

Undersøgelse af trafikale konsekvenser af alternativer til Østlig Ringvej

Arbejdsgruppen vedr. de trafikale konsekvenser for Nordøstamager som følge af de foreslåede forløb af østlig ringvej, har besluttet at foreslå Lokaludvalget, at afsætte midler til en analyse, der gennemføres af Rambøll.

Arbejdsgruppen har valgt at se på tre sandsynlige løsninger som udgangspunkt, for at anskueliggøre de trafikale konsekvenser for Amager Øst.

- 1) En sænketunnel øst
- 2) En boret vestlig tunnel
- 3) Ingen havnetunnel, og dermed hvilke forudsætninger skal der opstilles for at løse nogle af de trafikale udfordringer, som den østlige ringvej skal løse

De to første punkter er rimeligt velbeskrevet i det af Københavns Kommune offentliggjorte materiale, men den tredje mulighed er ikke beskrevet direkte.

Arbejdsgruppen ønsker at beskrive de tre muligheder som ligeværdige muligheder, således at Lokaludvalgets input/ høringssvar baseres på analyser, jf. kommissoriet for arbejdsgruppen.

Arbejdsgruppen anser det for relevant at få foretaget en nærmere vurdering af de trafikale effekter/forudsætninger for Amager Øst ved en alternativ strategi (punkt 3 i ovenstående) til udviklingen af Lynetteholmen og de tilhørende trafik anlæg, herunder Østlig Ringvej (= havnetunnellen).

Arbejdsgruppen konstaterer således ud fra det foreliggende talmateriale:

- Projektet (bl.a. punkt 1 og 2) vil samlet føre til mere trafik.
- Projektet (bl.a. punkt 1 og 2) vil især medføre øget trafik i Amager Øst
- Projektet (bl.a. punkt 1 og 2) modvirke kommunens målsætning om max 25 % bilture (idet projektet vil give 45 % i Østhavnen mod 15 % hvis det etableres efter principperne for bilfrit)
- At det er muligt at etablere de nye byområder i Østhavnen som bilfri – i overensstemmelse med kommuneplanen
- At dette vil give de samme trængselreducerende effekter som er målet med havnetunnellen
- At hovedparten af trafikreduktionen gennem Indre By opnås ved trafiksaneringer, mens havnetunnellen har begrænset effekt
- At forvaltningen selv udtaler at ”Samlet set er vurderingen derfor, at man godt kan håndtere den fremtidige trafik i Københavnsområdet med andre scenarier end Østlig Ringvej. Det vil dog kræve et markant skift i trafikplanlægningen”
- At Lynetteholmen primært har til formål at skaffe finansiering til nye infrastrukturprojekter (og ikke bidrage til at reducere den eksisterende gæld i By&Havn på 18,8 mia. kr. og hvor kommunen hæfter for de 95 %)
- At Lynetteholmen ikke bidrager til billige boliger i København idet grunde skal sælges dyrest muligt for at sikre finansiering til trafik anlæg.
- At befolkningsvæksten i København ikke stiger så meget som forudsat.
- At der ikke er set på, hvorledes mere kollektiv trafik kan afhjælpe mobiliteten mellem nordlige Hovedstad og Amager og Folketinget skal om kort tid drøfte en ny ”Grøn Mobilitetsplan”, der skal erstatte den tidligere 10-årige infrastrukturplan som var på 113

mia. kr.

- At projektet samlet øger CO2-udledning og andre forureninger
- At projektet er samfundsøkonomisk negativ

Der er således gode argumenter for at se på en alternativ strategi, som indfrier en række af de samme formål som projektet.

Som led i foranalysen for Lynetteholmen og havnetunnellen har Rambøll bidraget med rapporter om de nye byudviklingsområder som hel eller delvist bilfrie samt om alternativer til havnetunnellen. Endvidere har Rambøll oplyst, at de har foretaget undersøgelse af trafiksaneringer, som er mere omfattende end dem, der ses på i foranalysens rapport herom.

Rambøll har bekræftet, at det inden for de beløbsrammer som Lokaludvalget kan bevilge, kan gennemføres en analyse af de trafikale effekter på vejene baseret på forskellige alternative tiltag som fx øget trafiksanering, samt bilfri byområder. Dvs trafiktal som ikke er tilgængelige i den samlede foranalyse. Dette gælder for versionerne 1-5 i opgavebeskrivelsen nedenfor. Rambøll gennemfører beregningerne ved brug af version 6.1 af OTM.

For versionerne 6-9 vil det ikke indenfor budgettet kunne gennemføres de samme beregninger, da OTM ifølge Rambøll er særdeles vanskelig at arbejde med, når det gælder kodning af kollektiv trafik. Men Rambøll tilbyder at lave såkaldte desk-top vurderinger af modellerne 6-9 (skrivebordsvurderinger).

Specifikation af opgaven

Der ønskes udarbejdet traffikkort (eller tabeller), der viser trafikken på de enkelte veje i 2035 og 2050 ved at gennemføre en række successive tiltag og ændrede forudsætninger, idet effekten af hvert af tiltagene skal kunne ses.

Udover traffikkort anmodes om nogle overordnede vurderinger af effekterne af denne alternative strategi i relation til det fremlagte projekt, fx CO2-mæssigt, samfundsøkonomisk mm samt samspil med kommuneplanen.

Versioner:

1. Effekten på trafiktal alene baseret på de foreslåede trafiksaneringer.
2. Effekten på trafiktal baseret på yderligere trafiksaneringer, som kan reducere trafikken gennem indre by med 20-21 % (svarende til samlet effekt af både trafiksaneringer og havnetunnel, jf. resumerapporten).
3. Effekten som ovenfor men hvor Lynetteholmen kun udbygges halvt så stor.
4. Effekten på trafiktal ved at etablere Østhavnen som bilfri, jf Rambøll rapport herom (scenarie 4), herunder letbaner og busser frem for metro.
5. Kombination af 2 og 4

For de følgende gennemfører Rambøll desk-top beskrivelser:

6. Effekten ved at gennemføre en samlet letbaneplan og BRT-plan som foreslået af DTU og Movia
7. Kombination af 2, 4 og 6
8. Effekten ved at udbygge S-togsnettet med overhalingsspor og ny tunnel som foreslået af DSB
9. Kombination af 2, 4, 6 og 8

Nærmere specifikation af tiltagene

Vedr. 1:

Blandt de foreliggende rapporter indgår der i "Analyser af trafik, brugerfinansiering og samfundsøkonomi" fra Vejdirektoratet en figur 3.28, side 49, der viser veje i Kbh. som får mere eller mindre trafik som følge af gennemførelse af trafiksanering uden Østlig Ringvej (år 2050). Der ønskes sat tal på vejene.

Vedr. 2:

De foreslåede trafiksaneringer i projektet er ret begrænsede, men har alligevel større betydning for reduktion af biltrafikken gennem Indre By end havnetunnellen. Der anmodes om et bud på yderligere trafiksaneringer, der vil kunne opnå den samme reduktion som kan opnås med den foreslåede kombination af trafiksaneringer og havnetunnellen, og som er angivet til 20-21 % i resumerapporten. De supplerende trafiksaneringer skal sigte på at lede trafikken vest om København. Endvidere trafikkort der viser effekten på vejtrafikken ved en sådan øget trafiksanering.

Vedr. 3:

Hvis havnetunnellen undlades, er der ikke behov for den planlagte finansiering som kræver et voldsom udbygning af Lynetteholmen. Der ønskes en et trafikkort der viser resultatet af 2 såfremt Lynetteholmen gøres halvt så stor som planlagt.

Vedr. 4:

Jf. rapporten "Alternativ til Østlig Ringvej – Trængselsanalyse i København" fra Rambøll er det muligt at opnå samme trængselsdæmpende effekt som havnetunnellen hvis Østhavnen gøres bilfri (scenarie 4). Der ønskes trafikkort, der afspejler denne løsning. Der ønskes vurderet, om letbaner og busløsninger til Lynetteholmen/Østhavnen kan opnå samme effekt som metroløsningen.

Vedr. 5:

Der ønskes trafikkort der afspejler kombination af 2 og 4.

Vedr. 6:

Region Hovedstaden har tidligere fået DTU til at udarbejde forslag til en sammenhængende letbaneplan for hovedstaden omfattende 5-6 letbanelinjer og Movia har fremlagt forslag til at erstatte eksisterende buslinjer med BRT-linjer. Samlet vil disse linjeføringer dels forbedre kollektive forbindelser mellem det nordlige København/hovedstad og Amager, dels generelt forbedre den kollektive trafik. DTU's letbaneplan er lavet før planerne om Lynetteholmen og derfor bør enkelte linjer justeres så de tager højde herfor.

Der ønskes trafikkort som afspejler en gennemførelse af disse kollektive tiltag, herunder også forskellen på en metrobetjening og en letbane/bus-betjening af Østhavnen.

Der anmodes om et overslag over samlet investeringsniveau for de indarbejdede letbaner/BRT løsninger.

Se bilag 1.

Vedr. 7:

Der ønskes trafik kort der kombinerer løsningerne i 2, 4 og 6

Vedr. 8:

DSB har tidligere fremlagt en lang række forslag til forbedring af S-togsnettet, herunder en række større investeringer i overhalingsspor på 3 linjer samt en ny S-togstunnel. Hertil kommer en række mindre ombygninger i S-togsnettet.

Der ønskes trafik kort der viser effekten af disse investeringer og forbedringer i S-togsnettet.

Der anmodes om et overslag over samlet investeringsniveau for de indarbejdede løsninger.

Se bilag.

Vedr. 9:

Der ønskes trafik kort der kombinerer løsningerne i 2, 4, 6 og 8

BILAG 1

Letbaner/BRT

Der henvises til DTU's rapport i 2014 "Trafikanalyser af et net af letbaner og BRT i Hovedstadsområdet". Referencen henviser til betegnelsen i rapporten.

De anførte omkostninger her sat 25 % højere end screeningen dengang viste:

1. Lyngby St. – Friheden St. (evt. Avedøre) længde 22 km, pris: 4,0 mia. kr. (L-A)
(erstatte bus 200 S)
2. Øresund St (evt. Refshaleøen) – Nærum St. længde 24 km, pris: 5,8 mia. kr. (L-D)
(via Lyngby isf. Jægersborg)
3. Islands Brygge – Buddinge/Bagsværd længde (?) km, pris: 4,0 mia. kr. (L-F)
(erstatte delvist bus 250 S)
4. Lufthavnen - Herlev st. (+ Gladsaxe) længde 22 km, pris: 4,3 mia. kr. (L-E)
(evt. forlængelse til Dragør)
5. Lufthavnen – Glostrup St. længde 22 km, pris: 4,5 mia. kr. (L-G)
(inkl. Ny Ellebjerg – Hvidovre)

Samlet investering letbaner: 22,6 mia. kr.

Der peges på 2 BRT-linjer, hvor de to første er foreslået i enten den samme DTU-rapport, eller af Movia:

6. Nørreport – Kokkedal St. længde 30 km, pris: 1,9 mia. kr. (B-1)
(erstatte bus 150S, også foreslået af Movia)
7. Ballerup St. - Lyngby St. længde 11 km, pris: 1,0 mia. kr. (B-2)
(erstatte bus 400S med delvis BRT fra Ishøj St) samlet længde 26 km, 0,5 mia. kr. (Movia)
8. Evt. kan yderligere etableres en Ring 6 som kombineret S-bus og BRT længde 90 km, pris: 1,0 mia. kr. (Køge-Roskilde-Hillerød-Helsingør)

Samlet investering BRT: 4,4 mia. kr.

S-togsnettet

Der foreligger en lang række DSB-rapporter med konkrete forslag til udbygninger:

1. Overhalingsspor Hillerødbanen, A, Overhalingsspor Hellerup - Holte, 8 km (1,7 mia. kr.)
2. Overhalingsspor Frederikssundsbanen, H, Overhalingsspor Jyllingevej – Ballerup, 10 km (3,6 mia. kr.)
3. Overhalingsspor Køgebugtbanen, E, Overhalingsspor Åmarken – Hundige, 12,5 km (4,6 mia. kr.)

4. Ny S-togstunnel i København (9 mia. kr.)

Øvrige DSB-forslag:

5. Hastighedsopgradering til 120 km/t af 16 projekter på S-togsnettet, jf. Banedanmark rapport fra 2017 (314 mio. kr.)

6. Ændringer Herlev Station (i tilknytning til letbane i ring 3) jf. beslutningsgrundlag, Banedanmark (173 mio. kr.)

7. Vendespor Carlsberg Station (Linje C og H, ekstra 3 tog i timen) jf. beslutningsgrundlag, Banedanmark (147 mio. kr.)

8. Ombygning af Hillerød st. til gennemkørende lokaltog (160 mio. kr.)

9. Favrholm Station (45 mio. kr.)

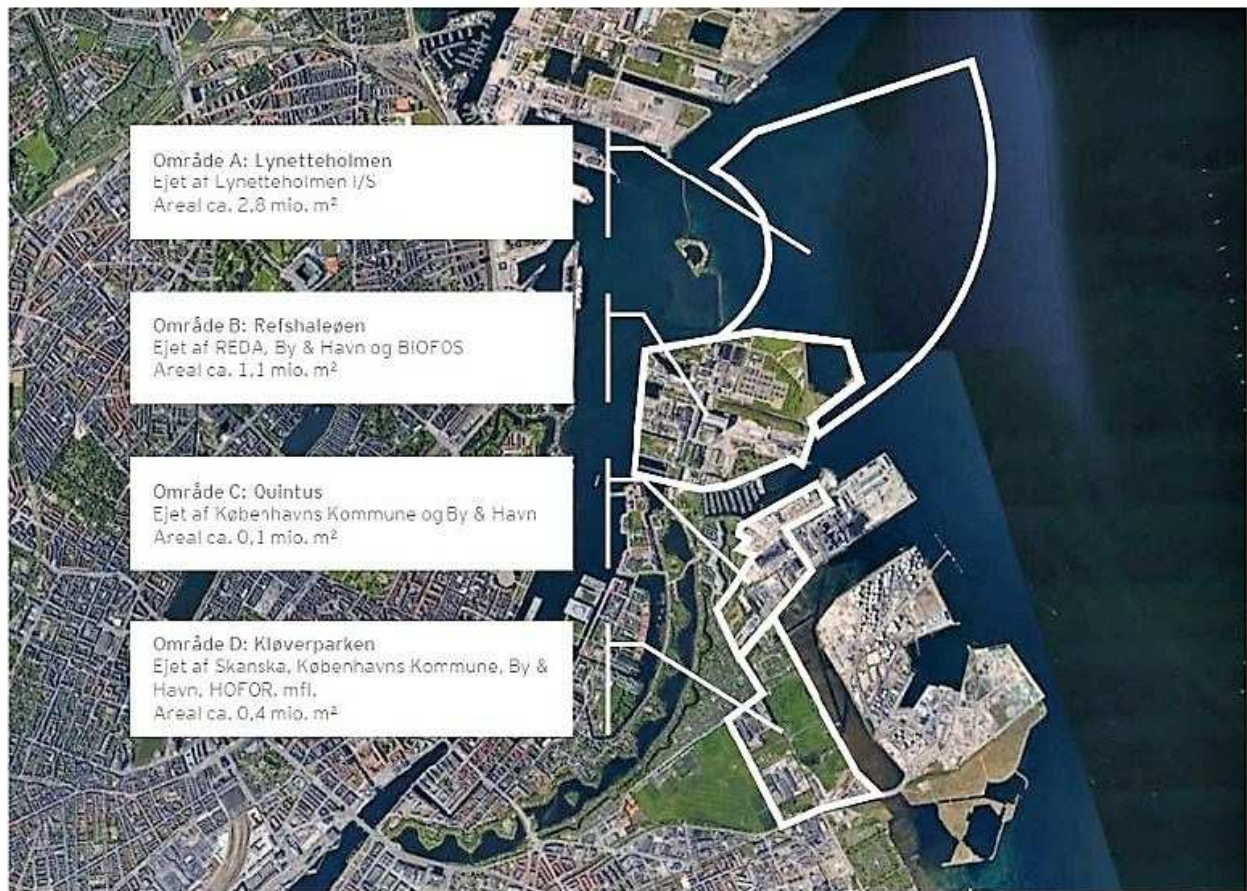
10. Kystbanen – forbedringer (anslået 400 mio. kr.)

BILAG 2

Det planlagte projekt omhandler ikke alene Lynetteholmen men et område der nu kaldes for Østhavnen, og som omfatter en væsentlig del af Amager Øst. Der forventes ifølge trafikmodellerne en massiv biltrafik i dette hjørne af Amager som følge af Lynetteholmen og tilhørende Østlig Ringvej.

Med Principaftalen blev det besluttet, at der oprettes et nyt selskab, LIS, som skal forestå udbygning og udvikling af Østhavnen, et område som omfatter Lynetteholmen og de tilstødende områder.

Nærværende analyse omfatter på denne baggrund Lynetteholmen og tre øvrige områder, jf. nedenstående Figur 1:



BILAG 3

Eksempler på trafik kort:



Figur 6: Trafikmodelberegning for 2035 basis - dvs. uden Østlig Ringvej -

