



Notat

Til Kim Hjerrild og Gorm Anker Gunnarsen

Svar på opfølgende spørgsmål om Østlig Ringvej

I har d. 22. oktober 2020 henvendt jer til Økonomiforvaltningen med en række ønsker og spørgsmål om trafikdata fra forundersøgelsen af Østlig Ringvej. Henvendelsen følger op på de svar, Økonomiforvaltningen sendte til jer d. 9. oktober 2020.

Nedenfor oplistes jeres ønsker og spørgsmål, og Økonomiforvaltningens svar står efter hvert enkelt spørgsmål.

Spørgsmål 1

Der anmodes om et yderligere kort der viser ændringer i forhold til 2035+ (2050) for B1-R4 med brugerbetaling og trafiksanering.

Økonomiforvaltningens svar

I bilag 1 indgår to kort for det ønskede scenarie: Et kort, der er zoomet ind på København og et kort med regionalt perspektiv.

Spørgsmål 2

Der anmodes om to yderligere kort der viser ændringer i forhold til 2035+ (2050) for B1-sænkentunnel med og uden brugerbetaling.

Økonomiforvaltningens svar

For en situation med den fulde sænkentunnel (Ø4) er der i forundersøgelsen af Østlig Ringvej ikke udarbejdet trafikmodelberegning for et scenarie uden brugerbetaling. Det skyldes, at løsningen med den fulde sænkentunnel først blev indarbejdet relativt sent i forundersøgelsen, og det på daværende tidspunkt ikke blev prioriteret at udarbejde samtlige beregningskombinationer for denne løsning. Samtidig var det relativt sent i forundersøgelsesarbejdet, at der blev fokuseret på løsninger uden brugerbetaling, og det er derfor heller ikke prioriteret at udarbejde beregninger af alle linjeføringer uden brugerbetaling.

I bilag 2 indgår kort for B1-sænkentunnel med brugerbetaling og trafiksanering tilknyttet for to zoom-niveauer. Hvis disse kort sammenlignes med kortene i bilag 1, kan det ses, at der overordnet kun er marginale forskelle på den trafikale effekt af den fulde sænkentunnel og den trafikale effekt af den østlige linjeføringsvariant, der især er anvendt i afrapporteringen (Ø2). Tilsvarende vurderes det, at en beregning af den fulde sænkentunnel (Ø4), uden brugerbetaling og uden trafiksanering tilknyttet, kun vil afvige marginalt fra hovedscenariet i forundersøgelsens

2. november 2020

Sagsnummer
2020-0812424

Dokumentnummer
2020-0812424-10

Sagsbehandler
Jacob Lundgaard

Center for Byudvikling
Team Mobilitet
Københavns Rådhus,
Rådhuspladsen 1
1550 København V

EAN-nummer
5798009800176

afrapportering med korridor øst (Ø2) uden brugerbetaling og uden trafiksanering tilknyttet, jf. figur 3 på side 4 i det tidligere svar fra Økonomiforvaltningen fremsendt d. 9. oktober 2020.

Spørgsmål 3

Der anmodes om et yderligere kort der viser ændringer i forhold til 2035+ (2050) for gennemførelse af trafiksaneringerne uden havnetunnel.

Økonomiforvaltningens svar

I bilag 3 indgår kort, der viser en situation i 2050 uden Østlig Ringvej, og hvor der vises effekten af den udarbejdede trafiksaneringsplan i to zoom-niveauer.

Spørgsmål 4

Specielt angående Amager Strandvej er det uklart, hvad der sker på det nordligste stykke. I rapporterne, der indeholder kort med angivelse af "grønne" og "røde" veje som følge af havnetunnelen, er det nordligste stykke markeret med bred rød farve - altså markant stigende biltrafik, mens der i udleverede kort i svaret fremstår som om trafikken her falder. Der anmodes derfor om en nærmere forklaring på hvad effekten af de forskellige modeller bliver på Amager Strandvej nord for Øresundsvej.

Økonomiforvaltningens svar

Det er korrekt observeret, at der er en misvisning på denne vejstrækning i det tidligere fremsendte svar.

Som det fremgår af de trafik kort, der indgår i svaret sendt d. 9. oktober 2020, vil trafikken på strækningen af Amager Strandvej mellem Øresundsvej og Prags Boulevard falde fra 21.660 i døgnet i 2050 uden Østlig Ringvej til 11.740 i en situation med Østlig Ringvej i 2050 uden brugerbetaling og uden trafiksanering tilknyttet. Når forskelskortet i det tidligere sendte materiale figur 3 alligevel viser, at trafikken her vil stige (vejstrækningen er rød), skyldes det ifølge Vejdirektoratet, at trafikmodellen opfatter denne strækning som ny, da den er tilpasset ved Prags Boulevard på grund af det tilslutningsanlæg til Østlig Ringvej, der er tæt herved. I den automatiske kortgenerering opfattes denne vejstrækning som ny og farves rød som følge af en teknisk forståelse af, at trafikken stiger fra 0 til 11.740. Reelt er trafikken dog faldet som beskrevet ovenfor. Den samme misvisning i det tidligere fremsendte materiale gør sig gældende på forlængelsen af Amager Strandvej nord for Prags Boulevard.

Spørgsmål 5

Endvidere er der på de udleverede kort mangelfulde informationer for nogle af vejene. Det gælder således Vermlandsgade øst for Herjedalsgade, Uplandsgade samt Hedegårdsvej ud mod Amager Strandvej, hvor der mangler tal på flere af kortene. Kan evt. leveres som en tabel,

som også omfatter de nye kort der efterspørges, såfremt tallene ikke fremgår her.

Økonomiforvaltningens svar

Trafikkortene genereres automatisk på baggrund af de gennemførte trafikberegninger. I denne proces tilføjes der trafiktal på de fleste af de største vejstrækninger på kortene. Der tages dog også hensyn til, at tallene ikke skal stå oven i hinanden, så det sikres, at de kan læses. Derfor kan tal for flere vejstrækninger være udeladt i denne automatiserede proces for at sikre læsbarhed. Vejdirektoratet oplyser, at de ikke er i besiddelse af kort, der viser de ønskede trafiktal, og at det forventeligt vil kræve ressourcer til rådgiveren, hvis sådanne kort skal udarbejdes.

I Økonomiforvaltningens tidligere fremsendte svar indgår i bilag 1 en længere række resultater fra forundersøgelsen af Østlig Ringvej. Herunder indgår trafiktal for flere strækninger på Amager, bl.a. for Uplandsgade. Økonomiforvaltningen er ikke i besiddelse af resultater vedrørende de andre strækninger, der nævnes i spørgsmålet.

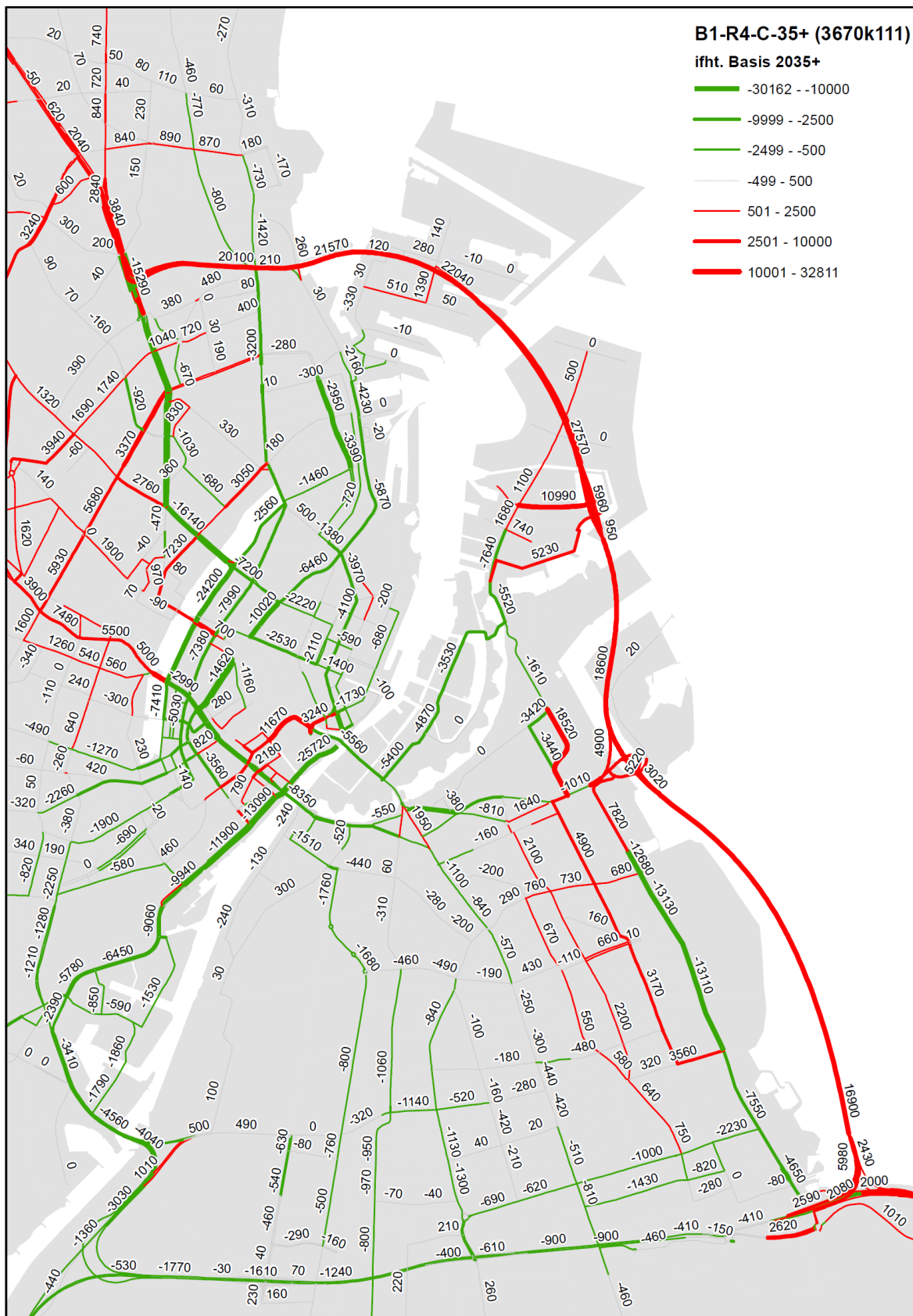
Bilag

Kortbilag er vedlagt i bilag 1-3.

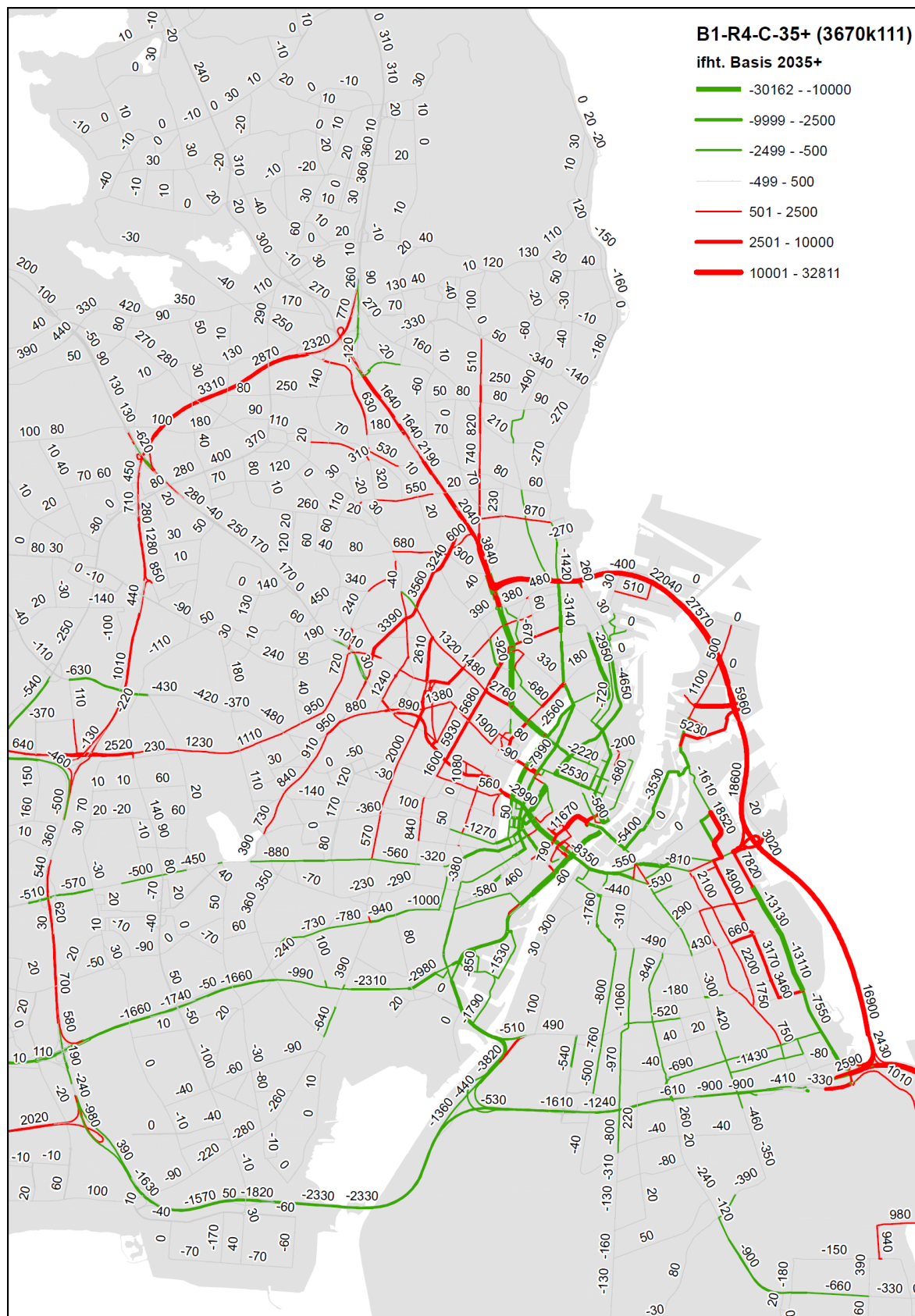
Venlig hilsen

Jeppe Grønholt-Pedersen
Kontorchef

Bilag 1

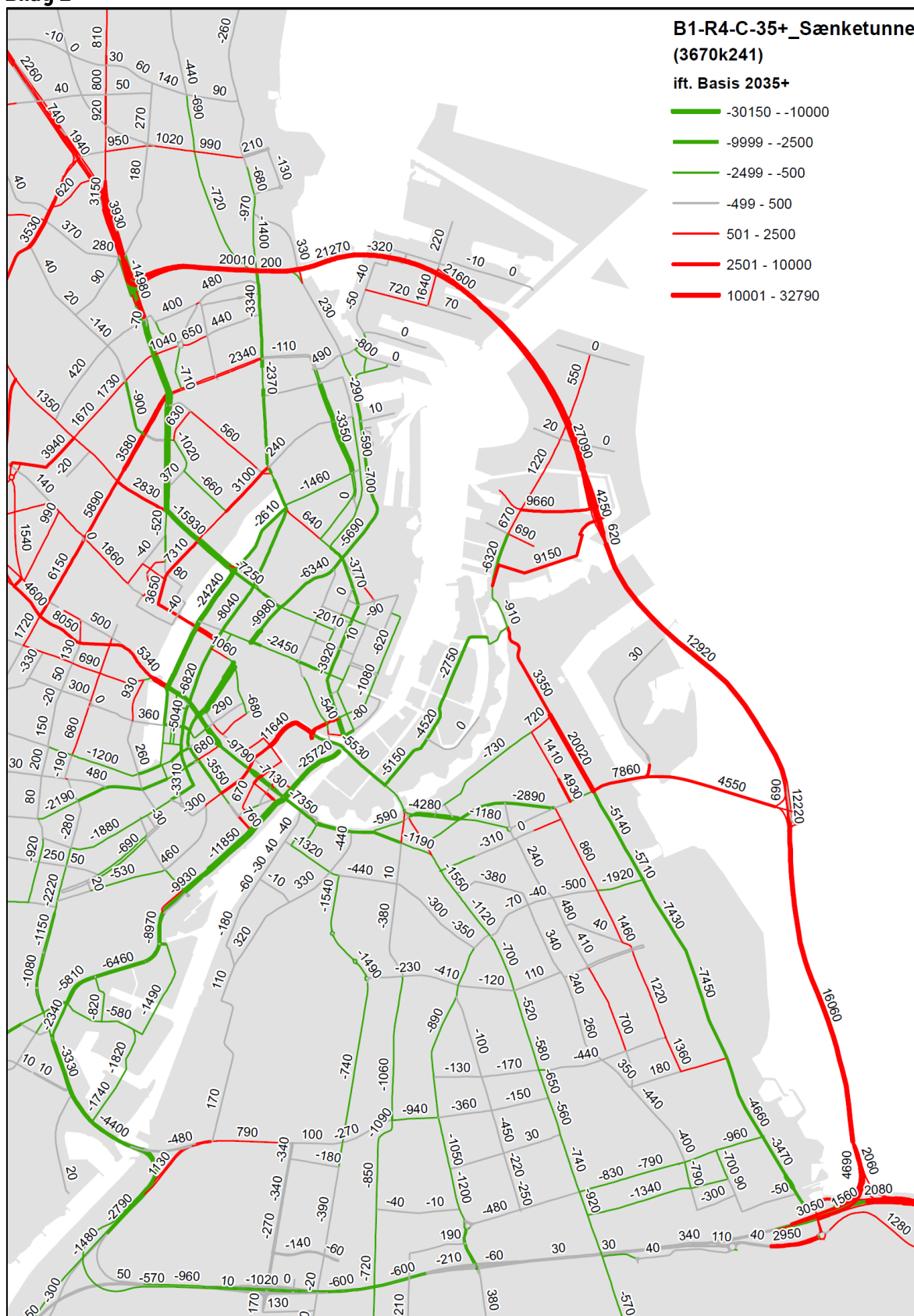


Figur 1: Forskelskort, der sammenligner situation i 2050 med Østlig Ringvej med brugerbetaling og trafiksanering tilknyttet med en situation i 2050 uden Østlig Ringvej og uden trafiksanering tilknyttet. Fokus på det centrale København.

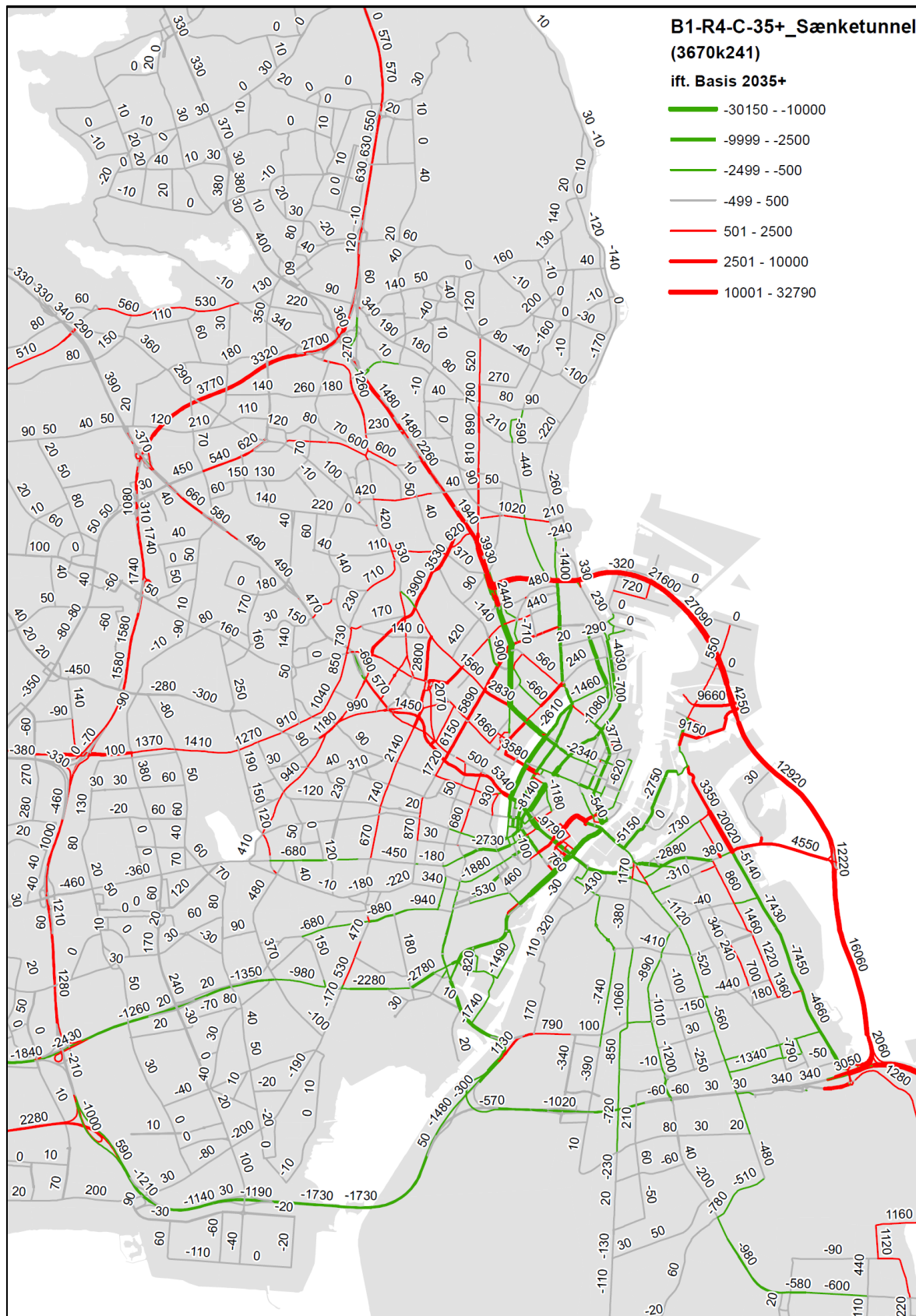


Figur 2: Forskelskort, der sammenligner situation i 2050 med Østlig Ringvej med brugerbetaling og trafiksanering tilknyttet med en situation i 2050 uden Østlig Ringvej og uden trafiksanering tilknyttet. Regionalt fokus.

Bilag 2

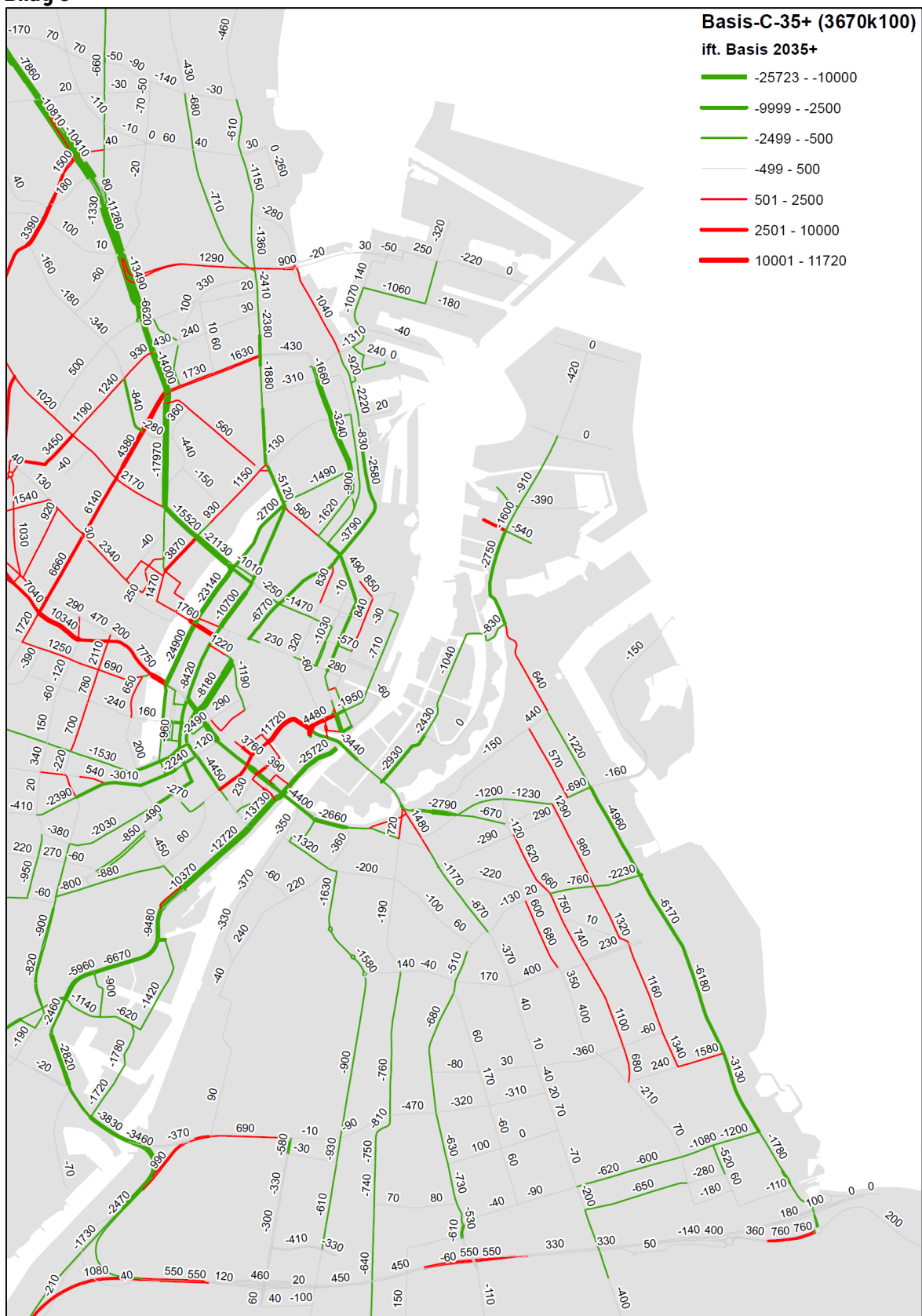


Figur 3: Forskelskort, der sammenligner situation i 2050 med Østlig Ringvej, fuld sænketunnel (Ø4) med brugerbetaling og trafiksanering tilknyttet med en situation i 2050 uden Østlig Ringvej og uden trafiksanering tilknyttet. Fokus på det centrale København.

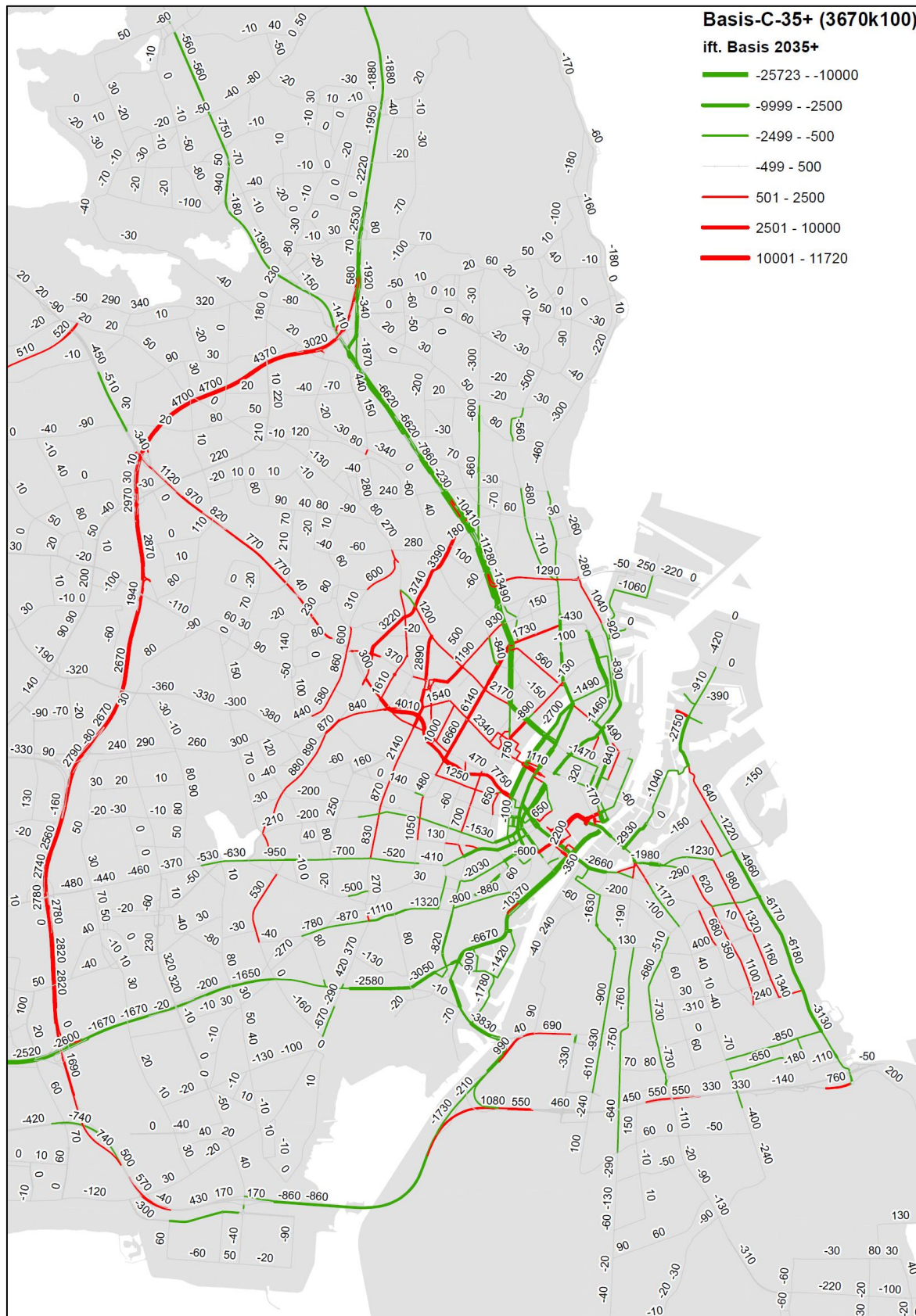


Figur 4: Forskelskort, der sammenligner situation i 2050 med Østlig Ringvej, fuld sænketunnel (Ø4) med brugerbetaling og trafiksanering tilknyttet med en situation i 2050 uden Østlig Ringvej og uden trafiksanering tilknyttet. Regionalt fokus.

Bilag 3



Figur 5: Forskelskort, der sammenligner en basissituation i 2050 med en situation i 2050 med den udarbejdede trafiksaneringsplan gennemført. Fokus på det centrale København



Figur 6: Forskelskort, der sammenligner en basissituation i 2050 med en situation i 2050 med den udarbejdede trafiksaneringsplan gennemført. Regionalt fokus.