



**Bilag 2 - Forvaltningernes bemærkninger til trafikanalyse og program for revision af strukturplan**

**Trafikanalyse**

Teknik- og Miljøforvaltningens bemærkninger:

Analysen konkluderer, at allerede udbygning af 870.000 m<sup>2</sup> etageareal i Nordhavn medfører, at krydset bliver overbelastet. Særligt Vordingborggade får et serviceniveau, hvor der i trafikal forstand er tale om et egentligt sammenbrud, og Sundkrogsgade og Kalkbrænderihavns-gade bliver kritisk belastet. På Sundkrogsgade og Kalkbrænderihavns-gade er det enkelte svingbaner, der bliver overbelastet, men ikke på så kritisk niveau som på Vordingborggade. Når krydset bliver overbelastet og for Vordingborggade medfører trafikalt sammenbrud, betyder det, at der opstår kø og trængsel, trafikken fra de kritiske svingbaner støver bagud og spærrer for trafikken til de øvrige svingbaner eller ligeud spor i krydset.

En udbygning med HCAAT vil forstærke krydsets kapacitetsmæssige udfordringer markant. Ved tilførsel af yderligere trafik til et i forvejen overbelastet kryds, vil selv mindre trafikstigninger medføre stor negativ effekt. Trafikken fra HCAAT vil betyde, at der nu også vil være svingbaner på Sundkrogsgade og Kalkbrænderihavns-gade, som bliver overbelastede i kritisk grad. Krydset vil være så kapacitetsmæssigt udfordret, at der ikke skal foregå noget i krydset der påvirker kapaciteten negativt, uden at det kan medføre øget risiko for trafikalt sammenbrud. Hvor meget By og Havn kan byudvikle før krydset i myldretiderne rammer kritisk belastning, får vi ikke svar på i analysen. By & Havn finder ikke, at yderligere undersøgelser af ændringer i krydset vil rykke ved analysens konklusioner.

Umiddelbart er det ikke realistisk, at HCAAT kan åbne uden at medføre yderligere trafikale problemer, før Nordhavnstunnellen er åbnet. Ud fra trafikanalysen får vi svar på, at ud fra den nuværende infrastruktur, kan der ikke udvikles 870.000 m<sup>2</sup> etageareal i Nordhavn, uden krydset bliver kritisk belastet.

I tidligere trafikanalyse, (udarbejdet af Rambøll for HCAAT og vedlagt indstilling i april/maj) om trafikken til HCAAT er det foreslået, at der indføres shuttlebusser fra Orientkaj metrostation til HCAAT, så området også i perioden frem til fuldt udbygget metro i

13. august 2018

Sagsnr.  
2018-0160942

Dokumentnr.  
2018-0160942-7

Sagsbehandler  
Tue Alstrup Avnby

**Byplan Nord**

Njalsgade 13  
Postboks 348  
2300 København S

EAN nummer  
5798009809452

Nordhavn vil være højtclassificeret kollektivt betjent, og dermed vil reducere antallet af gæster der kommer i bil.

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at shuttlebusserne kan have en begrænset effekt på antallet af gæster der kommer i bil, men uanset shuttlebusserne er der et trængselsproblem i krydset allerede ved udbygning af 870.000 m<sup>2</sup> etageareal, og trængselsproblemet forværres med HCAAT.

Økonomiforvaltningens og Teknik- og Miljøforvaltningens bemærkninger:

I analysen er det forudsat, at en stor del af de besøgende kommer til HCAAT med kollektiv trafik (45 pct.) via metro til Orientkaj og herefter af den lavfrekvente bus 27. Det bemærkes, at det forventede antal kollektive ture i trafikanalysen, som følge af besøgende til HCAAT, er en markant forøgelse i forhold til det nuværende passagertal. Det kan betyde behov for øget busdrift og dertil hørende busøkonomi.

Det bemærkes også, at trafikanalysen ikke har medtaget den øget (lastbil-)trafik på Sundkrogsgade, som anlægsarbejdet af Nordhavnstunnelen vil medføre, jf. Vejdirektoratets VVM-redegørelse for Nordhavnstunnelen. Pt. medtager trafikanalysen 450 lastbilture til containerterminalen og 17 lastbilture til Krydstogtterminalen i 2025. Anlægsarbejdet for Nordhavnstunnelen vil i anlægsperioden på ca. 5 år betyde yderligere helt op til 250 lastbiler pr. dag fra byggepladsen og tilsvarende antal tomme lastbiler retur. Der vil derudover ligeledes være en ændret trafik til og fra erstatningshavnen for Svanemøllehavnen, som forventes placeret i Færgehavn Nord. Det betyder ligeledes en øget trafik på Sundkrogsgade især i sommermånederne primært uden for myldretiden. Under forudsætning af at der snarest muligt træffes beslutning om, at igangsætte Nordhavnstunnelen, vil anlægsarbejdet af Nordhavnstunnelen påbegynde i ca. 2022 og fem år frem.

### **Program for revision af strukturplan**

Det fremsendte notat er en overordnet beskrivelse af de temaer og punkter der er ændret i forhold til Strukturplan 2009, og som skal være udgangspunkt for udarbejdelse af 3 scenarier for ny strukturplan for Ydre Nordhavn. Der er ikke beskrevet en proces, eller hvordan udviklingen skal foregå. By & Havn vil bruge forslaget som input til Kommuneplan 2019.

By & Havn har engageret et rådgiverteam til at udarbejde forslagene til ny strukturplan. Der ønskes således ikke konkurrence og en bred belysning af forslagene.

Planens temaer er pt. identificeret til.

- Planens lag, sammenfatning af de øvrige temaer
- Infrastruktur, Nordhavnstunnel, øvrige vejnet, det grønne loop, metro,
- Grøn struktur, park- og naturområder, sport og fritid, terrænbearbejdning og afvanding
- Blå struktur, bassiner og kanaler, promenader og strande, lokalisering af rekreative og maritime funktioner
- Byrums- og bebyggelsesstruktur, kvarterer, størrelser, tætheder, byrums-hierarki- og -typer.
- Bebyggelser, typologier, homogenitet og variation.
- Funktioner, bolig/erhvervs fordeling, offentligt byggeri, detailhandel, attraktorer, tekniske anlæg
- Oversigt over nøgletal
- Fokus på DGNB på bydelsniveau

Teknik- og Miljøforvaltningens bemærkninger:

- Der mangler beskrivelse af hvordan revisionen bedømmes og hvem der deltager.
- Der bør ske en tilpasning til Københavns Kommunes nye og opdaterede strategier og politikker.
- Der bør belyses en helhed (slægtskab) for højhusene. (så der ikke bliver som en samling individualister, men som en sammentænkt enhed).
- Der bør som minimum indgå følgende 5 scenarier:
  - **1.** udgangspunkt i den hidtidige strategi om varierede strukturer, men alle i en "**traditionel københavnsk skala**" der matcher den københavnske kontekst
  - **2.a.** der undersøger hvilke fordele og ulemper indførelse af konstellationer af højhuse med bygningshøjder på 100 - 150 m **samlet i en gruppe** (Manhattan) vil have for planens variation og robusthed
  - **2.b.** der undersøger hvilke fordele og ulemper indførelse af konstellationer af højhuse med bygningshøjder på 100 - 150 m **spredt** på de forskellige holme, vil have for planens variation og robusthed
  - **3.a.** undersøger hvilke fordele og ulemper indførelse af **et enkelt højhus** i op til 280 m vil have for planens variation og robusthed.
  - **3.b.** Undersøger hvilke fordele og ulemper indførelse af **tre højhuse** i op til 280 m vil have for planens variation og robusthed.
- Der mangler relation til Københavns Kommunes stormflodsplan. Der skal ses på forskellige muligheder for stormflods- og klimasikring.
- Temaerne bør udvides med et tema om klimatilpasning. Klimatilpasning rummer flere aspekter end håndtering af regn,

havvandsstigninger og stormflod. Revisionen af strukturplanen er en oplagt lejlighed til at udvikle et helt kvarter, der er tilpasset det ændrede klima og ikke udelukkende til ændrede regnmønstre og stigende havvand, men også højere temperaturer, ændringer i grundvand m.v. Det anbefales at udvikle rammer for byrum, boliger og erhverv, der i langt højere grad arbejder med *for eksempel* køling, skygge, luftcirkulation og balancerede overfladetemperaturer end det er tilfældet i dag, når der byudvikles.

Økonomiforvaltningens og Teknik- og Miljøforvaltningens bemærkninger:

- Forvaltningerne foreslår, at der i ny helhedsplan/strukturplan indgår skitser eller volumenstudier, der viser de forskellige scenarier oplevet i øjenhøjde gadeniveau fra relevante positioner i Nordhavn og andre steder i byen, hvor højhuse/byggeri vil være synligt
- Der skal laves en miljørapport, der undersøger mulighederne for højhuse i forhold til miljøet. (Røgfaner fra kraftværk, indflyvning etc.)

### **Tidsmæssig fremrykning af metro**

Økonomiforvaltningens bemærkninger:

- By & Havns antagelse, om at metroen kan stå færdig i 2025, er optimistisk. Der mangler bl.a. udredning, VVM, anlægslov, udbud og selve etableringen.
- Hvis man ønsker at etablere metrostationerne hurtigst muligt, vil en del af anlægsarbejdet foretages sideløbende med etableringen af Nordhavnstunnelen. Det vil i forhold til lastbiltrafik betyde en yderligere belastning af Sundkrogsgade.