



Bilag 8 Vejkapacitet på Sundkrogsgade

Resumé

I lokalplansforslag for Svanemølleholm er Sundkrogsgade udlagt, så den kan anlægges som 4-sporet vej, mens den del af Sundkrogsgade, der ligger nord for Levantkaj vest, kan anlægges som 2-sporet vej. Det areal, der herved frigøres, kan anlægges som bynatur i form af beplantet bed, idet bredden på vejudlægget fastholdes. I forbindelse med "forundersøgelsen af Østlig Ringvej" er der udarbejdet trafikberegninger for forskellige scenarier. Det scenarie, der medfører den største fremtidige trafik i 2050 på Sundkrogsgade er 15.500 biler (på hverdage). Forvaltningens faglige vurdering er, at en to-sporet vej på denne strækning har kapacitet til de 15.500 biler, tilsvarende Ørestads Boulevard syd for Hannemanns Alle, der også er 2 sporet og i dag afvikler 16.500 biler i døgnet på hverdage.

I overensstemmelse med Kommuneplan 2019 er Sundkrogsgade klassificeret som bydelsgade. Bydelsgader skal sikre fordelingen af trafikken i de enkelte bydele, og gennemkørende trafik skal søges minimeret. Det er særligt signalanlæggene, der definerer serviceniveauet og den kørselskomfort, man som trafikant oplever. Hvis Sundkrogsgade på den aktuelle strækning (nord for Levantkaj vest) anlægges med 2 kørespor, skal der ikke etableres signalanlæg ved adgangen til det nye kontorbyggeri.

En generel udvidelse af Sundkrogsgade til 4 kørespor nord for Levantkaj Vest, vurderes at give et væsentligt kapacitetsoverskud på strækningen. Et kapacitetsoverskud vil kunne medvirke til en generel større andel, der vælger at benytte bilen som transportmiddel, og kunne medvirke til at Sundkrogsgade benyttes som gennemkørende vej til og fra Nordhavnstunnellen. En øget gennemkørsel vil være til gene for beboere og brugere af området, og gennemkørende trafik på bydelsgader som Sundkrogsgade, skal minimeres. Den trafik, der ikke har ærinde i Nordhavn, men skal benytte en eventuel Østlig Ringvej, skal benytte det overordnede vejnet. Omkring Nordhavn vil det primært være Kalkbrænderihavnsvej, og ikke Sundkrogsgade som gennemkørselsvej.

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer på den baggrund, at det ikke er nødvendigt at anlægge den omhandlede del af Sundkrogsgade, (der ligger nord for Levantkaj vest) som en 4-sporet vej. Strækningen vil med højt serviceniveau kunne afvikle 15.500 biler i døgnet på hverdage. Trafikanalysen, som By & Havn har fået udarbejdet i forbindelse med Svanemølleholm, viser, at signalanlægget Sundkrogsgade – Levantkaj Vest vil opfylde serviceniveau C, som er et højt serviceniveau med lave "middelforsinkelser" i

14. august 2020

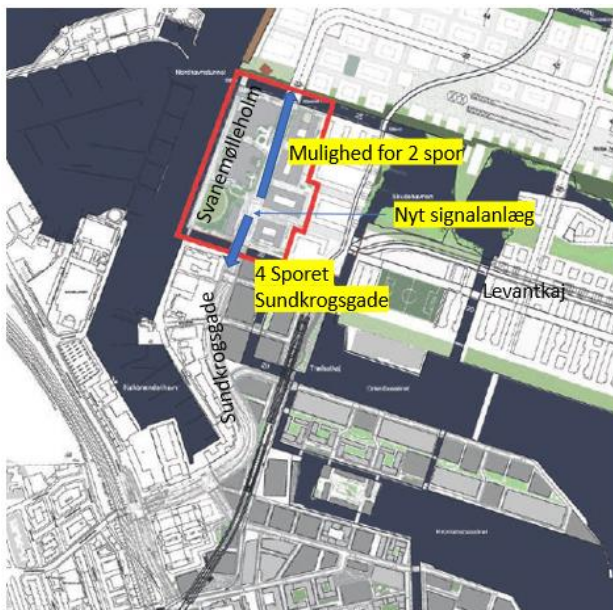
Sagsnummer
2020-0182995

Dokumentnummer
2020-0182995-9

Plan, Analyse, Ressourcer og
CO2-reduktion
Byplan Nord
Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

signalanlægget, der er den forsinkelse, man som bilist i gennemsnit vil opleve, når man kører på Sundkrogsgade og kører gennem signalanlægget. Det bemærkes, at Sundkrogsgade udlægges i fire spor, men foreslås for så vidt angår den del, der ligger nord for adgangsvejen til Levantkaj Vest (Containervej), anlagt i to spor. Med udlægget kan vejen om nødvendigt senere udvides fx med bredere cykelstier, busbaner eller flere kørespor for biler. En eventuelt senere udvidelse skal i så fald finansieres af Københavns Kommune ved fremtidig budgetlægning.



Strækning der kan anlægges i 2 spor

Baggrund

Som del af forslag til lokalplan for Svanemølleholm er Sundkrogsgade udlagt, så den evt. senere kan anlægges som 4 sporet vej, men lokalplanforslaget rummer mulighed for, at den del af Sundkrogsgade, der ligger nord for Levantkaj vest, anlægges som 2 sporet vej og det frigjorte areal anlægges med bynatur i form af et ca. 100 meter langt beplantet bed.

Ud fra en trafikal vurdering vil det ikke på baggrund af den nuværende viden være nødvendigt at anlægge denne del af Sundkrogsgade som en 4 sporet vej.

Vurderingen tager udgangspunkt i den seneste trafikanalyse for biltrafikken i Nordhavn, der er udarbejdet i forbindelse med foranalysen til Østlig Ringvej.

Fremtidig trafik og infrastruktur i Nordhavn.

Når der planlægges for ny infrastruktur er udfordringen, at infrastrukturen skal afvikle trafikken effektivt og trafiksikkert både under de gældende forhold ved etableringen og samtidigt have en robusthed til at kunne afvikle den fremtidige trafik.

Jo længere en tidshorizont, der vurderes efter, jo mere vandskelligt bliver det at fastlægge vejanlæg præcist, hvorfor nye vejanlæg ofte sikres med vejbyggelinjer eller bredere vejudlæg end nødvendigt, så vejanlægget kan udvides i takt med behovet.

Den overordnede udvikling af Nordhavn er fastlagt i masterplanen fra 2009, der blev opdateret i 2018.

I 2027 vil Nordhavnstunnellen være etableret, så vil der være yderligere en adgangsvej til Nordhavn.

I foråret 2020 åbnede de første to metrostationer i Nordhavn, Nordhavn station og Orientkaj og yderligere to stationer, Levantkaj og Krydstogtkaj er udlagt i Kommuneplan 2019.

Der arbejdes med, hvordan den fremtidige linjeføring af metroen skal etableres i Ydre Nordhavn.

Sundkrogsgade

Sundkrogsgade er klassificeret som bydelsgade i Kommuneplan 2019. Bydelsgader skal sikre fordelingen af trafikken i de enkelte bydele, men gennemkørende trafik skal søges minimeret

Sundkrogsgade er løbende blevet udvidet i takt med udviklingen i Nordhavn og de stigende trafikmængder.

På Sundkrogsgade har der ikke været udfordringer med trængslen på strækningen, men der er udfordringer med trængsel i krydset Kalkbrænderihavngade - Sundkrogsgade - Vordingborggade.

Der er derfor en øvre grænse for byudviklingen i Nordhavn på 870.000 etagemeter frem til 2027, hvor Nordhavnstunnellen vil være etableret. Dette er sikret med Københavns Kommuneplan 2019, hvor Svanemølleholm er udpeget som et af de områder, der kan byudvikles allerede nu.

Kapacitet Sundkrogsgade

Kapaciteten på veje afhænger af det serviceniveau, der fastsættes. Dvs. hvilken kørselskomfort og rejsehastighed, man kan forvente på strækningen i de mest trafikerede perioder omkring myldretiderne.

I forbindelse med forundersøgelsen af Østlig Ringvej udarbejdes der en række trafikberegninger over de forskellige scenarier.

Forundersøgelsen for Østlig Ringvej vurderer primært de trafikale effekter på det overordnede vejnet, herunder på Sundkrogsgade, som indgår som del af undersøgelsen.

Forundersøgelsen for Østlig Ringvej er således det bedste grundlag, der er til rådighed for nuværende, til at kunne vurdere den trafikale udvikling på Sundkrogsgade. Trafikanalysen vurderer den trafikale udvikling frem til 2050.

Scenariet i Forundersøgelsen for Østlig Ringvej, der vil medføre *den største* trafikstigning på Sundkrogsgade, er Østlig Ringvej uden brugerbetaling. I det scenarie forventes der 15.500 biler i Sundkrogsgade på hverdage.

Det er sjældent, at det er strækningskapaciteten, der medfører trængsel og kødannelse på veje. Det er særligt i tætte byområder signalanlæggene, der definerer serviceniveauet og den kørselskomfort, man som trafikant oplever.

En 2-sporet vej kan på en fri strækning afvikle 1.700 personbiler i timen i begge retninger, samlet 3.400 biler i timen.

Hvis 15% af biltrafikken på Sundkrogsgade kommer i spidstimen, som er den mest intense periode i myldretiden, svarer det til ca. 2.325 biler i spidstimen, der vil være den største fremtidige belastning.

I forbindelse med udarbejdelsen af lokalplanen for Svanemølleholm, har By & Havn fået udarbejdet en trafikanalyse, om de trafikale konsekvenser ved etablering af signalanlæg på Sundkrogsgade ved Levantkaj Vest og ved indkørsel til nyt kontorbyggeri ved Svanemølleholm.

Trafikanalysen har taget udgangspunkt i 15.500 biler på Sundkrogsgade. I beregningerne er der tillagt ekstra buffer både for biltrafikken, men også for cykeltrafikken, der også har en begrænsende faktor for kapaciteten for biltrafikken i Sundkrogsgade.

Trafikanalysen viser, at trafikken i de to kryds kan afvikles med serviceniveau C. Man dimensionerer normalt for serviceniveau C ved ny-anlæg af signalregulerede kryds, da der dermed er et kapacitetsoverskud for den fremtidige trafikudvikling. Ved serviceniveau C overstiger den gennemsnitlige forsinkelse ved at køre gennem krydset ikke 35 sekunder i myldretiden, hvilket er højt serviceniveau i et nyt byområde med tæt by som Nordhavn.

Trafikanalysen viser, at trafikken vil blive afviklet flydende og inden for et signalomløb.

Hvis Sundkrogsgade ud for Svanemølleholm anlægges med 2 kørespor, skal der ikke etableres signalanlæg ved adgangen til det nye kontorbyggeri. Det vil betyde en mindre forbedring af kapaciteten end, hvis der er 2 signalanlæg på strækningen.

Der er derfor ikke, ud fra den viden om den fremtidige udvikling af trafikken i Nordhavn noget der indikerer behov for en generel 4-sporet Sundkrogsgade nord for Levantkaj Vest, hvis signalanlæggene dimensioneres og signalstyres effektivt. Trafikberegningerne for krydset Sundkrogsgade – Levantkaj Vest viser, at middelforsinkelsen for trafikken i Sundkrogsgade i krydset for de ligeudkørende er 19 sekunder fra syd og 10 sekunder fra nord. Middelforsinkelser i myldretiden i tætbyen på det niveau, set ud fra en generel vurdering af trafikafviklingen i tætbyen, vurderes at være på et højt serviceniveau.

En generel udvidelse af Sundkrogsgade til 4 kørespor nord for Levantkaj Vest, vurderes at give et væsentligt kapacitetsoverskud på strækningen. Et kapacitetsoverskud vil kunne medvirke til en generel større andel, der vælger at benytte bilen som transportmiddel og vil kunne medvirke til, at Sundkrogsgade benyttes som gennemkørende vej til og fra Nordhavnstunnellen og desuden skabes en større barriere for bløde trafikanter mellem områderne øst og vest for Sundkrogsgade.

På det eksisterende vejnet i kommunen er den sydlige del af Ørestads Boulevard den bedste reference til den fremtidige Sundkrogsgade nord for Levantkaj Vest. Ørestads Boulevard er en 2 sporet bydelsgade, hvor der i dag kører 16.500 biler til hverdag. På strækningen er der ikke de store trængselsmæssige udfordringer, men omkring signalanlægget ved Hannemann Allé er der dog i perioder trængsel, når trafikken fra motorvejen kører fra, til Ørestaden via Hannemanns Allé.

Der er ikke ud fra den forventede by- og trafikudvikling et behov for en 4-sporet Sundkrogsgade på Svanemølleholm (den del af Sundkrogsgade der ligger nord for Levantkaj vest), hvorfor der ikke bør fastlægges 4 spor for hele Sundkrogsgade i byudviklingsaftalen. Når trafikken vurderes ud fra så lange tidsperspektiver, bliver usikkerheden om den fremtidige trafik naturligvis større, da den udover den generelle samfundsudvikling også afhænger af fremtidige politiske beslutninger.

For at sikre den samlede fremtidige mobilitet på strækningen, er det derfor fornuftigt at sikre muligheden for eventuelt at kunne udvide vejprofilet i fremtiden.

Vejudlægget i lokalplanen vil desuden sikre, at der kan tages et valg fx i stedet for yderligere kørespor til biltrafik, bredere cykelstier, fortove eller busbaner.

Udtalelse af 20. august 2020 fra By & Havn.

”By & Havn anlægger den vej, der politisk bliver besluttet, og som vil fremgå af den betingede byudviklingsaftale, der indgås mellem By & Havn og Københavns Kommune for Svanemølleholm. Såfremt det aftales, at vejen anlægges som en 2-sporet vej, betinger By & Havn sig, at vejen overdrages som sådan til kommunen, og såfremt kommunen på et tidspunkt ønsker vejen udvidet, er udgiften hertil By & Havn uvedkommende.

By & Havn gør i øvrigt opmærksom på, at Sundkrogsgade fra Kalkbrænderihavnsvej til den sydligste kanal på Svanemølleholm (Roerkanalen) er i gang med at blive anlagt som en 4-sporet vej, der forventes at være færdiganlagt i første halvdel af 2022. Broen over den sydlige kanal til og med holmegaden på Svanemølleholm, der leder trafikken til Levantkaj Vest vil også blive anlagt som en 4-sporet vej jf. lokalplanen. Vi gør i den forbindelse opmærksom på, at det bør tænkes ind i projekteringen af broen hen over den nordlige kanal, når planlægningen når dertil, om broen skal anlægges med 2 spor eller om den skal anlægges med en bredde, så den er forberedt til en evt. 4-sporet vej.”