

# AMAGER VEST LOKALUDVALG

## ØSTLIG RINGVEJ

### TRAFIKALE VURDERINGER

Søren Hansen – Projektdirektør, Transportplanlægning og byudvikling



## OM MIG

### Søren Hansen

- Master planning; byudvikling og transportplanlægning; design af trafik anlæg, gader, veje og pladser; miljø og bæredygtighedsvurderinger; udvikling af liveable cities.
- Opgaver for byer, byområder, kvarterer, bygninger, veje, tunneler, veje, pladser, byrum, havne, lufthavne, kollektiv trafik, cykel- og gangtrafik
- Stater, regioner, kommuner, og private.

### Hvad laver jeg nu?

- Master plan for en by til 800.000 indbyggere i Manila.
- Strategier for Smart Cities i 8 ASEAN lande i Asien
- Byudviklingsprojekt i Rio de Janeiro

### Hvad har jeg lavet?

- Planlægning for Ørestad
- Østlig Ringvej – den første linjeføringsanalyse I 2010-2013

# KONKRETE ARBEJDSOPGAVER UDFØRT

- Gennemgang af forudsætninger - sikre at al planlagt byudvikling er medtaget.
- Vurdering af hvordan østlig ringvej i de to primære linjeføringer vil påvirke lokaltrafikken på Amager.
- Der udføres en OTM-beregning med en alternativ vejføring
- Der foretages en OTM-beregning af en supplerende BRT/Metro langs Vejlands Allé.

## Forundersøgelse af Østlig Ringvej

Sammenfattende rapport

Rapport 604 – 2020



REFS  
HALE  
ØEN



Transport- og  
Bøligministeriet



Vejdirektoratet





# GENNEMGANG AF FORUDSÆTNINGER

- I alt 400 linjer rode-data for 2018, 2035 og 2050. 2018 er modellens basisår

- Vejlands Kvarter er flyttet til Campingpladsen
- Bella Kvarter – delvis '35 og fuld '50
- Støjlepladsen er medtaget
- Refshaleøen – delvis '35 og fuld '50
- Lynetteholm – ingen udvikling '35 fuld '50
- Lynetten – ingen udvikling '35 og fuld '50
- Kløverparken – delvis '35 og fuld '50
- Alle kendte planer og kendte ændringer er med

	A	B	C	D	E	F	G
24		961	976	982	1%	15	
25		1.140	1.140	1.659	8%	380	
26		738	913	959	5%	175	
27		234	337	379	12%	103	
29		757	715	750	5%	-43	
30		328	351	381	9%	23	
31		468	505	532	5%	37	
32		647	780	813	4%	133	
33		1.189	1.229	1.277	4%	40	
34		846	901	937	4%	55	
35		764	759	753	-1%	-5	
36		1.041	2.177	2.117	-3%	1.136	
37		1.840	2.041	2.042	0%	201	
38		1.519	1.602	1.608	0%	244	
39		1.919	2.427	2.565	6%	508	
40		0	0	0	#DIV/0!	0	
41		775	1.001	1.055	5%	226	
42		1.470	1.474	1.505	2%	288	
Refshaleøen		1.971	5.286	13.428	154%	3.315	
Lynetten		0	0	6.785	#DIV/0!	0	
Lynetteholmen		0	0	12.213	#DIV/0!	0	
Kløverparken		2.068	2.446	2.525	3%	378	
0						0	
45		882	1.352	1.340	-1%	470	
46		1.059	1.440	1.400	-3%	-190	
47		1.085	1.093	1.082	-1%	8	
48		413	421	438	4%	8	
49		977	1.125	1.143	2%	148	
50		1.174	1.191	1.208	1%	17	
51		1.402	1.417	1.373	-3%	15	
52		1.452	1.363	1.373	1%	-89	
53		1.189	1.108	1.120	1%	-81	
54		352	347	374	8%	-5	
55		997	997	1.018	2%	0	
56		447	440	472	7%	-7	
57		1.747	1.554	1.594	3%	-193	
58		1.433	1.131	1.149	2%	-302	
59		1.022	1.014	1.050	4%	-8	



	N	O	P
		Vækst i	Vækst i
	72	7256	2335
	87	134	0
	169	2969	0
	170	1269	0
	188	2204	2154
	195	601	0
	196	3172	0
	197	546	151
	198	1332	103
	201	250	0
	203	5343	0
	209	2004	0
	210	1169	0
	221	250	0
	222	888	69
	223	309	0
	262	367	0
	266	0	0
	325	542	112
	334	401	0
	335	518	0
	336	1970	0
	337	579	399
	374	1410	454
	376	100	0
	390	2905	0
	391	5426	0
43Lynetten		0	4082
43Refshaleøe:		2304	4577
86		935	6657
Kløverparken		2304	3101
Lynetteholme:		0	5507
Øvrig by		10540,02	3300
Total		60000	33000

	bef2015	2018	bef2035	2035-2018	bef2050	2050-2018
Refshaleøen	240	1.971	5.286	3.315	13.428	11.457
Lynetten	0	0	0	0	6.785	6.785
Lynetteholmen	0	0	0	0	12.213	12.213
Kløverparken	0	7	3.219	3.212	7.966	7.966
befolkning	240	1.978	8.505	6.527	40.392	38.421
m2	11.040	90.988	391.247	300.259	1.858.016	1.767.350

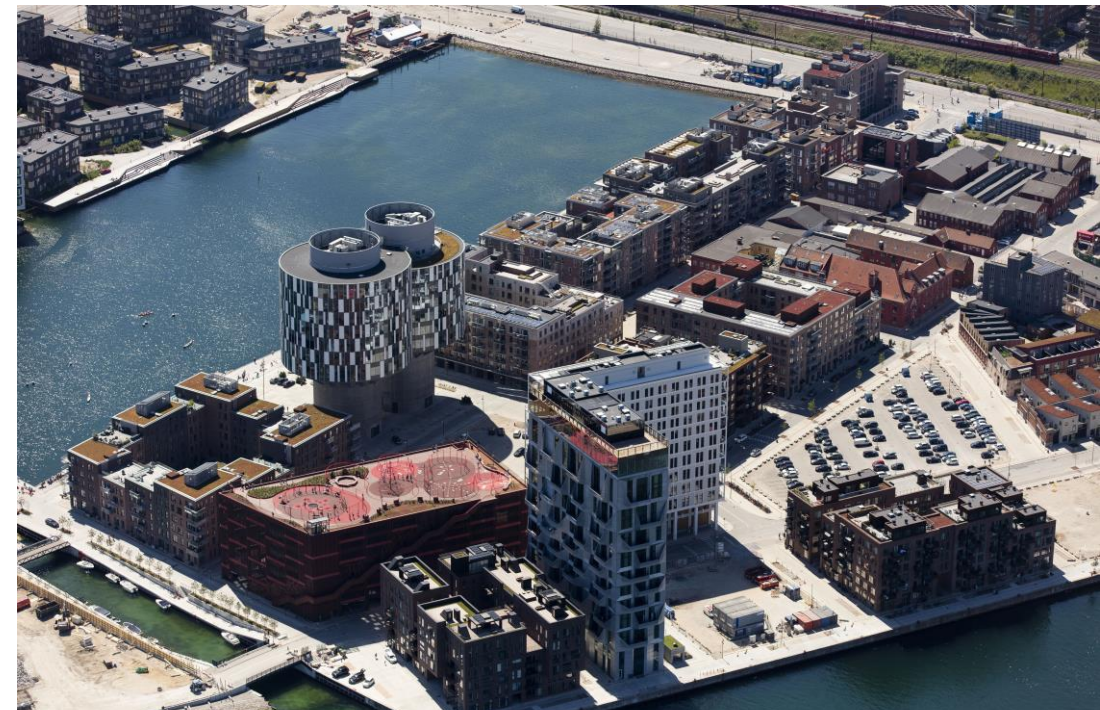
arbejdspladser2015	2015	2035	2050
Refshaleøen	660	2.964	7.541
Lynetten	0	0	4.082
Lynetteholmen	0	0	5.507
Kløverparken	450	2.754	5.855





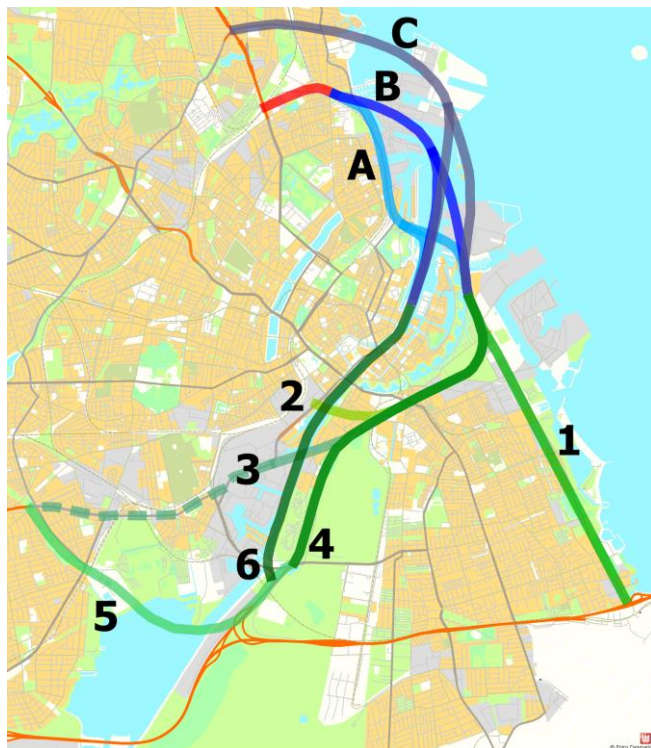
# HVAD ER EN TRAFIKMODEL

- En simplification af virkeligheden – ikke den absolute sandhed
- Verden forlænget med brædder
- Forventer samme adfærd som i dag og samme valgpræferencer.
- Adfærd kan blive disrupted – Covid, økonomi, klima, teknologi, arbejdskultur, **bosættelsesmønster** etc.
- Selv tællinger er modeller af virkeligheden – og er ikke den absolute sandhed – vejr, tilbud etc.
- Modeller indeholder fejl – både uopdagede og strukturelle
- Men de er et stærkt værktøj, hvis de bruges rigtigt – modelresultater sammenlignes med modelresultater fra samme model
- Derfor er differenskort de egentlige resultater



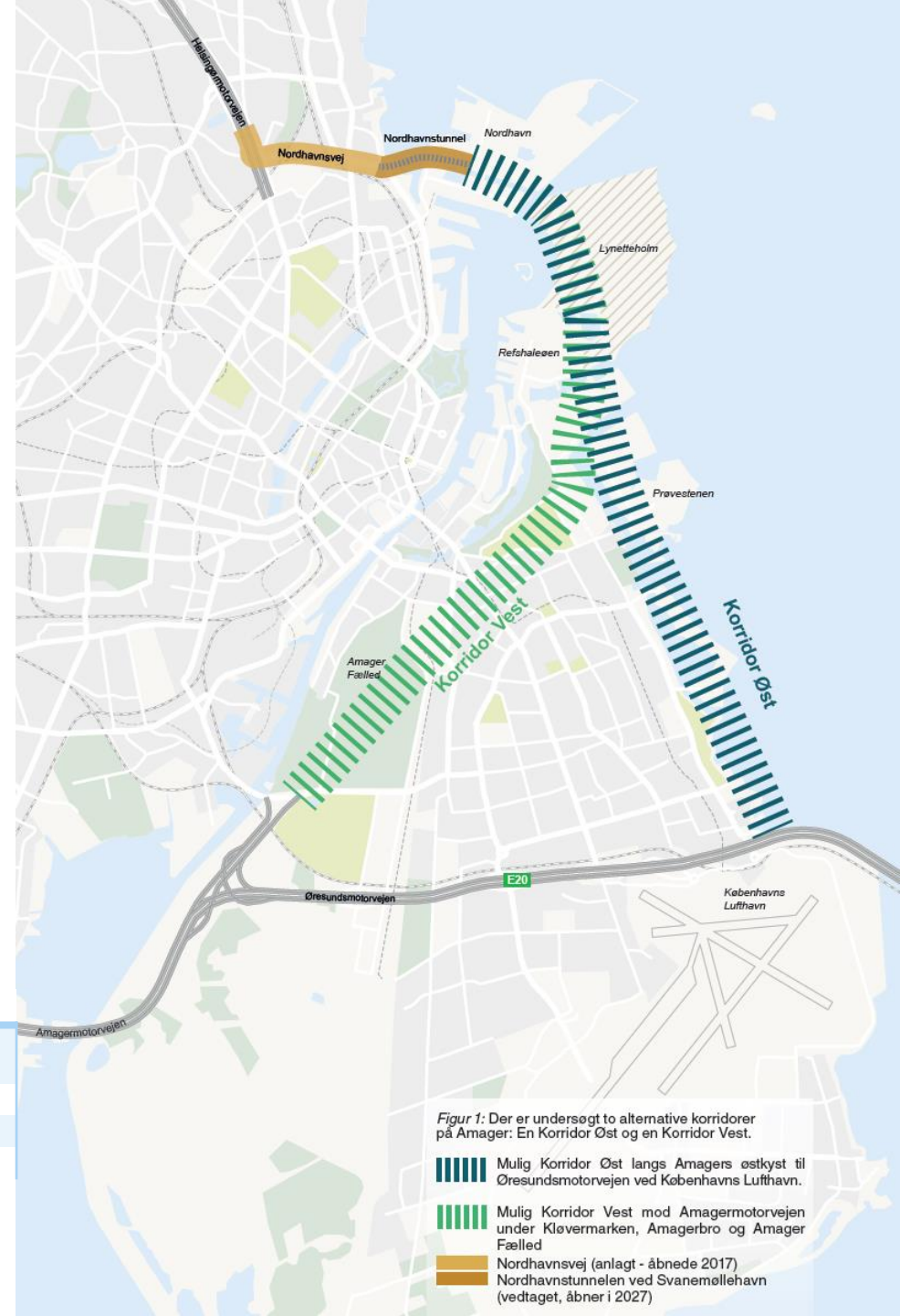


# OPRINDELIGE OG SENESTE LINJEFØRINGER



Kombineret med

Trafik på Linjeføring	A	B	C	1	2	3	4	5	6
A	—	—	—	30.000	30.000	30.000	30.000	40.000	40.000
B	—	—	—	<b>40.000</b>	45.000	40.000	<b>55.000</b>	60.000	60.000
C	—	—	—	35.000	37.000	35.000	42.000	50.000	50.000



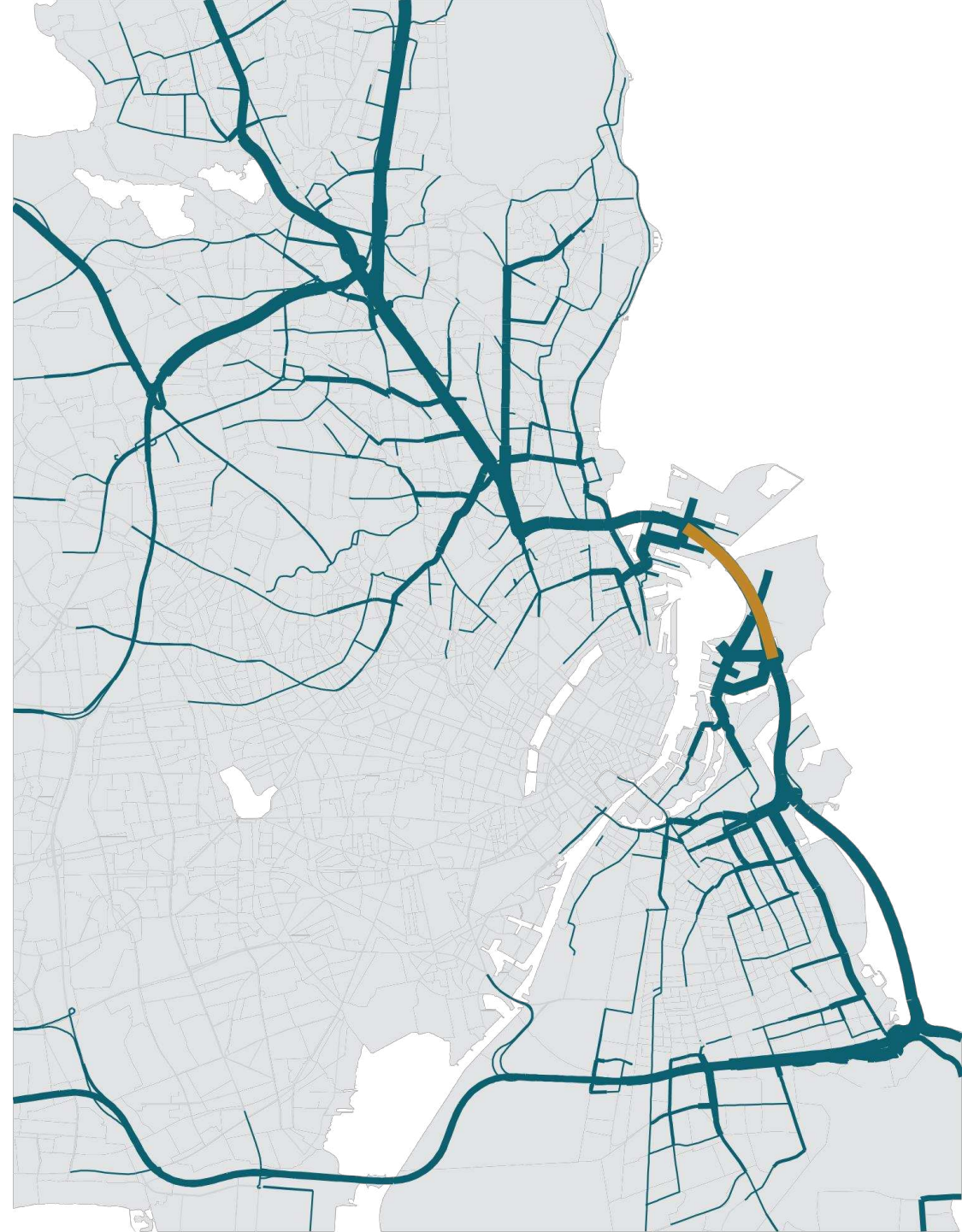
Figur 1: Der er undersøgt to alternative korridorer på Amager: En Korridor Øst og en Korridor Vest.

- Mulig Korridor Øst langs Amagers østkyst til Øresundsmotorvejen ved Københavns Lufthavn.
- Mulig Korridor Vest mod Amagermotorvejen under Kløvermarken, Amagerbro og Amager Fælled
- Nordhavnsvej (anlagt - åbnet 2017)
- Nordhavnstunnelen ved Svanemøllehavn (vedtaget, åbner i 2027)

# VURDERING AF ØSTLIG RINGVEJ

## Trafikneg

- Et af de vigtigste resultater
- Hvilke mål har trafikken på ØR
  - Kommer fra Nordsjælland – Hillerød, Lyngby, Nærum, Hellerup/Gentofte
  - Til: Lufthavnen/Sverige, Holmen/Dokøen, Amagerbro Øst/Holmbladsgade/Prags Blvd., Amager Strandvej
  - Til: Tårnby, Ørestad DT, Avedøre

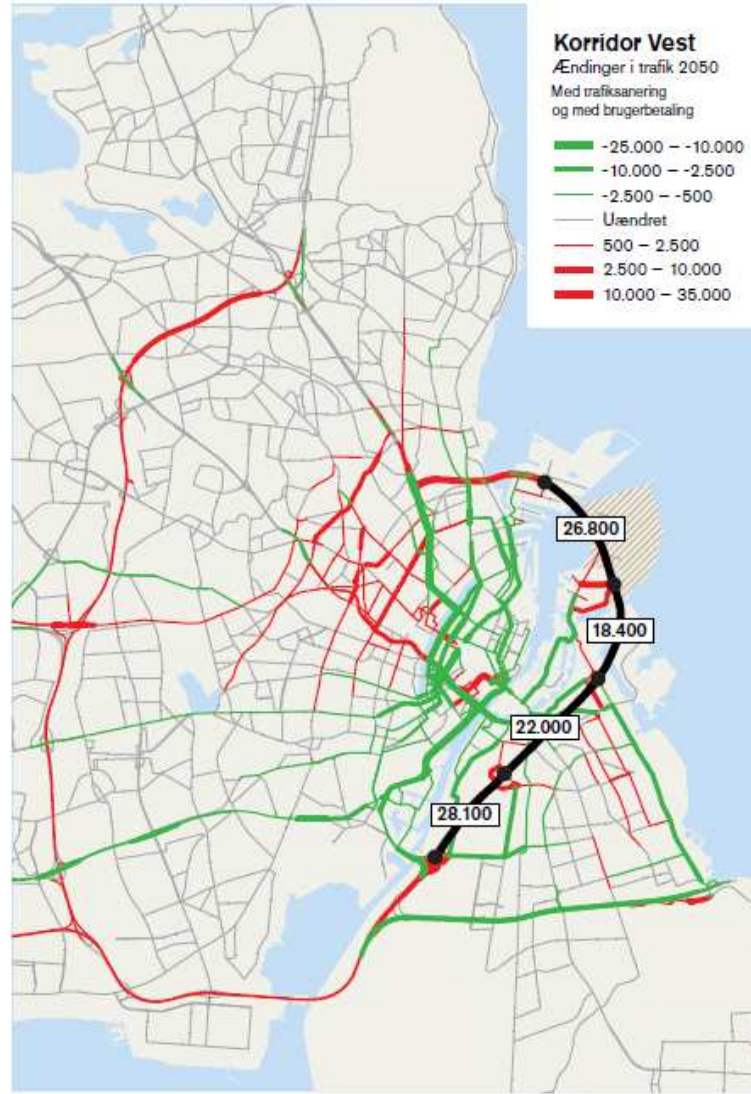




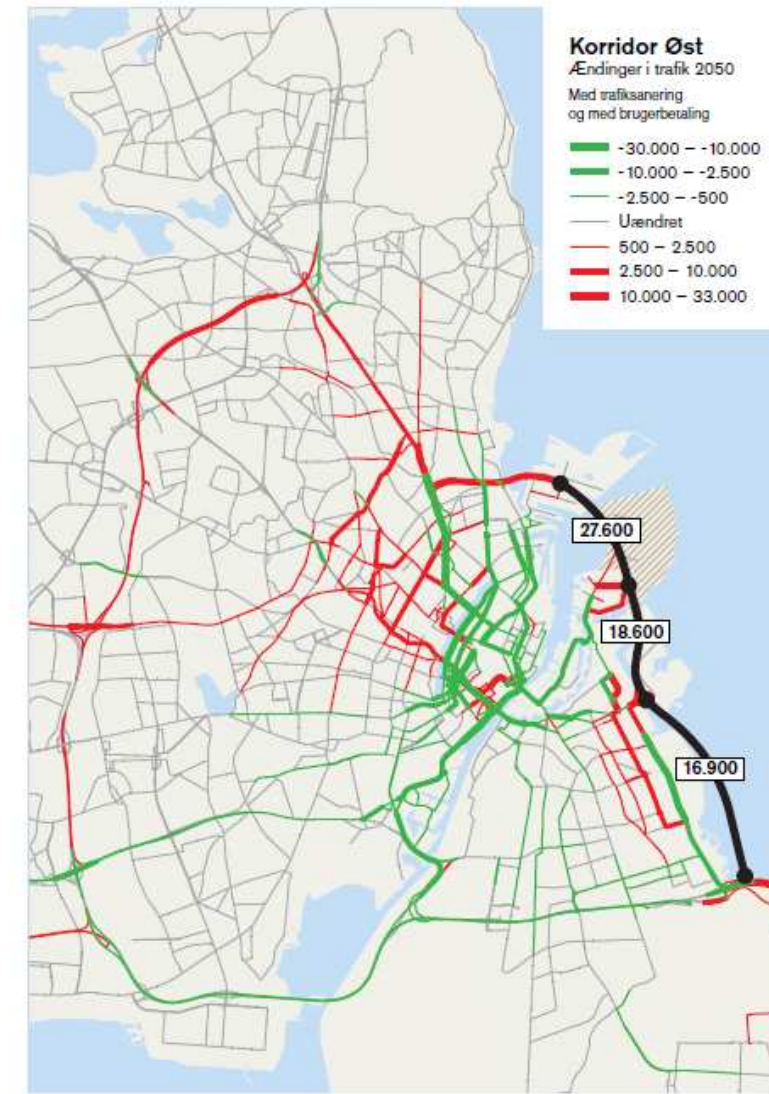
# SAMMENLIGNING AF PRIMÆRE ALTERNATIVER

- B4 aflaster mere på Amager end B1
- Veje vest for Englandsvej belastes ens
- B1 giver smutvejskørsel og omvejskørsel på indre vejnet øst for Englandsvej
- Behov for samlet plan for lokalvejnettet og omfattende trafiksanering i B1
- Vejnettet er under pres. Nye boligprojekter kræver mere trafiktal kapacitet – vej, koll., sti

B4



B1





# MULIG SUPPLERENDE VEJKAPACITET

- Vejlands Alle opgraderes som udgangspunkt fra Englandsvej til Østlig Ringvej B1
- Ultimative løsning valgt for at beregne potentialet
- Kombination CC-tunnel og boret tunnel, så bygninger ikke berøres
- Hastighed 80 km/t
- 2x2 kørespor så kapaciteten er ok



# MULIG SUPPLERENDE VEJKAPACITET

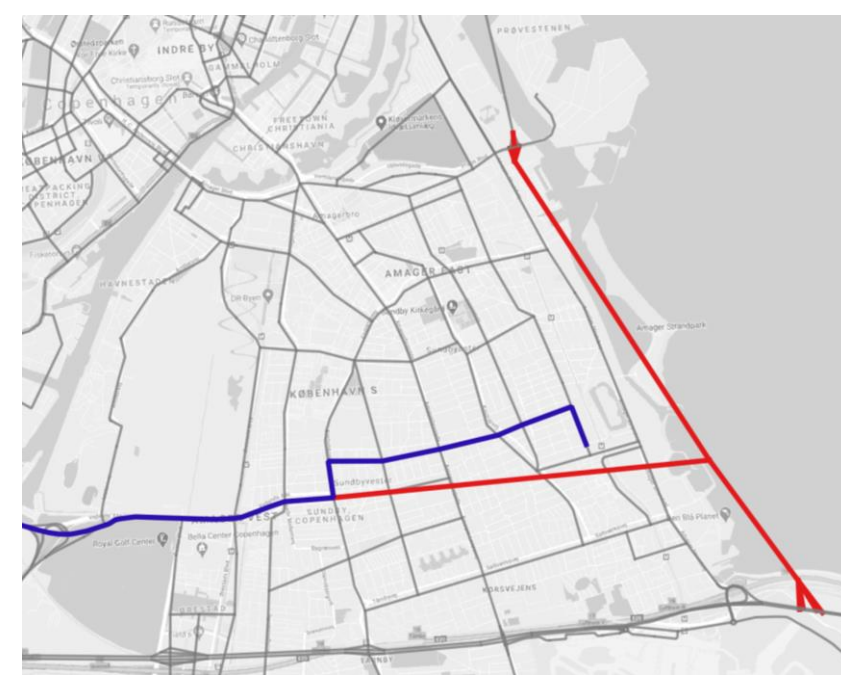
- Primære effekt: Aflastning af Amagermotorvejen ca 10%
- Amager Strandvej aflastes 5%
- Spredte aflastninger i lokalområder
- Røde Mellemvej øges ca 10%





# MULIG SUPPLERENDE HØJKLASSET METRO

- Giver ingen signifikant effect.
- Det er således ikke så meget et spørgsmål om at øge udbuddet af Metro, men at give den rette lokale service
- Årsag:
  - Allerede meget høj anvendelse af kollektiv trafik og cykel på Amager
  - Amager har god dækning med højklasset metro,
  - S og C busser på Amagerbrogade.
  - Dem der ville flytte til kollektiv trafik er flyttet pga god dækning og høje parkeringspriser
  - Nye store udviklinger vil kunne presse eksisterende metro på kapaciteten



# MULIG SUPPLERENDE HØJKLASSET METRO

ØICC – BYOMRÅDERS TRANSPORTVANER

Indpendlere	Byplanmæssige variable				Pendling	Transportmiddelvalg				
	Område	Bebyggelsestæthed (andel etagebebyggelse)	Afstand til Københavns centrum	Prisniveau for parkering (vurderet pris)		Metrobetjening	Gennemsnitlig pendlingsafstand	Kollektiv transportformer	Gang/cykel	Fører af motorkøretøj
Nordhavn	97%	4	Relativt højere	Nej	16,6 km	28%	53%	17%	0%	81%
Vanløse	91%	6	Relativt lavere	Ja	8,2 km	23%	30%	47%	0%	53%
Ørestad	89%	6	Relativt højere	Ja	16,9 km	26%	42%	31%	1%	68%
Amager Øst	71%	5	Relativt lavere	Ja	15,8 km	8%	42%	41%	9%	50%
Sydhavn	100%	4	Relativt højere	Nej	16,1 km	24%	29%	46%	1%	53%
Gladsaxe	57%	10	Relativt lavere	Nej	16,2 km	10%	27%	61%	2%	37%
Solrød	25%	30	Relativt lavere	Nej	16 km	14%	8%	77%	0%	22%



# SPØRGSMÅL OG DISKUSSION