



5. oktober 2018

Sagsnr.
2018-0246191

Dokumentnr.
2018-0246191-12

Sagsbehandler
Henrik Rejnhold Jørgensen

Bilag 4

Forvaltningernes bemærkninger til udviklers trafikale løsningsforslag

Sammenfatning og konklusion

Projektforslaget for udvikling af området omkring Vesterport banegrav indebærer en lukning af Hammerichsgade for gennemkørende trafik. For at minimere konsekvenserne for biltrafikken, som følger af lukningen af Hammerichsgade, foreslår projektudviklers rådgiver en række afværgeforanstaltninger, som primært består i at reducere grøntid for bløde trafikanter i udvalgte kryds, så grøntiden i stedet tildeles bilisterne for at minimere forsinkelsen dem. Samlet set indebærer udviklers foreslåede løsning markant forlængede rejsetider for både busser, cyklister og biler samt forringede forhold for fodgængere.

Forvaltningerne vurderer, at de trafikale konsekvenser af projektets løsningsforslag har for store negative konsekvenser for alle trafikantgrupper. De negative konsekvenser vurderes ikke at blive opvejet af de lokale forbedringer for fodgængere og cyklister, som fredeliggørelsen af byrum og nye stiforbindelser umiddelbart omkring Vesterport banegrav vil medføre.

Trafikanalysen

Projektudviklers trafikanalyse redegør for de trafikale konsekvenser af projektet ved Vesterport banegrav og rummer et løsningsforslag til, hvordan trafikken i analyseområdet fremadrettet kan håndteres. For at mindske de trafikale konsekvenser for biltrafikken, som en lukning af Hammerichsgade vil medføre, foreslår projektudviklers rådgiver en række afværgeforanstaltningerne. Afværgeforanstaltningerne er primært justering af 5 signalanlæg i analyseområdet, som forlænger grøntid for biltrafikken og forkorter grøntid for cyklister og fodgængere.

De trafikale konsekvenser vurderes ud fra myldretiden om eftermiddagen, hvor trafikken på de påvirkede strækninger vil være mest intens.

Forudsætninger i analysen, infrastruktur

- Hammerichsgade lukkes for biltrafik mellem H.C. Andersens Boulevard og Ved Vesterport.

Byplan Indre

Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

EAN nummer
5798009809452

- Hammerichsgade mellem Vesterbrogade og Ved Vesterport er lukket for gennemkørende biltrafik, men giver adgang for bustrafik og ærindekørsel til parkering.
- Vandværksviadukten – Axeltorv lukkes for biltrafik.
- Ved Vesterport mellem Vester Farimagsgade og Hammerichsgade er lukket for biltrafik, men åben for bustrafik.

Forudsætninger i analysen, trafikudvikling

- Trafikniveauet i 2025 er i rapporten holdt på 2014 niveau, da kapaciteten på vejnettet i analyseområdet er opbrugt. Der vil dermed ikke være flere bilister, der frem over vil anvende vejene som del af deres rute på tværs gennem kommunen. Det forventes derfor ikke, at trafikmængderne i myldretiden vil stige ved den normale trafikfremskrivning. Tællinger i området viser, eksempelvis, at trafikken, på veje som Østerbrogade, Tagensvej, Åboulevard og Gl. Kongevej på tværs af søsnittet ikke er steget de seneste år. Trafikken forventes altså kun at ville stige med det, der har et egentligt ærinde i området i kraft af nye byggerier (IKEA, Posten og Vesterport-projektet).
- Trafikanalysen medtager den yderligere ny trafik, genereret fra større byudviklingsområder i nærheden: Posthusgrunden, IKEA samt den trafik, som projektet for Vesterport forventes at generere.
- Af den nuværende trafik på Hammerichsgade vurderes det, at 15% vil ændre rute uden om analyseområdet ved lukning af Hammerichsgade
- Den kollektive trafik er justeret i forhold til Movias busnet 2019 og dertilhørende ny metro.
- Geometriske og signaltekniske ændringer ifm. projektet på Posthusgrunden, den nye IKEA, signaloptimeringen af Vesterbrogade-korridoren, samt de intelligente trafikløsninger, der er, eller er på vej til at blive, implementeret.

Trafikanalysens resultater

Der kører i dag ca. 7.000 biler i døgnet på Hammerichsgade. Hvis Hammerichsgade lukkes for gennemkørende biltrafik, viser trafikanalysen, at det primært vil medføre stigning i biltrafikken på Tietgensgade, H.C. Boulevard, Vesterbrogade, Vesterbro Passage og Vester Farimagsgade.

Biltrafik

Selv med de foreslåede afværgeforanstaltninger vil biltrafikken opleve længere rejsetid i myldretiden:

- I Tietgensgade vil bilisterne opleve den største forøgelse af rejsehastigheden med 10-15 minutter længere rejsetid.
- På Vesterbrogade forlænges rejsetiden med op til 7 ½ minut.

- På H.C Andersens Boulevard forlænges rejsetiden med op til 10 minutter.

Samlet set vil bilisterne få markant længere rejsetid.

Busser

Busserne vil også få længere rejsetid i myldretiden.

Linjerne 2A, 5C OG 7A vil i gennemsnit få et halvt minut længere rejsetid pr. bus.

Linjerne 250S, 10, 23, 26, 31, 33, 37 og 68 får i gennemsnit en længere rejsetid på 2 ½ minut i myldretiden.

Cyklister

Afværgeforanstaltningerne, hvor der tages grøntid fra de bløde trafikanter, vil medføre, at cyklisterne får en længere rejsetid. På nogle strækninger forlænges rejsetiden med lidt over et minut.

Fodgængere

Fodgængerne vil opleve dårligere serviceniveau i de kryds, hvor grøntiden reduceres. Indledende beregninger viser, at grøntiden for fodgængere eksempelvis i krydset Bernstorffsgade/ Tietgensgade reduceres fra nuværende 30-32 sekunders grøntid til forventet 18 sekunders grøntid og i krydset Hammerichsgade/ Axel Torv/ Vesterbrogade fra nuværende 34-30 sekunders grøntid til forventet 22 – 28 sekunders grøntid. Beregningerne er indledende og skal vurderes med forbehold, men de giver dog en indikation på det omfang, som reduktion af service for fodgængere kan forventes at få.

Forbedringer

Vesterport-projektet vil skabe et mere fredeligt byrum lokalt omkring Hammerichsgade, hvor der kun vil køre biler til parkering, service og varelevering. Projektet vil forbinde supercykelstien langs Kampmannsgade med cykelstien langs H. C. Andersens Boulevard. Projektet rummer derfor lokale forbedringer for de bløde trafikanter omkring selve projektområdet.

Afværgeforanstaltninger

Ud over de afværgeforanstaltninger, trafikanalysen vurderer konsekvenserne af, opstiller trafikanalysen en generel mulighed for, at kommunen evt. kan dosere trafikken ind til analyseområdet eller gennemføre tiltag der ændrer på den totale biltrafik, der kører på kommunens veje. Konsekvensen af at bruge sådanne virkemidler vil kræve en større trafikanalyse ud over analyseområdet.

Forvaltningernes vurdering af trafikanalysens løsningsforslag

En lukning af Hammerichsgade for gennemkørende biltrafik vil medføre mærkbare rejsetidsforlængelser for alle trafikantgrupper. På flere af strækningerne, hvor rejsetiden bliver forlænget, arbejder

kommunen i forvejen med servicemål for at forbedre fremkommeligheden. En lukning af Hammerichsgade for gennemkørende trafik og implementering af de foreslåede afværgeforanstaltninger vil bidrage negativt til at kunne opfylde de opstillede servicemål.

Umiddelbart kan forlængede rejsetider på lidt over et minut for cyklisterne virke mindre betydende. Men forbedringer af samme størrelsesorden har på eksempelvis Vesterbrogade krævet store anlægsinvesteringer. Rejsetiden er en af de mest afgørende faktorer ved valg af transportmiddel, og forlængede rejsetider for cyklister vil have negativ effekt på at opfylde målet om, at 75% af alle ture i København skal foregå i gang, på cykel eller med kollektiv trafik.

Økonomiforvaltningen har fået Movia til, at beregne hvad den øgede rejsetid vil have af driftsomkostninger. Movia har oplyst, at de opstillede forlængelser af rejsetiden for busserne i analyseområdet, vil give forøgede driftsomkostninger i størrelsesorden 2 mio. kr. for Københavns Kommune. Frederiksberg Kommune vil også få større driftsomkostninger på de buslinjer, der har rute gennem Frederiksberg, i størrelsesorden 200.000 kr.

Der er endnu ikke foretaget beregninger for forventede indtægtstab som følge af længere rejsetider, men netop de længere rejsetider for busserne vil erfaringsmæssigt betyde et fald i passagertal.

Fodgængerne vil opleve væsentligt dårligere serviceniveau i de signalanlæg, hvor der foreslås afværgeforanstaltninger. Op mod 1/3 af grøntiden reduceres i flere kryds, og dette vil kunne medføre opstuvning af fodgængere omkring signalanlægget, der dels spærrer for fodgængere der blot skal passere forbi, men også forlænger ventetiden for at kunne krydse vejen.

Forvaltningerne har udelukkende taget stilling til de afværgeforanstaltninger, som indgår i trafikanalysens konkrete løsningsforslag. Forvaltningerne har ikke taget stilling til de generelle, yderligere muligheder, som nævnes i analysen, for at kommunen kan reducere biltrafikken i analyseområdet eller med andre tiltag reducere biltrafikken generelt på kommunens veje.

En dosering af trafikken til analyseområdet, vil have konsekvenser for trafikken udenfor analyseområdet. Det vil derfor kræve yderligere trafikanalyse fra projektudvikleren at belyse disse konsekvenser.

Konklusion

Særligt de forlængede rejsetider for cyklister og busser vil have negativ effekt på, at opfylde målet om, at 75% af alle ture i København skal foregå i gang, på cykel eller med kollektiv trafik.

En samlet vurdering af det trafikale løsningsforslag, som rummes i projektudviklers trafikanalyse, er derfor, at en lukning af Hammerichsgade vil have for store negative konsekvenser for alle trafikantgrupper, og at de ikke kan opvejes af de få lokale, trafikale forbedringer, projektforslaget vil give.

Hvis projektet omkring Vesterport fortsat skal fremmes, er den trafikfaglige vurdering, at der bør arbejdes med løsninger, der ikke har så omfattede negative konsekvenser for alle trafikantgrupper.