



Til Teknik- og Miljøudvalget

22-10-2012

**Redegørelse for uenighed mellem Københavns Kommune og
Vejdirektoratet om trafikale forudsætninger for tilslutning af
Nordhavnsvej til Helsingørmotorvejen.**

Sagsnr.
2012-148139

Dokumentnr.
2012-798683

Vejdirektoratet (VD) har 5. oktober 2012, meldt Københavns Kommune afslag på ansøgning om godkendelse af anlæg af signalreguleret kryds som tilslutning mellem Nordhavnsvej og Helsingørmotorvejen ved Ryparken. VD fastholder samtidigt det tidligere krav omkring niveaufri tilslutning i form af en 'flyover'.

Sagsbehandler
Anders Rody Hansen

Center for Trafik (CTR) opsummerer i dette notat uenigheden med VD angående de trafikale forudsætninger og vurderinger, som VD lægger til grund for det meldte afslag.

Notatet forholder sig ikke til de juridiske aspekter i VD's afslag, ligesom de samfundsøkonomiske antagelser ikke er kommenteret.

Uenigheden med VD drejer sig særligt om følgende:

- Forventninger til udbygningen af Nordhavn.
- Trafikbelastningen anlægget dimensioneres til
- Vurderingen af trafiksikkerheden i løsningerne.

De enkelte punkter er uddybet i de efterfølgende afsnit, hvor VD's begrundelser for afslaget og CTR's kommentarer hertil er fremført.

Forventninger til udbygningen af Nordhavn

Takten hvormed Nordhavn udbygges, har afgørende betydning for hvornår den trafikale belastning af Nordhavnsvej og særligt tilslutningen til Helsingørmotorvejen vil blive for stor til at kunne afvikles i et signalreguleret kryds.

VD bemærker hertil, at:

"... de forskellige scenarier i trafikfremskrivningerne (er) baseret på omfattende kollektive trafikinvesteringer, som endnu ikke er besluttet og finansieret. Dette adskiller sig fra den sædvanlige praksis i forbindelse med beslutningsgrundlag for statslige infrastrukturprojekter, idet prognoser, der ligger til grund for disse, baseres på besluttede og finansierede projekter."

"Forudsætningerne om befolkningsprognose, arbejdspladsprognose, væksten i bilejerskab samt ikke mindst forventningerne til udbygningstakt i Nordhavnen har afgørende betydning for resultatet af beregningerne."

Trafikplan

Islands Brygge 37
Postboks 450
2300 København S

Telefon
3366 3565

Mobil
2751 4457

E-mail
andhan@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009493149

www.kk.dk

CTR's kommentar

CTR er enige i, at forudsætningerne har central betydning for resultatet af beregningerne. Det er derfor afgørende for Københavns Kommunes vurderinger af det samlede trafikale udbud, at man tager de projekter, som forventes etableret, med i beregningerne, også selv om disse endnu ikke er fuldt finansieret eller besluttet. Beregningerne baseres også på forventet byudvikling og ikke kun de bolig- og erhvervsbyggeprojekter, der er vedtaget på nuværende tidspunkt.

Skulle det - som VD argumenterer for - udelukkende være de besluttede og finansierede projekter, som medtages i beregningerne, ville tilslutningen til Helsingørmotorvejen skulle dimensioneres uden at tage højde for, at Nordhavnsvej planlægges videreført til Nordhavn under Svanemøllebugten. Var det tilfældet, ville trafikmængden være markant lavere på Nordhavnsvejen.

Ved de indledende faser i forbindelse med planlægning og dimensionering af Nordhavnsvej, er der gjort en række antagelser omkring udbygningstakten for Nordhavn og vejtrafikkens vækst som følge heraf. Den økonomiske udvikling de seneste år har - parallelt med projektets realisering - gjort det relevant at se på, hvorvidt de tidligere antagelser stadig er de rette.

Der er derfor lagt de samme forudsætninger ind i de aktuelle trafikmodelberegninger, som Københavns Kommune har brugt i 2012 i forbindelse med redegørelse om udbygning af den kollektive trafik, kaldet KIK.

Essensen i de nye forudsætninger er, at der forventes en langsommere udbygning af Nordhavn end tidligere, og at der dermed vil gå flere år førend kapaciteten på hhv. Nordhavnsvejen og tilslutningen til Helsingørmotorvejens afslutning er brugt op.

Styrken ved de nye beregninger er, at de er baseret på Danmarks Tekniske Universitets officielle beregninger for erhvervsudviklingen og Danmarks Statistiks prognoser for befolkningsudviklingen. Begge dele landsdækkende og kommunefordelte fremskrivninger.

Forudsætningerne er endvidere de samme som Transportministeriet har anvendt i forbindelse med de nationale strategiske analyser om kollektiv trafik og som bruges i udviklingen af den nye landsdækkende trafikmodel. Det har været afgørende for forvaltningen, at basere modelberegningerne på officielle prognoser, som også bruges af staten.

Det fremgår af VD's afslag, at det ikke er de samme forudsætninger, der er lagt til grund for Transportministeriets strategiske analyse af en østlig omfartsvej omkring København. Forvaltningen har ikke mulighed for at vurdere dette, da vi ikke er med i disse strategiske

analyser, men skulle det være tilfældet opererer Transportministeriet altså med forskellige forudsætninger i forskellige analyser af hhv. vejtrafik og kollektiv trafik.

Trafikbelastningen, som anlægget dimensioneres til

Der er uenighed om dels hvor høj en trafikmængde tilslutningen skal dimensioneres til, dels hvilken belastningsgrad, som er acceptabel.

VD's afgørelse baserer sig på, at:

"kapacitetsberegninger viser, at et signalreguleret kryds vil få en belastningsgrad på 96 %, hvilket er en høj belastningsgrad med risiko for sammenbrud i trafikken ved mindre hændelser. Yderligere vil fremtidige trafikmængder bringe signalanlægget op over kapacitetsgrænsen, og krydset vil derfor skulle ombygges til en niveaufri løsning for at kunne optage yderligere vækst i trafikken."

VD argumenterer endvidere med, at det er;

"en udbedt praksis, at kapacitetsudnyttelsen for et trafik anlæg ikke overstiger ca. 70 % ved den dimensionerende trafikintensitet i prognoseåret."

CTR's kommentar

CTR er enige i, at der er tale om en høj belastningsgrad for et signalanlæg, men vurderer samtidigt, at der er tale om kortere spidsbelastningsperioder i myldretiderne. Belastningsgraderne er endvidere sammenlignelige med trafikmængder i andre store kryds i Københavns Kommune, som i normalsituationer afvikles uden store forsinkelser. Endvidere er der i disse andre kryds også lette trafikanter at tage hensyn til. Dette er ikke tilfældet ved en krydsløsning som tilslutning til Helsingørmotorvejen.

Forvaltningen vurderer også, at trafikafviklingen på Helsingørmotorvejen vil blive forbedret i forhold til dagens situation med etalering af et signalanlæg. I dag er der lange køer tilbage ad Helsingørmotorvejen fra signalet ved Ryparken station, som følge af den bevidste dosering af trafikken fra motorvejen til det københavnske vejnet.

Endvidere vurderer forvaltningen, at ønsket om en belastningsgrad på 70 % i åbningsåret (og ikke prognoseåret som VD angiver) kan være fornuftigt som et generelt princip, men at det ikke er en realistisk målsætning i forhold til dimensionering af vejanlæg og signalregulerede kryds i et tæt byområde.

Det er desuden forvaltningens vurdering, at der kan skabes yderligere kapacitet i den signalregulerede løsning uden at skulle etablere en flyover. Dette vil være muligt, ved at nedlægge venstresvingmuligheden mod byen, når behovet for ekstra kapacitet opstår, da der kun er relativt få, som benytter denne mulighed.

Vurderingen af trafiksikkerheden i løsningerne

Trafiksikkerheden ved nye løsninger vægtes højt af alle parter. Der er dog uenighed om, hvilke løsninger der trafiksikkerhedsmæssigt er bedst.

VD argumenterer i afslaget med, at:

"trafiksikkerheden er bedre i et niveaufrit anlæg end i et signalreguleret kryds".

Og, at der:

"På motorveje tillades kun niveaufrie tilslutninger."

CTR's kommentar

Såfremt der er tale om en generel vurdering af niveaufrie anlæg og signalregulerede kryds, er CTR ikke uenig i dette. CTR finder dog, at VD ikke forholder sig til, at de fremlagte løsninger afviger fra 'normalen'.

I dette tilfælde er der tale om et signalreguleret kryds helt uden lette trafikanter. Både fodgængere og cykler bevæger sig i området på helt separate systemer, som ikke er en del af krydset. Endvidere er krydset indrettet udelukkende med bundne sving. Til sammen fjerner disse to forhold hovedparten af de trafiksikkerhedsmæssige risici, der er forbundet med et signalreguleret kryds.

Modsat er flyover løsningen projekteret med en række mindstemål, hvilket bl.a. resulterer i at det er nødvendigt med en hastighedsbegrænsning på 40 km/t i på selve flyoveren.

I forhold til, at der ikke kan etableres signalregulerede kryds på en motorvej bemærker forvaltningen, at Helsingørmotorvejen i dag afsluttes i et signalreguleret kryds ved S-togsbroerne ved Ryparken, ca. 100 m nærmere byen end den foreslåede tilslutning af Nordhavnsvejen. Alle motorvejene i Hovedstadsområdet afsluttes i et signalanlæg, hvorved trafikken doseres fra motorvejen og ind på det øvrige vejnet for på den måde at undgå deciderede sammenbrud i trafikken.