

Kitt Nielsen

Emne: VS: 2018-0226691-2. Svar til Niels E. Bjerrum, MB, på henvendelse af 22. august 2018 vedr. trafikken på Østerbrogade efter åbningen af Nordhavnsvej.
Vedhæftede filer: 2018-0226691-2 Svar til Niels E. Bjerrum, MB, på henvendelse af 22. august 2018 vedr. trafikken på Østerbrogade efter åbningen af Nordhavnsvej.pdf

Fra: TMFKP BU Rådhuspost

Sendt: 6. september 2018 11:25

Til: Niels E. Bjerrum (Borgerrepræsentationen)

Emne: 2018-0226691-2. Svar til Niels E. Bjerrum, MB, på henvendelse af 22. august 2018 vedr. trafikken på Østerbrogade efter åbningen af Nordhavnsvej.

Kære Niels E. Bjerrum, MB

På vegne af vicedirektør Karsten Biering Nielsen, Byens Udvikling, fremsendes hermed svar på henvendelse af 22. august 2018 vedr. trafikken på Østerbrogade efter åbningen af Nordhavnsvej.

Kære TMF,

Forhold jer gerne til nedenstående input fra Jesper inden vi skal behandle dette politisk.

MED VENLIG HILSEN

NIELS E. BJERRUM

Medlem af Københavns Borgerrepræsentation samt folketingskandidat (A)

Den 22. aug. 2018 kl. 20.04 skrev Jesper Kaas Petersen:

Kære medlem af Teknik- og Miljøudvalget

Den nye Nordhavnsvej er som udgangspunkt en dejlig forbedring af trafikforholdene på Østerbro. Eller det kunne den i hvert fald være.

Det undrer mig virkelig meget, at Teknik- og Miljøudvalget nu helt vil forhindre brugen af den nye vej for os, der bor på indre Østerbro, medmindre vi skal fange den via Oslo Plads eller Østerbrogade og Strandvænget. Vejen har trods alt kostet flere milliarder kroner, så den burde jo bruges i stedet for at være besværligt eller nærmest lukket land for mange.

Jeg bor på Willemoesgade på Østerbro og kører 2-3 om ugen nord på ad Helsingørmotorvejen i min bil. Det burde være oplagt at køre ad den nye Nordhavnsvej for at undgå biltrafik i området ved Jagtvej/Lyngbyvej. Men hvorfor arbejder I nu for at forhindre dette? Jeg kan læse i Østerbro Avis, at I vil forbyde venstresving fra Vordingborggade og ud på Kalkbrænderihavnsvej, der jo er vejen fra indre Østerbro til den nye Nordhavnsvej. Hvorfor i alverden skal den milliarddyre nye vej ikke bruges som aflastning af området Jagtvej/Lyngbyvej?

Mit forslag er - stik mod det I nu åbenbart vil beslutte - at ændre grøntiden fra Vordingborggade og lave grøn venstrepil, så bilisterne kan komme fra Vordingborggade og ud på Kalkbrænderihavnsvej i første eller anden

grønperiode. For jeg er da helt enig i, at forholdene i Vordingborggade ikke er ok med de lange bilkøer der. Yderligere burde Aarhusgade under normale forhold benyttes som aflastning af Vordingborggade.

Ambitionen om at flere skal benytte kollektiv trafik, er jeg fuldstændig enig i. Men det har ikke meget med venstresvinget fra Vordingborggade at gøre. Vil I virkelig få flere til at benytte den kollektive trafik ved at lave forbud for bilisterne? Jeg synes, det er en uambitiøs måde at gøre den kollektive trafik mere attraktiv på. Eller det er jo i virkeligheden kun relativt mere attraktiv, for bus og tog bliver jo ikke hak bedre af, at I beslutter det her. Brug i stedet jeres politiske kræfter på at gøre bustrafikken og togdriften mere attraktiv. Som politikere i Københavns Kommune med ansvar for Movias bustrafik i kommunen, kunne I fx starte med at få A-busserne til at køre med de tiltænkte mellemrum og ikke i klumper som i dag. Det er da mere spændende end at sætte venstresving forbudt-skilte op rundt omkring i byen. Jeg mener udvikling er bedre end forbud.

Jeg tror simpelthen ikke på, at bilister der skal nordpå ad Helsingørmotorvejen, dropper bilen, fordi I beslutter, at vi ikke må køre ud på Nordhavnsvej fra indre Østerbro. Vi kører så ad Øster Alle eller Strandboulevarden-Jagtvej. Og mange kører endda ad Jagtvej-Samsøgade-Australiensvej. Det undrer mig virkelig meget.

Et helt konkret spørgsmål: Vil I også gøre det forbudt at dreje til højre fra Kalkbrænderihavnsvej og ind på Vordingborggade? Det skal vel være lige så svært at benytte Nordhavnsvej på vej hjem..

Venlig hilsen
Jesper Kaas Petersen

Med venlig hilsen

Lone Toft Jakobsen
Sekretær
Sekretariat (Byens Udvikling)

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen
Byens Udvikling



Niels E. Bjerrum, MB

6. september 2018

Sagsnr.
2018-0226691

Trafik på Østerbro efter åbning af Nordhavnsvej

Dokumentnr.
2018-0226691-2

Tak for dit spørgsmål fra den 22. august 2018 om trafikken på Østerbro efter åbningen af Nordhavnsvej.

I december 2017 åbnede den nye Nordhavnsvej. Trafiktællinger viser, at Nordhavnsvej har haft en mærkbar effekt på trafikken på Østerbro.

Forventningen til Nordhavsvejs betydning for infrastrukturen, særligt på Østerbro, var, at omfartsvejen skulle føre til en bedre fordeling af trafikken på Østerbro og samtidig forkorte rejsetiden for de bilister, der dagligt pendler ind og ud af byen. Forventningen var også, at Nordhavnsvej samtidigt skulle sikre den gode trafikforbindelse til den nye bydel i Nordhavn, der på sigt skal huse 35.000 indbyggere og 35.000 arbejdspladser.

Endelig skulle Nordhavnsvej medvirke til, at den tunge containertrafik og byggetransport til og fra Nordhavn skulle ledes væk fra handels- og beboergaderne på Østerbro og direkte ud på Helsingør Motorvejen.

Et halvt år efter åbningen af Nordhavnsvej er der udført trafiktællinger, der belyser de trafikale ændringer i trafikstrømmene, som åbningen af Nordhavnsvej har betydet.

Tællingerne viser, at åbningen af Nordhavnsvej har givet en stor aflastning af trafikken på Østerbro. Trafikken på Strandboulevarden, Strandvejen og Tuborgvej er faldet markant med op til 29 %. På Øster Alle er trafikken faldet med næsten 21 %, og på Jagtvej er trafikken faldet næsten 16 %.

Som forventet er aflastningen af trafikken på Østerbro sket ved, at trafikken på Helsingør Motorvejen og Kalkbrænderihavnsvej er steget. På Helsingør Motorvejen med 16 % og på Kalkbrænderihavnsvej med mere end 26 %.

For den tunge trafik viser tællingerne også store trafikale ændringer. På Strandvejen og Tuborgvej er den tunge trafik faldet med op til 67 %. I Vordingborggade er den tunge trafik faldet med 32 %.

På Nordhavnsvej kører der på hverdage 22.000 biler. Den foreløbige konklusion på de trafikale effekter af åbningen Nordhavnsvej er, at bilisterne har taget rigtig godt imod den nye omfartsvej, hvor en stor

Byens Udvikling

Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

EAN nummer
5798009809452

del af pendlerne fra nord nu kører uden om Østerbro som del af deres rute gennem København. Nordhavnsvej er udformet med 2 spor i hver retning og har en kapacitet på 60.000 biler pr. hverdagsdøgn og er derfor fremtidssikret i forhold til en fremtidig Nordhavnstunnel.

Kommunen har opdelt vejene i kommunen i forskellige vejklasser, hvor de overordnede veje skal kunne afvikle trafikken, der kører gennem kommunen eller har turmål i kommunen, mens de lokale veje i langt overvejende grad kun skal betjene den lokale trafik i nærområdet.

Når der er stor trængsel på de overordnede veje, så er der risiko for, at bilisterne forsøger at finde alternative ruter på de lokale veje og gader. Det er forvaltningens vurdering, at Nordhavnsvej har medvirket til, at trafikken i højere grad nu benytter det overordnede vejnet, og dermed har aflastet de lokale veje og gader. Trafikken på Sejerøgade er eksempelvis faldet med mere end 19 %, hvilket viser, at der har været noget smutvejskørsel gennem området.

Ved at aflaste de overordnede veje, får de igen mere kapacitet og bilisterne vælger disse veje til, da de generelt er indrettet til at afvikle mere trafik med højere hastighed, og dermed giver den korteste rejsetid, hvis der ikke er trængsel på disse veje.

Åbningen af Nordhavnsvej betyder ikke, at der ikke fortsat vil skulle afvikles betydelige trafikmængder på de øvrige overordnede veje på Østerbro, hvor særligt Nørre Alle, Strandboulevarden og Østerbrogade vil skulle afvikle trafik, hvor bilisterne primært vil have turmål ind mod centrum.

Man vil derfor ikke kunne forvente, at eksempelvis Østerbrogade efter åbningen af Nordhavnsvej, vil være en gade, der primært benyttes til afvikling af lokal trafik på Østerbro, men fortsat skal være en del af det overordnede vejnet.

For den øst-vestgående trafik mellem Østerbro og forbindelsen til Nordhavn, er det besluttet at lukke Århusgade for motorkøretøjer, så Århusgade bliver en primær forbindelse for de bløde trafikanter til Nordhavn, mens Vordingborggade skal fungere som bilernes forbindelsesvej mellem Østerbro og Nordhavn. Vordingborggade har ikke skullet være en del af ruten til Nordhavnsvej.

Selv om den tunge trafik er faldet med 32 % i Vordingborggade, er trafikken generelt steget med 6 % efter åbningen af Nordhavnsvej, og der er trængselsproblemer med større kødannelser til følge i Vordingborggade i myldretiderne.

Teknik- og Miljøudvalget har derfor truffet beslutning om, at der som et års forsøgsordning indføres venstresving forbudt på

Vordingborggade (krydset Vordingborggade – Kalkbrænderihavnsgade). Forbuddet skulle gerne medvirke til, at Vordingborggade ikke benyttes som del af ruten til Nordhavnsvej, og at de nuværende kødannelser på Vordingborggade i myldretiden løsnes op.

Metrobyggeriet har også forskellig indvirkning på trafikafviklingen. Før tiden er Århusgade helt lukket, hvilket medfører at flere cyklister og fodgængere benytter krydset Vordingborggade – Kalkbrænderihavnsgade og yderligere forsinkelser til bilisterne.

Når de forskellige igangværende metrobyggerier er færdige, vil det medvirke til at kapaciteten på de berørte veje øges.

Det vil derfor fortsat være vigtigt, at følge den trafikale udvikling på Østerbro, med fokus på, at trafikken kan afvikles trafiksikkert og fremkommeligt, og at de overordnede trafikstrømme også afvikles på de overordnede veje.

Åbningen af Nordhavnsvej har vist, at den i høj grad medvirker til, at kunne sikre en fornuftig afvikling af trafikken på Østerbro i fremtiden.

Med venlig hilsen

Karsten Biering Nielsen
Vicedirektør