysen vurderer konsekvenserne af, opstiller trafikanalysen en generel mulighed for, at kommunen evt. kan dosere trafikken ind til analyseområdet eller gennemføre tiltag der ændrer på den totale biltrafik, der kører på kommunens veje. Konsekvensen af at bruge sådanne virkemidler vil kræve en større trafikanalyse ud over analyseområdet.

Forvaltningernes vurdering af trafikanalysens løsningsforslag

En lukning af Hammerichsgade for gennemkørende biltrafik vil medføre mærkbare rejsetidsforlængelser for alle trafikantgrupper. På flere af strækningerne, hvor rejsetiden bliver forlænget, arbejder kommunen i forvejen med servicemål for at forbedre fremkommeligheden. En lukning af Hammerichsgade for

gennemkørende trafik og implementering af de foreslåede afværgeforanstaltninger vil bidrage negativt til at kunne opfylde de opstillede servicemål.

Umiddelbart kan forlængede rejsetider på lidt over et minut for cyklisterne virke mindre betydende. Men forbedringer af samme størrelsesorden har på eksempelvis Vesterbrogade krævet store anlægsinvesteringer. Rejsetiden er en af de mest afgørende faktorer ved valg af transportmiddel, og forlængede rejsetider for cyklister vil have negativ effekt på at opfylde målet om, at 75% af alle ture i København skal foregå i gang, på cykel eller med kollektiv trafik.

Økonomiforvaltningen har fået Movia til, at beregne hvad den øgede rejsetid vil have af driftsomkostninger. Movia har oplyst, at de opstillede forlængelser af rejsetiden for busserne i analyseområdet, vil give forøgede driftsomkostninger i størrelsesorden 2 mio. kr. for Københavns Kommune. Frederiksberg Kommune vil også få større driftsomkostninger på de buslinjer, der har rute gennem Frederiksberg, i størrelsesorden 200.000 kr.

Der er endnu ikke foretaget beregninger for forventede indtægtstab som følge af længere rejsetider, men netop de længere rejsetider for busserne vil erfaringsmæssigt betyde et fald i passagertal.

Fodgængerne vil opleve væsentligt dårligere serviceniveau i de signalanlæg, hvor der foreslås afværgeforanstaltninger. Op mod 1/3 af grøntiden reduceres i flere kryds, og dette vil kunne medføre opstuvning af fodgængere omkring signalanlægget, der dels spærrer for fodgængere der blot skal passere forbi, men også forlænger ventetiden for at kunne krydse vejen.

Forvaltningerne har udelukkende taget stilling til de afværgeforanstaltninger, som indgår i trafikanalysens konkrete løsningsforslag. Forvaltningerne har ikke taget stilling til de generelle, yderligere muligheder, som nævnes i analysen, for at kommunen kan reducere biltrafikken i analyseområdet eller med andre tiltag reducere biltrafikken generelt på kommunens veje.

En dosering af trafikken til analyseområdet, vil have konsekvenser for trafikken udenfor analyseområdet. Det vil derfor kræve yderligere trafikanalyse fra projektudvikleren at belyse disse konsekvenser.

Konklusion

Særligt de forlængede rejsetider for cyklister og busser vil have negativ effekt på, at opfylde målet om, at 75% af alle ture i København skal foregå i gang, på cykel eller med kollektiv trafik.

En samlet vurdering af det trafikale løsningsforslag, som rummes i projektudviklers trafikanalyse, er derfor, at en lukning af Hammerichsgade vil have for store negative konsekvenser for alle

trafikantgrupper, og at de ikke kan opvejes af de få lokale, trafikale forbedringer, projektforslaget vil give.

Hvis projektet omkring Vesterport fortsat skal fremmes, er den trafikfaglige vurdering, at der bør arbejdes med løsninger, der ikke har så omfattende negative konsekvenser for alle trafikantgrupper.

Susanne Janum

Emne: Vesterport
Vedhæftede filer: bilag 1.pdf; ATT00001.htm

Fra: Jesper Rasmussen

Sendt: 29. november 2018 18:01

Til: Alex Vanopslagh (Borgerrepræsentationen); Fanny Broholm (Borgerrepræsentationen); Finn Rudaizky (Borgerrepræsentationen); Heidi Wang (Borgerrepræsentationen); Jakob Næsager (Borgerrepræsentationen); Marcus Vesterager (Borgerrepræsentationen); Julie Frølich (Borgerrepræsentationen); Klaus Mygind (Borgerrepræsentationen); Lars Weiss (Borgerrepræsentationen); Mette Annelie Rasmussen (Borgerrepræsentationen); Niels E. Bjerrum (Borgerrepræsentationen); Borgmesteren TMF

Cc: Bent Bertil Jacobsen; Jesper Rasmussen

Emne: Vesterport

Kære medlem af Teknik- og Miljøudvalget

I skal snart behandle endnu en indstilling vedrørende Vesterport projektet og i den forbindelse har I fået en indstilling fra forvaltningen, der er baseret på den rapport, som vi har betalt Cowi for at udarbejde.

Der er imidlertid et par emner, som jeg finder det vigtigt at fastslå, for at sikre, at I læser rapporten rigtigt. Trafikrapporten handler ikke kun om Vesterport. Den handler om HELE trafikken helt nede fra Kalvebod Brygge og altså også (eller måske især) hvad der skabes af trafik fra store projekter som Postgrunden og Ikea.

Derfor synes jeg også, at indstillingen ikke bliver helt fair overfor Vesterport-projektet. Der er ikke noget forkert i indstillingen, men når jeg læser den, så tror man let, at det er Vesterport-projektet der giver al den trafik. Det er det ikke. Derfor har jeg fået Cowi til at præcisere de mange gode ting, som Vesterport-projektet giver. For projektet er faktisk langt mere positivt end man kan få indtryk af, når man læser indstillingen.

Vi er nød til at lukke et stykke af Hammerichsgade for at gennemføre byggeriet og skabe byrum. Det giver gode forhold for både gående og cyklister (imodsætning til det indtryk jeg fik af at læse indstillingen). Det er klart et plus i forhold til idag. Der vil være nogle busser - overvejende de lavfrekvente - der kommer til at få både 10, 15 og 20 sekunders forsinkelse. Nogle endda mere. Men det er prisen man kommer til at betale - og en ret lav pris. Med metro cityringen, genberegninger, afværgeforanstaltninger og ny busplan, kan virkeligheden komme til at se helt anderledes positivt ud.

Det er helt rigtigt, at trafikrapporten viser, at der kommer øget trafik. Det vil der gøre med de store projekter på Postgrunden og med 100.000 flere københavnere. Men det har knap så meget med Vesterport-projektet at gøre.

Jeg håber, at der kan være enighed om, at projektet ved Vesterport naturligvis ikke skal finansiere diverse trafikomlægninger i området helt nede fra Kalvebod Brygge, sådan som forvaltningen foreslår. Vi skal naturligvis gerne stå på mål for ændringer omkring Vesterport - men ikke om på den anden side af Hovedbanen og ned til havnen. Det burde retteligt være indarbejdet i Posthusprojektet m.v.

Med andre ord: vedtager man forvaltningens indstilling som den ligger, så får projektet ikke nogen fremtid. Så kan det ikke lade sig gøre med byrum, almene boliger og alle de andre ting, som I har spillet ind med. Det synes vi ville være drøn ærgerligt.

Vi har været i dialog med rigtig mange af jer - og døren er åben for alle typer dialog. Også hvis vi skal komme ud til jeres bagland og fortælle nærmere. Vi ved jo på vores samtaler at i sådan set gerne vil projektet og jeg er sikker på, at vi finder løsninger - sammen.

Jeg håber, at I vil benytte udvalgsrådet til at samles om en indstilling, der favner så bredt som muligt - hvor vi fremadrettet står på mål for fremkommeligheden i nærområdet og hvor i også fastslår, at der nu skal arbejdes frem mod en startredegørelse til politisk behandling om f.eks. seks måneder. Jo flere fælles ønsker i får skrevet ned - evt. som protokolbemærkninger - jo flere guidelines har forvaltningen i det videre arbejde. Det vil være en kæmpe hjælp.

For god ordens skyld skal I vide at jeg har søgt foretræde for udvalget, men grundet en administrativ regel, har jeg ikke fået foretræde, da jeg har præsenteret projektet tidligere. Cowi har fået foretræde for at kunne svare på spørgsmål til analysen, og jeg har aftalt med udvalgssekretæren at jeg selv opholder mig udenfor lokalet såfremt udvalget ønsker at kalde mig ind.

Med venlig hilsen

Jesper Rasmussen

MEMO

TITEL Trafikal kommentering af indstilling fra TMF
DATO 28. november 2018
TIL Projektconsortiet
KOPI
FRA COWI - BBJA
PROJEKTNR A072332

SIDE 1/2

Følgende kommentarer relaterer sig til den trafikale del af Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalgets indstilling til "Udvikling af Vesterport banegrav, Indre By (2018-0246191)".

En helt overordnet kommentar er, at projektet som helhed **giver direkte positive trafikale effekter i tråd med kommunens generelle politik**. Projektet tilfører en intensiv arealudnyttelse i et byområde med optimal tilgængelighed for kollektiv trafik og lette trafikanter, hvilket alt andet lige understøtter et ønske om at flytte transport til bæredygtige transportformer. De nye funktioner ved Vesterport Station kan næsten ikke placeres mere optimalt i forhold til at understøtte en bæredygtig transport – uden at det kræver væsentlige nye investeringer i dyr transportinfrastruktur.

Supplement til denne overordnede kommentar er, at ja, det giver så nogle indirekte / afledte konsekvenser, som til dels kan imødegås.

Projektet får en positiv effekt på bus-, cykel- og fodgængertrafik i **projektområdet**:

- > Et nyt byområde skabes, hvor fodgængere og cyklister bliver de dominerende trafikanter med byliv til følge og, hvor biltrafikken stort set fjernes.
- > Brugere i det nye byområde får en optimal tilgængelighed til kollektiv trafik (både S-tog og busser) uden at der skal investeres store summer i ny infrastruktur. Vesterport Station bliver et endnu bedre knudepunkt, hvor fredeliggørelsen af Ved Vesterport åbner muligheden for at opnå hurtigere gangrute mellem bus og tog - et potentielt nyt "superstoppested".
- > Projektet forventes at tiltrække en relativ lille ekstra mængde biltrafik, som får minimal betydning for trafikafviklingen i området.

Udviklers trafikale analyse kvantificerer ikke ovenstående positive effekter af projektet, da den trafikale udformning i området ikke er endeligt fastlagt. Det kan dermed ikke afkræftes, at de positive effekter for cykel- og fodgængertrafik i projektområdet overstiger eller som minimum opvejer de negative effekter i analyseområdet omkring projektområdet.

En afledt effekt af projektet er et øget trafikalt pres på biltrafikken på vejene i analyseområdet omkring projektområdet. Dette får også en negativ effekt på

bustrafikkens fremkommelighed, som kan være svær at kvantificere detaljeret på dette meget tidlige projektstade.

I udviklers trafikale analyse er der angivet $+1\frac{1}{2}$ min. rejsetid pr bus for højfrekvente busser i eftermiddagsmyldretimen og $+2\frac{1}{2}$ min. for lavfrekvente busser. Formålet med disse tal er at illustrere et overordnet bud på projektets effekter på busserne og ikke på at kunne gennemføre en detaljeret beregning af ændrede driftsomkostninger. F.eks. viser et detaljeret kig på beregningerne, hvor der tages højde for den individuelle effekt og frekvens på hver enkelt højfrekvent buslinje, en øget rejsetid på $+14$ sek. pr bus i eftermiddagsmyldretiden – altså en halvering i forhold til de oprundede " $+1\frac{1}{2}$ min". Denne bemærkning blot for at indikere, at detaljerede beregninger på dette tidlige stade er forbundet med store usikkerheder, og det kan være risikabelt at benytte sådanne beregninger som afgørende for beslutninger.