



Notat

Svar på spørgsmål vedrørende Østlig Ringvej og trafik-tal

8. oktober 2020

Sagsnummer
2020-0812424

Dokumentnummer
2020-0812424-2

Østerbro Lokaludvalg, Kim Hjerrild (Å), Gorm Anker Gunnarsen (Ø) og Klaus Mygind (F) har ultimo september henvendt sig til Økonomiudvalget og Økonomiforvaltningen med en række spørgsmål vedrørende trafiktal og trafikale konsekvenser af Østlig Ringvej.

Nedenfor oplistes spørgsmålene og Økonomiforvaltningens svar indgår efter hvert enkelt spørgsmål. Det er Økonomiforvaltningens opfattelse, at der indgår et ekstra spørgsmål i henvendelserne end markeret i henvendelserne. Nedenfor omtales det ekstra spørgsmål som spørgsmål 0.

Økonomiforvaltningens svar

Spørgsmål 0

Østerbro Lokaludvalg har studeret Forundersøgelsen af Østlig Ringvej og de i rapporterne viste trafikanalyser. Lokaludvalget har i særlig grad fokuseret på de dele af rapporten, der beskriver en Østlig Ringvej uden brugerbetaling. Det fremgår af rapporten, at trafikken i dette scenarie vil stige på Lyngbyvejen, hvor trafikken allerede i dag overstiger kapaciteten og derfor vil få yderligere trængselsproblemer. Det fremgår yderligere, at trafikken på den eksisterende Nordhavnsvej vil stige til 85.000 biler, der er væsentlig over kapacitetsgrænsen på en firesporet byvej. Der vil derfor også her opstå trængselsproblemer, der vil få konsekvenser for trafikmønstret ikke mindst på Østerbro. Vi ønsker derfor en nærmere redegørelse for konsekvenserne for Østerbro.

Amager Øst vil også være stærkt påvirket af trafikken fra en Østlig Ringvej. Konsekvenserne for ændrede trafikmønstre her bør derfor også indgå på lige fod i besvarelsen.

Økonomiforvaltningens svar på spørgsmål 0

Den opgjorte trafik på Nordhavnsvej vurderes af Vejdirektoratet ikke at være over kapacitetsgrænsen. I afrapporteringsmaterialet står følgende vedrørende Nordhavnsvej for scenariet uden brugerbetaling og uden trafiksanering tilknyttet:

Dette betyder dog, at trafikken på Nordhavnsvej vil stige til cirka 85.000 pr. hverdagsdøgn i 2050. Det vil betyde, at trafikken på vejen i myldretiderne har nået kapacitetsgrænsen,

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

EAN-nummer
5798009800176

hvilket vil medføre fremkommelighedsproblemer i myldretiderne (kilde: Forundersøgelse af Østlig Ringvej, Sammenfattende rapport, s. 64)

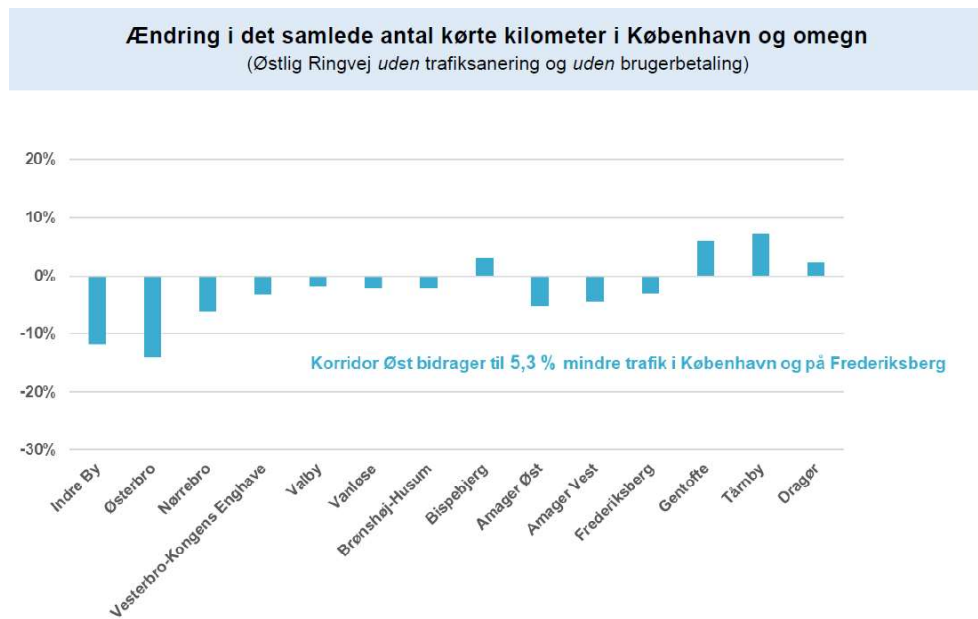
I denne situation vil Østlig Ringvej således ikke kunne tiltrække mere gennemkørende trafik i myldretiderne, da trafikken vil have svært ved at komme igennem på Nordhavnsvej. Imidlertid udelukker det ikke, at flere biler kan anvende Østlig Ringvej på de mere sydlige strækninger – f.eks. en bilist, der kører fra lufthavnen til Lynetteholm, eller en, der skal fra Nordhavn til det centrale Amager via tilslutningsanlægget ved Prøvestenen.

Samtidig er det muligt, at flere kan anvende Østlig Ringvej – inkl. Nordhavnsvej – udenfor myldretiden, og dermed kan den samlede anvendelse hen over døgnet øges. F.eks. en bilist, der normalt ville køre fra Gentofte til arbejde i Tårnby i morgenmyldretiden, der i stedet kører hjemmefra før eller efter den normale myldretid, da bilisten ved man kan komme hurtigere frem på disse tidspunkter. Hvis mange gør det, forlænges perioden med myldretid, og herved kan det samlede antal biler hen over døgnet øges. Denne effekt er kendt fra f.eks. Motorring 3, hvor myldretiden starter før om morgenen og slutter senere end på mange andre strækninger.

Teoretisk set kan der på en strækning som Nordhavnsvej køre ca. 180.000 biler i døgnet, hvis der kører lige mange i begge retninger, og strækningen er fyldt hele døgnet. I en situation med 85.000 biler i døgnet, er der fyldt i den normale myldretid, og reelt er der i denne situation bilister, der fravælger at anvende Nordhavnsvej, og dermed Østlig Ringvej, da trængslen gør det mere fordelagtigt at køre ad andre ruter, anvende andre transportmidler og/eller på andre tidspunkter. Tiltag, der motiverer bilisterne til at køre på andre tidspunkter end i myldretiden, kan øge anvendelsen af Østlig Ringvej hen over døgnet. Det kan f.eks. være tidsafhængige kørselsafgifter.

Nogenlunde det samme gælder for Helsingørmotorvejen, der dog har 6 spor og dermed 50% højere kapacitet (Lyngbyvejen løber på denne strækning parallelt, langs Helsingørmotorvejen). Når Helsingørmotorvejen kan forekomme allerede i dag at have nået kapacitetsgrænsen skyldes det kø ved krydset ved Hans Knudsens Plads. Når en større del af trafikken benytter Nordhavnsvej/Østlig Ringvej aflastes det videre forløb af Helsingørmotorvejen og dernæst Lyngbyvejen ind mod byen.

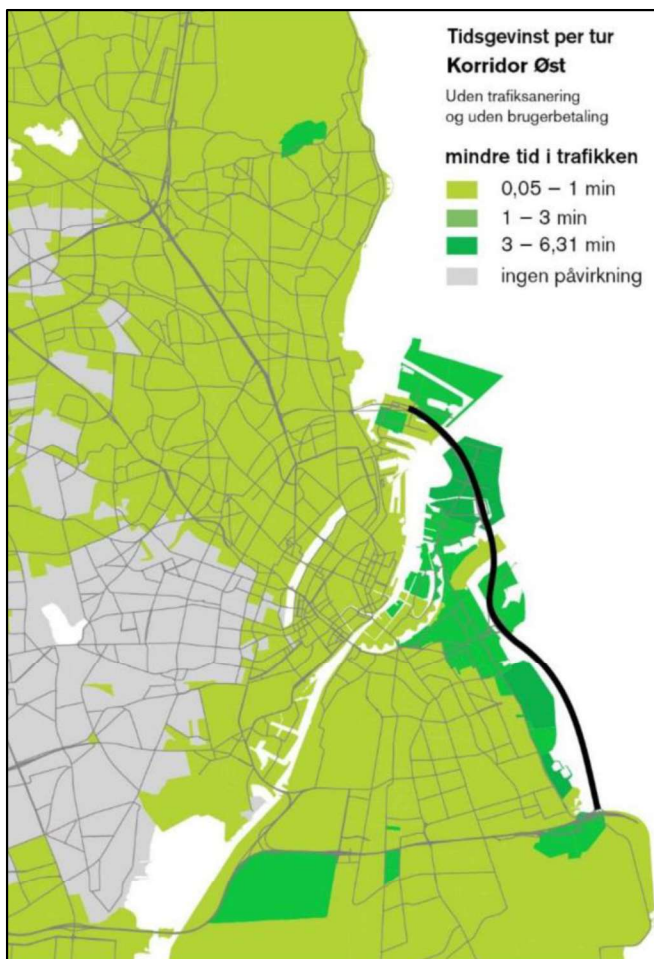
På baggrund af forundersøgelsen forventes det, at trafikken vil falde på Østerbro og i Amager Øst, og det forventes også, at rejsetiden generelt vil falde. Sidstnævnte kan anvendes som pejling for, at trængslen også vil falde. Figurerne nedenfor beskriver ændringen i trafikmængden og i rejsetiden.



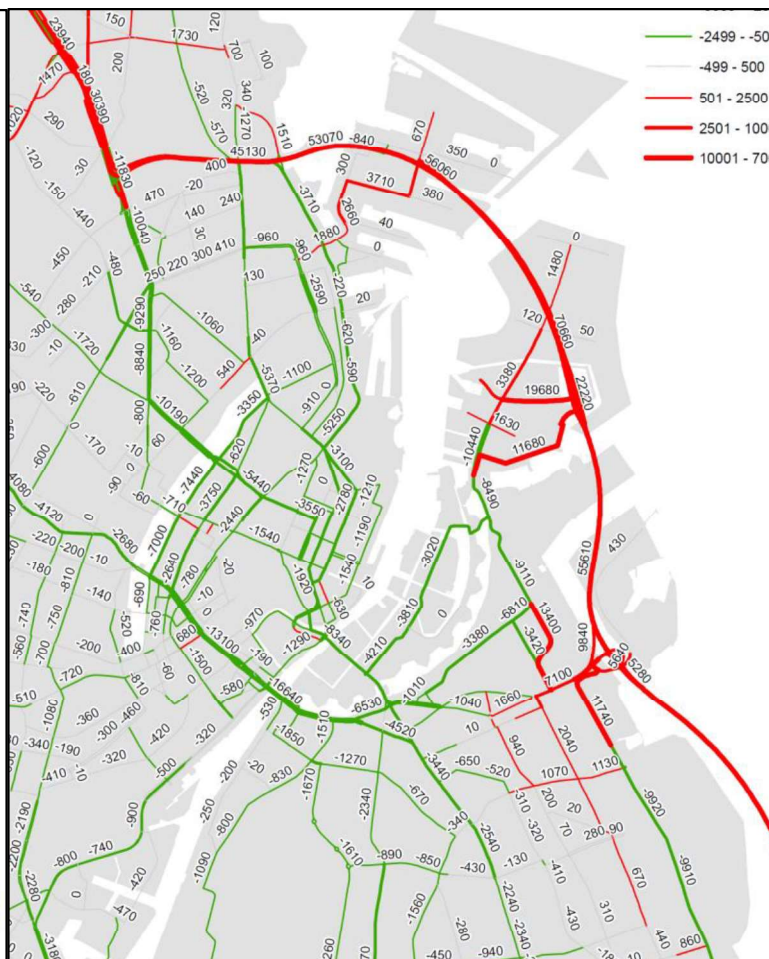
Figur 1: Ændring i antal kørte km i 2050 i forskellige områder som følge af Østlig Ringvej (ekskl. trafik i Østlig Ringvej) (Kilde: Forundersøgelse af Østlig Ringvej, Analyser af trafik, brugerfinansiering og samfundsøkonomi, s. 45)

Som det ses af figur 1, forventes trafikken at falde på Østerbro og i Amager Øst som følge af Østlig Ringvej, og trafikken forventes generelt at falde i København og Frederiksberg. Det skal hertil bemærkes, at denne opgørelse er uden trafikken i selve Østlig Ringvej. Det skyldes, at det bedst beskriver den situation man som borger vil opleve: at noget trafik kommer væk fra gaden og ned i en tunnel udenom byen. Såfremt trafikken i selve Østlig Ringvej medregnes, vil trafikarbejdet (kørte km) i København og Frederiksberg stige med 6 %.

Figur 2 viser den opgjorte gennemsnitlige rejsetidsbesparelse per tur i 2035. Figur 3 viser de forventede trafikale ændringer i 2050 som følge af Østlig Ringvej i en situation uden brugerbetaling og uden trafiksanering tilknyttet.



Figur 2: Gennemsnitlig rejsetidsbesparelse pr. tur i 2035 på Østlig Ringvej, opgjort på zoner. (kilde: Forundersøgelse af Østlig Ringvej)



Figur 3: Ændring i trafikken i 2050 som følge af Østlig Ringvej, østlig korridor, uden brugerbetaling og uden trafiksanering tilknyttet. Ved grønne veje reduceres trafikken. På røde veje øges den. (kilde: Forundersøgelse af Østlig Ringvej)

Spørgsmål 1:

Undertegnede skal derfor anmode om at få udleveret de trafiktal, som fremgår af trafikmodellens beregninger for hvert af disse 3 år:

- Basisåret i 2020 (eller hvornår trafiktallene og trafiktællingerne stammer fra)
- Referenceåret i 2035
- Prognoseåret i 2050

Trafiktallene ønskes for København, Frederiksberg, Gentofte, Lyngby-Tårnbæk og Tårnby kommuner for

- a. alle overordnede veje
- b. alle veje, der på figur 6.2 bidrager med mindst 1.000 biler til Østlig Ringvejs trafik

- c. alle veje, der får en trafikændring imellem 2035 og 2050 på mindst 500 biler i op- eller nedadgående retning

Vi vil bede om, at trafiktallene for de 3 år både leveres som kort med ens skala OG som tabeller.

Økonomiforvaltningens svar på spørgsmål 1:

Trafikmodellen anvender 2015 som udgangspunkt. Dvs. at trafikmodellen er indstillet efter at beregne trafikken så rigtig som muligt i 2015 på baggrund af data om befolkning, arbejdspladser, bilejerskab mv. afstemt i forhold til egentlige trafiktællinger fra 2015. 2020 er ikke anvendt i forbindelse med forundersøgelsen af Østlig Ringvej. På <https://kbhkort.kk.dk/spatialmap?> kan findes nyere trafiktællinger end 2015 for specifikke veje i København.

For scenariet uden brugerbetaling og uden trafiksanering tilknyttet indgår 2035 og 2050 for den østlige korridor på følgende måde:

- 2035 basis (dvs. uden Østlig Ringvej)
- 2035 med Østlig Ringvej
- 2050 basis (dvs. uden Østlig Ringvej)
- 2050 med Østlig Ringvej

2035 antages at være åbningsåret for Østlig Ringvej. 2050 anvendes som det primære beregnings-scenarie, da det i højere grad beskriver den situation, som Østlig Ringvej antages at fungere i med eksempelvis etableret byudvikling på Lynetteholm og Refshaleøen.

For både 2035 og 2050 er der for hele hovedstadsområdet indlagt en række forudsætninger om den fremtidige situation som Østlig Ringvej vil indgå i. Forudsætningerne omhandler udvikling i befolkning, arbejdspladser, økonomisk udvikling, bilejerskab, ny infrastruktur (eksempelvis Sydhavnsmetro og letbane i Ring 3) mm.

Ved eksempelvis at sammenligne scenariet 2050 med Østlig Ringvej med 2050 basis (uden Østlig Ringvej) fås den trafikale effekt af Østlig Ringvej. Hvis man sammenligner eksempelvis 2050 med Østlig Ringvej med trafiktællinger fra i dag, får man et billede af, hvad effekten er af alle de forudsætninger, der er lagt ind i trafikmodellen med forventninger til den fremtidige udvikling, og Østlig Ringvej. Herved kan man beskrive forventninger til fremtidens trafik inkl. Østlig Ringvej, men kan kun sige meget lidt om selve Østlig Ringvej, da effekten af den kun vil være en lille del af den samlede forskel mellem dagens trafik og den fremtidige situation i eksempelvis 2050. Da formålet med forundersøgelsen af Østlig Ringvej har været at skabe grundlag for en eventuel principbeslutning om Østlig Ringvej, har denne øvelse ikke været relevant, og er derfor ikke indgået i forundersøgelsen af Østlig Ringvej.

Figur 4 i bilag 1 viser en tabel, der sammenligner de beregnede trafiktal for 2015, 2035 basis og 2050 basis og 2050 med Østlig Ringvej for relevante vejstrækninger udvalgt af Vejdirektoratet / rådgiver.

I bilag 2 vises kort fra trafikmodellen med absolutte trafiktal for 2035 basis, 2050 basis og 2050 med Østlig Ringvej. Der er ikke udarbejdet kort vedrørende 2015-beregningerne som en del af forundersøgelsen. Der indgår både kort, der viser de trafikale ændringer for et større område end København, og kort, der fokuserer på København. Der er i forundersøgelsen ikke udarbejdet dataudtræk, der direkte kan svare på spørgsmål 1b og 1c.

Spørgsmål 2:

Forvaltningen bedes oplyse, hvilke trafiktal for a) Københavns Kommune og b) omkringliggende kommuner, som forvaltningen ligger inde med og vurdere disse tals anvendelighed i forhold til analyse af effekterne af Østlige Ringvej.

Økonomiforvaltningens svar på spørgsmål 2

Udover de data, der er oplyst i besvarelsen af spørgsmål 1, er Økonomiforvaltningen i besiddelse af tal vedrørende blandt andet andre linjeføringer af Østlig Ringvej, andre kombinationer af brugerbetaling og trafiksanering tilknyttet til Østlig Ringvej, differenskort, der viser forskellen mellem scenarier, rutebundtskort, der viser, hvor biler, der kører på en given strækning kommer fra og skal til, samt diverse følsomhedscenarier. Forundersøgelsen har varet tre år og der er akkumuleret et omfattende datamateriale. Såfremt der ønskes yderligere data fremsendt, anbefales det at kontakte Økonomiforvaltningen ved chefkonsulent Jacob Lundgaard direkte via mail eller telefon for at afklare, hvilke data, der er anvendelige til det givne formål.

Det er Økonomiforvaltningens vurdering, at forundersøgelsens trafikdata, i sammenhæng med den resterende del af forundersøgelsen af Østlig Ringvej, er anvendelige i forhold til analyse af effekterne af Østlig Ringvej på nuværende stadie. I en eventuel VVM-undersøgelse af Østlig Ringvej vil det være nødvendigt med mere detaljerede undersøgelser af hele projektet for, at man mere præcist kan forholde sig til blandt andet økonomien og de miljømæssige og trafikale effekter af en Østlig Ringvej. Herunder kan det være nødvendigt, at man supplerer med mere detaljerede trafikanalyser, der på udvalgte lokaliteter kan estimere niveauet af trafikafvikling og trængsel mere præcist.

Spørgsmål 3:

Endelig bedes forvaltningen oplyse, hvilken indvirkning Østlig Ringvej vil have på den samlede biltrafik i Hovedstadsregionen.

Økonomiforvaltningens svar på spørgsmål 3

Ifølge forundersøgelsen af Østlig Ringvej, vil trafikarbejdet i 2050 være 49.171.000 køretøjskilometer per hverdagsdøgn i hele hovedstadsområdet i en situation uden Østlig Ringvej. Med Østlig Ringvej

vil trafikarbejdet være 49.402.000 køretøjskilometer. Det er en stigning på 231.000 køretøjskilometer per hverdagsdøgn svarende til en stigning på 0,5%. Det er for en situation uden brugerbetaling og uden trafiksanering tilknyttet.

Antallet af personture i bil (chauffør + passager) stiger fra 3.925.200 ture per hverdagsdøgn i 2050 i hovedstadsområdet uden Østlig Ringvej til 3.939.200 ture per hverdagsdøgn i 2050 med Østlig Ringvej – dvs. en stigning på 14.000 ture (chauffør + passager) svarende til 0,4%.

Østlig Ringvej vil generelt reducere trængslen i hovedstadsområdet, hvilket blandt andet er udtrykt ved, at man samlet vil spare 2,5 mio. timer i trafikken om året i hovedstadsområdet som følge af Østlig Ringvej. Figur 2 illustrerer denne effekt.

Bilag 1

Figur 4: Udvalgte trafiktal fra forundersøgelsen af Østlig Ringvej. 2035+ er lig 2050. "B1-R4-0-35+_Okr." er scenariet med Østlig Korridor i 2050, uden brugerbetaling og uden trafiksanering tilknyttet.

Beregnet antal køretøjer pr. hverdagsdøgn

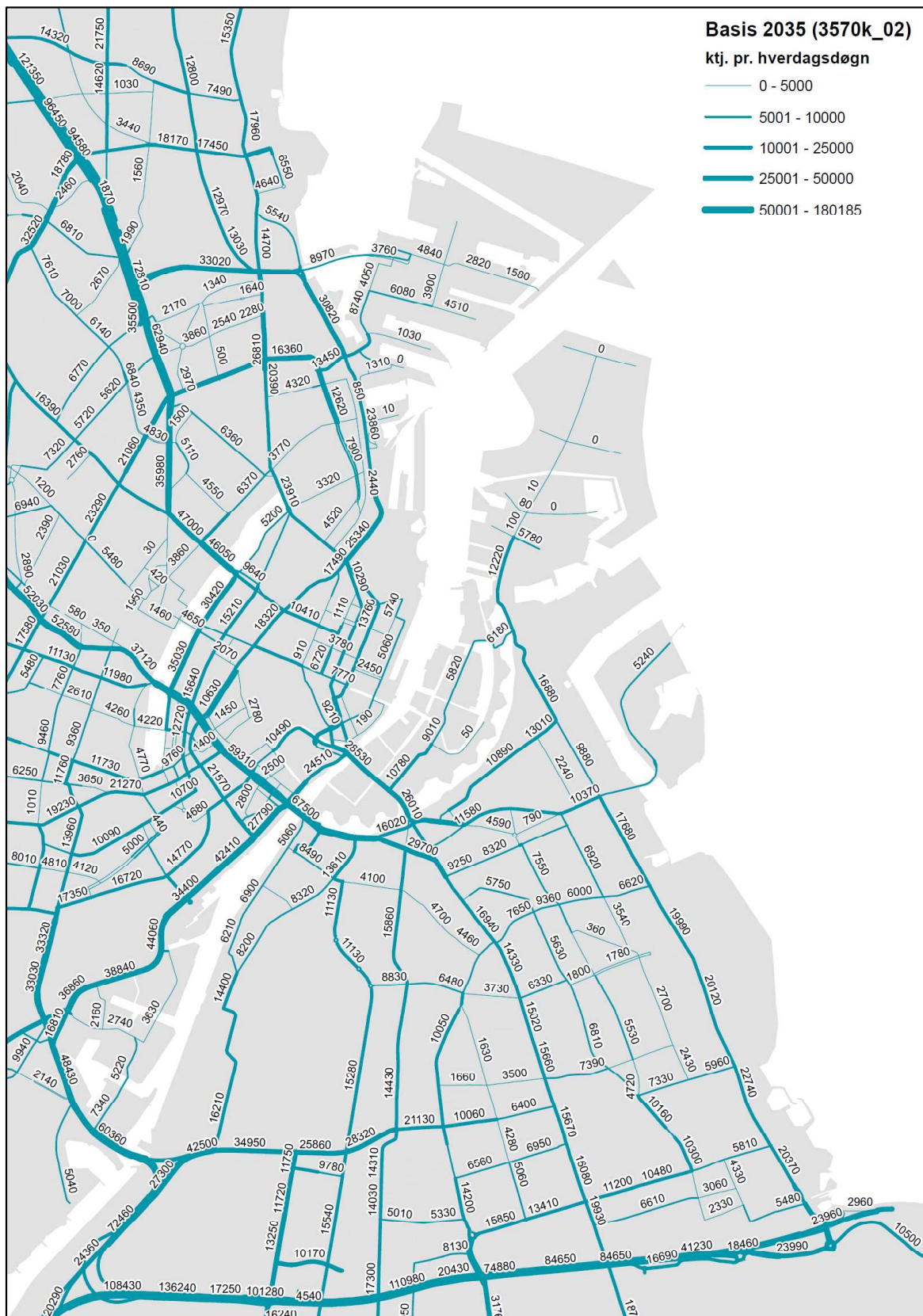
Havnesnittet				
Strækning	Basis 2015	Basis 2035	Basis 2035+	B1-R4-0-35+_Okr.
				0/0/0
Havnetunnel	0	0	0	70659
Knippelsbro	23472	28533	30950	22605
Langebro	67102	67504	74172	57535
Sjællandsbro	40672	60359	61060	57627
Kalvebod bro	110048	153073	155364	147794
Snit i alt	241295	309469	321545	356221
Søsnittet				
Strækning	Basis 2015	Basis 2035	Basis 2035+	B1-R4-0-35+_Okr.
Kalkbrænderihavnsvej	15526	23842	25345	19910
Østbanegade	846	1839	2107	1492
Strandboulevarden	11063	7896	8588	6124
Østerbrogade	23161	23914	24561	19189
Fredensbro	39560	46054	46735	35072
Dr. Louises Bro	7640	4651	4784	4070
Gyldenløvesgade	55915	46121	47869	45645
Kampmannsgade	3915	4216	4383	4159
Gammel Kongevej	9569	10288	10926	10522
Vesterbrogade	16143	16944	17744	17292
Istedgade	11974	12980	13195	13174
Ingerslevsgade	12146	14770	15119	14698
Kalvebod Brygge	37164	42407	43689	43365
Snit i alt	244622	255922	265043	234712
Supplerende snit til Østlig Ringvej-beregninger				
Snit 1	Basis 2015	Basis 2035	Basis 2035+	B1-R4-0-35+_Okr.
ØR	0	0	0	70659
Amager Strandvej s. for Øresundsvej	14415	19986	22846	12930
Kastrupvej	6382	6359	6330	5945
Amagerbrogade	20797	15022	15117	12878
Englandsvej	8734	10046	10182	8620
Røde Mellemvej	12577	14430	14731	12060
Ørestads Boulevard	12230	15280	15542	14279
Artillerivej	13077	14396	15265	14172
Snit 2	Basis 2015	Basis 2035	Basis 2035+	B1-R4-0-35+_Okr.
Englandsvej	12080	14203	14180	11633
Kongelundsvej	11050	14027	14077	12475
Ørestads Boulevard	9989	15545	15027	14381
Center Boulevard	7374	11724	11529	10843

AmagerMV mlm. ØresundsMV og Vejlands A.	53797	72463	74024	68636
Snit 3	Basis 2015	Basis 2035	Basis 2035+	B1-R4-0-35+_0kr.
Tuborgvej s. for Tagensvej	24367	34905	35679	36199
Jagtvej s. Tagensvej	18408	23287	23674	23060
Øster Søgade	20699	30421	30544	23103
Øster Farimagsgade	9902	15207	15543	11791
Øster Voldgade	12403	18316	19298	16666
Store Kongensgade	7702	12783	13067	10535
Bredgade	10096	14912	15331	12479
Andre resultater	Basis 2015	Basis 2035	Basis 2035+	B1-R4-0-35+_0kr.
Nordhavnsvej	0	33018	41701	86833
Nordhavnstunnel	0	8969	17527	70598
Kalkbrænderihavnsgade	13453	30817	32041	28335
Nørre Allé	33317	35980	36610	27769
HC. Andersens Blvd. s. for Nørre Voldgade	54758	52210	54888	43366
Refshalevej	3789	12225	35454	26964
Krudtløbsvej	3534	5816	12478	9462
Forlandet	0	16877	32684	23576
Kløvermarksvej	8822	10891	18154	14770
Uplandsgade	12335	10409	10977	7688
Forlandets forlængelse	0	9876	20666	13399
Øresundsmotorvejen ø. For AmagerMV	92688	136245	137114	128279
Lyngbyvej v. TSA 1	10852	13562	16065	26862
Helsingørmotorvej v. TSA 1	67321	92441	99006	122703
Lyngbyvej samlet	78173	106003	115071	149565
Østlig Ringvej				
Strækning	Basis 2015	Basis 2035	Basis 2035+	B1-R4-0-35+_0kr.
Lyngbyvej-Svanemøllen	0	33018	41701	86833
Svanemøllen-Nordhavnen	0	8969	17527	70598
Nordhavn-Refshaleøen				70659
Refshaleøen-Prags Boulevard				55612
Prags Boulevard - Lufthavnen				48725
Refshaleøen-Kløvermarken				
Kløvermarken-Ørestads Boulevard				
Ørestads Boulevard-Centerforbindelsen				

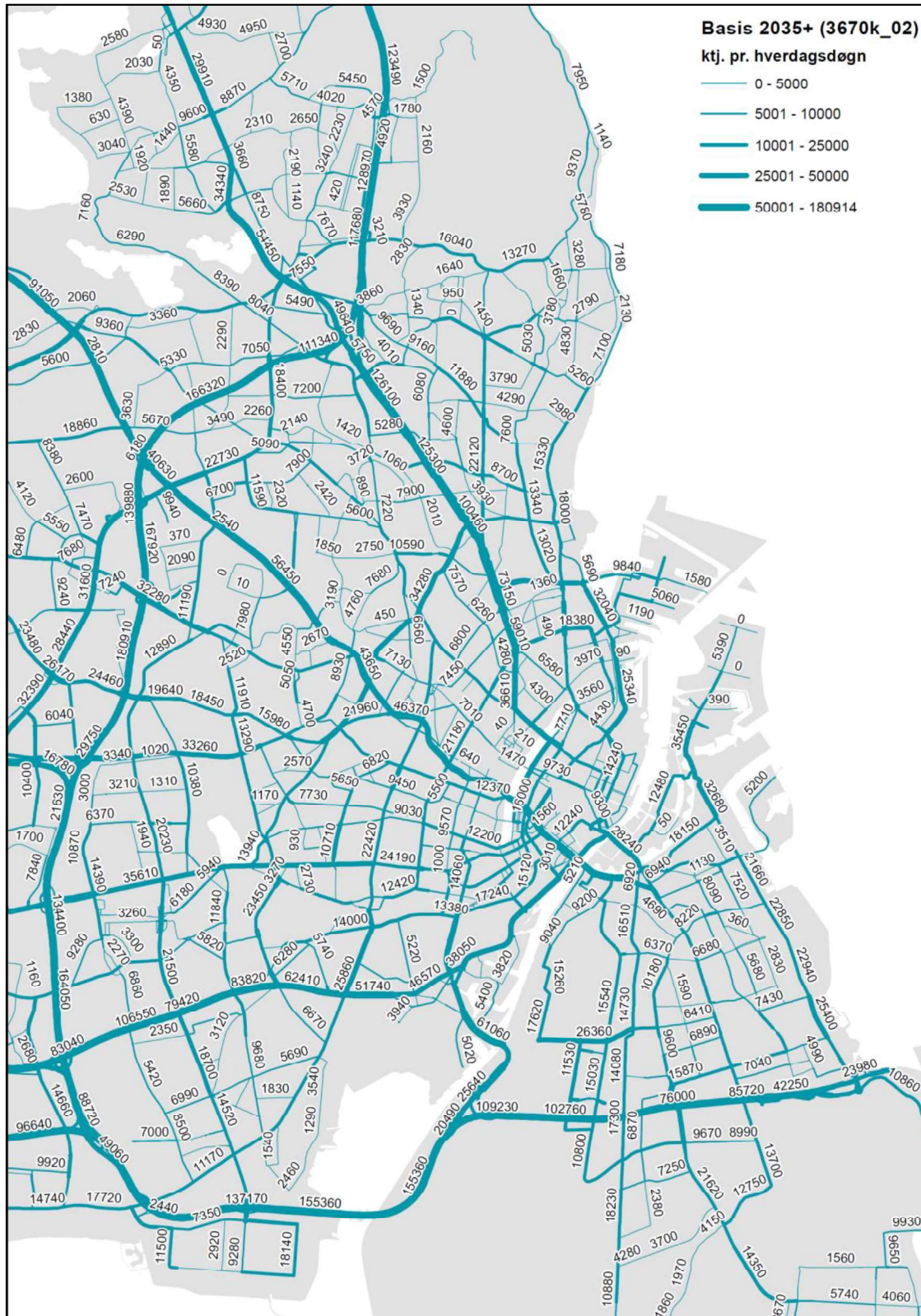
Bilag 2



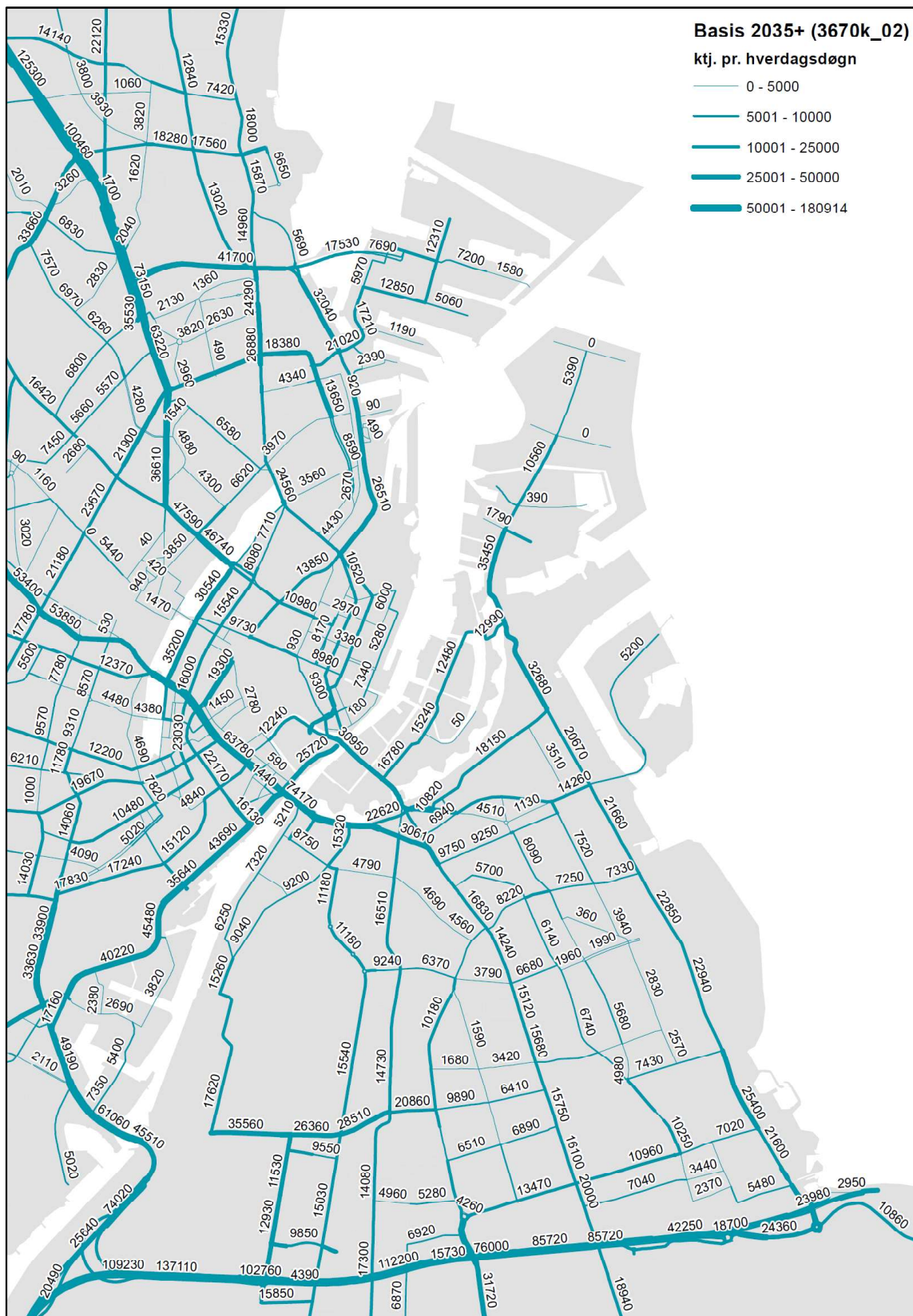
Figur 5: Trafikmodelberegning for 2035 basis - dvs. uden Østlig Ringvej - regionalt fokus (kilde: Forundersøgelsen af Østlig Ringvej)



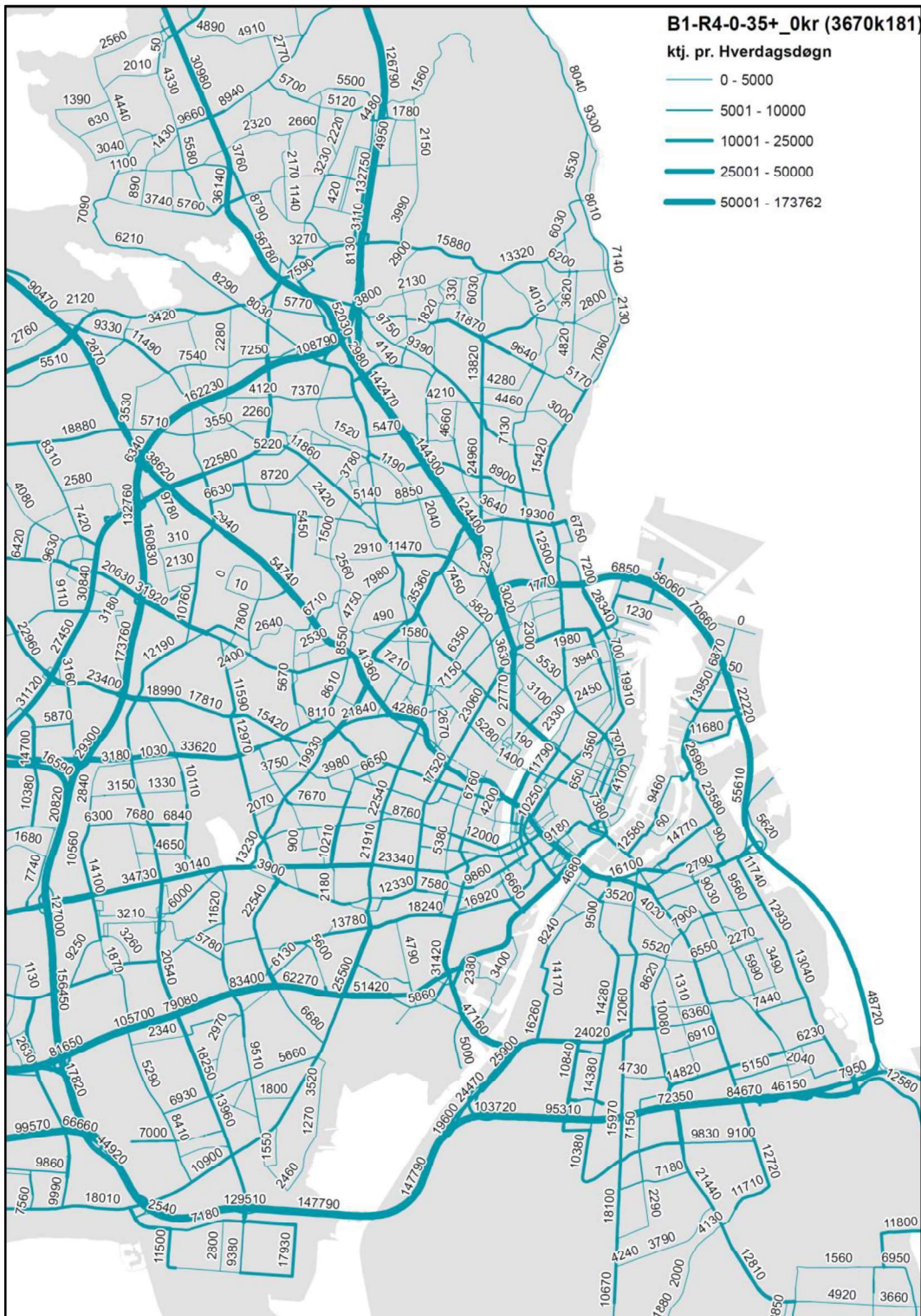
Figur 6: Trafikmodelberegning for 2035 basis - dvs. uden Østlig Ringvej - fokus København (kilde: Forundersøgelsen af Østlig Ringvej)



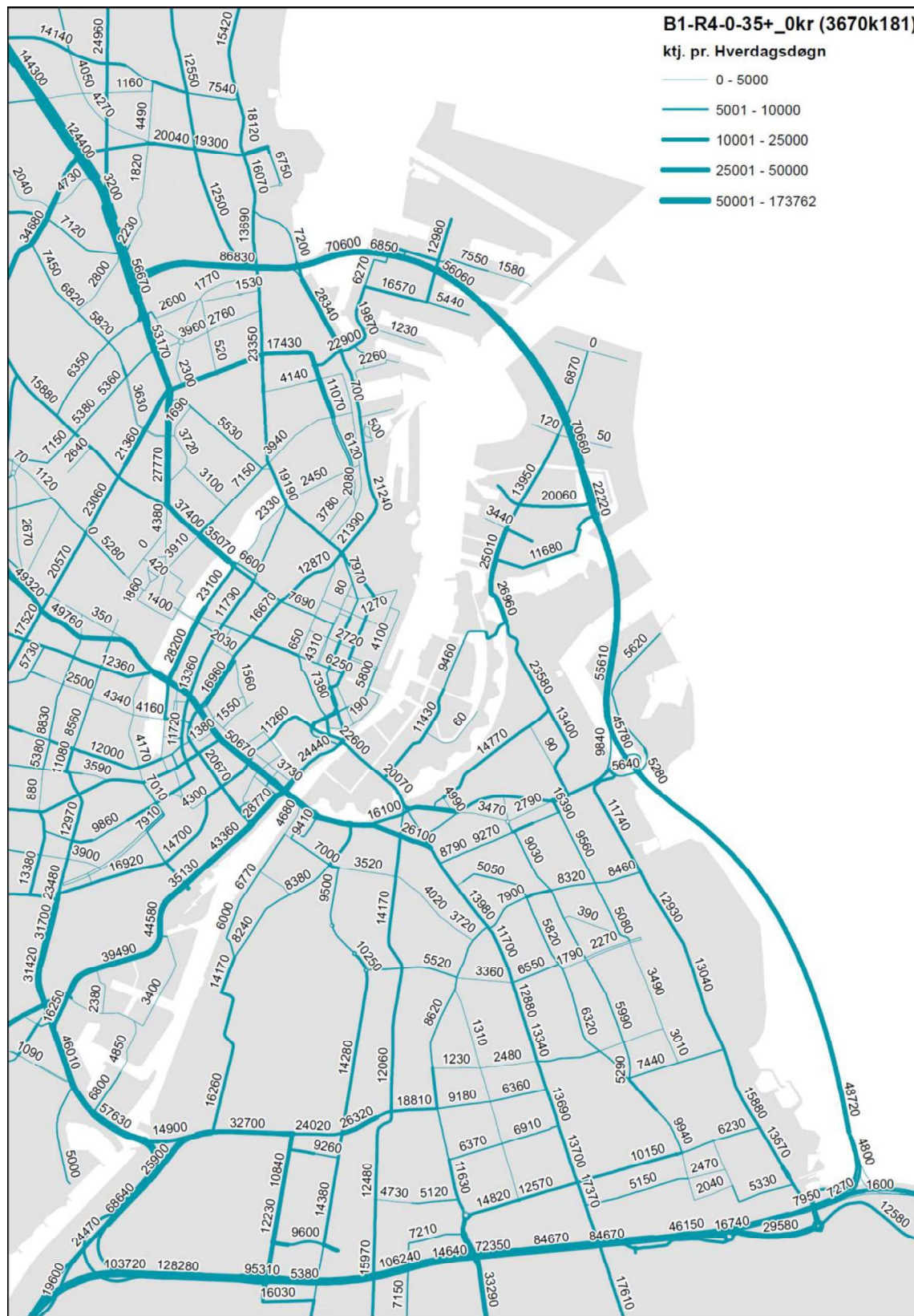
Figur 7: Trafikmodelberegning for 2050 basis - dvs. uden Østlig Ringvej - regionalt fokus (kilde: Forundersøgelsen af Østlig Ringvej)



Figur 8: Trafikmodelberegning for 2050 basis - dvs. uden Østlig Ringvej - fokus København (kilde: Forundersøgelsen af Østlig Ringvej)



Figur 9: Trafikmodelberegning for 2050 med Østlig Ringvej, østlig korridor, uden brugerbetaling og uden trafiksanering tilknyttet - regionalt fokus (kilde: Forundersøgelsen af Østlig Ringvej)



Figur 10: Trafikmodelberegning for 2050 med Østlig Ringvej, østlig korridor, uden brugerbetaling og uden trafiksanering tilknyttet - fokus København (kilde: Forundersøgelsen af Østlig Ringvej)