



## **Teknik- og Miljøudvalget**

28. september 2018

### **Svar på spørgsmål fra Alex Vanopslagh forud for TMU-møde mandag den 1. oktober 2018**

Sagsnr.  
2018-0160942

Dokumentnr.  
2018-0160942-15

I forbindelse med Teknik- og Miljøudvalgets møde den 1. oktober 2018 har Alex Vanopslagh (I) stillet nedenstående spørgsmål til trafikanalysens indhold.

#### Spørgsmål 1:

Vil forvaltningen anmode ingeniørfirmaet MOE om skriftlige kommentarer til hele Rambøll's notat af 16. september 2018, som kan tilgå udvalget inden næste møde i TMU, herunder med kommentarer til følgende kritiske oplysninger fra Rambøll om MOE's analyse; "Der er altså endog meget store divergenser mellem det kalibrerede 2018 udgangspunkt – som netop benyttes til at konkludere på 2025 scenarierne – og den ret faktiske optalte trafik i området", (jf. Trafiktællingen fra maj 2018)

Samt: "Det må konstateres, at det stadig ikke kan oplyses hvilken trafik der i Moe's analyse er lagt ind i spidsbelastningerne".

#### *Teknik- og Miljøforvaltningens svar:*

Teknik og Miljøforvaltningen har sendt spørgsmålene videre til By og Havn. Som ønsket på seneste udvalgmøde vil By og Havns trafikrådgiver, MOE, deltage på Teknik- og Miljøudvalget møde den 1. oktober. By og Havn/MOE vil her svare på Rambølls notat. Det har ikke været muligt med få dages varsel at få udarbejdet skriftlige svar.

#### Spørgsmål 2:

Kan forvaltningen bekræfte Rambøll's opsummering i notatet af 16. september 2018 af trafikbelastningen ift. MOE's analyse, hvoraf det fremgår at etableringen af HCAAT-projektet før ibrugtagningen af Nordhavnstunnellen kun forårsager en trafikstigning i morgen- og eftermiddagsspidsbelastningen på hhv. 1,3 pct. og 2,1 pct. i antallet af køretøjer eller hhv. 57 og 93 flere køretøjer ud over basisscenariet med mere end de øvrige 4300 køretøjer, hvilket kun leder til en gennemsnitlig forsinkelse på 17 sekunder i morgentrafikken og 12 sekunder i eftermiddagstrafikken?

#### *Teknik- og Miljøforvaltningens svar:*

Det fremgår af MOEs trafikanalyse, på hvilken måde HCAAT påvirker trafikafviklingen i krydset i forhold til basisscenariet for 2025, der indeholder den mulige udbygning i Nordhavn uden HCAAT.

#### **Byplan Nord**

Njalsgade 13  
Postboks 348  
2300 København S

EAN nummer  
5798009809452

Trafikanalysen viser ændringerne for hvert ligeud spor og svingbane, både hvad angår antallet af køretøjer, gennemsnitlig forsinkelse, gennemsnitlig kølængde og serviceniveau.

Trafikanalysen viser derfor, hvor der opstår trængselsmæssige udfordringer i krydset med den mulige udbygning i Nordhavn, og på hvilken måde HCAAT påvirker de enkelte ligeud spor og svingbaner. Det samlede gennemsnitsresultat for trængsel i krydset, der er oplistet i MOEs trafikanalyse, giver ikke et retvisende billede af de store forskelle i krydsets enkelte elementer. Nogle steder i krydset vil der være fornuftig fremkommelighed. Andre steder vil der være store trængselsproblemer. Det bemærkes også, at Vordingborggade ikke indgår i beregningen af krydsets samlede gennemsnitlige trængsel.

### Spørgsmål 3:

Forvaltningen bedes skriftligt kommentere konklusionen fra Rambøll's trafikanalyse af 16. september 2018, vedr. HCAAT-projektet, som dels lyder; ”med ovenstående bemærkninger finder Rambøll stadig at MOE's analyse på ingen måde kan danne grundlag for at påvise at HCAAT projektet er årsag til at krydset Sundkrogsgade/Kalkbrænderihavnsgade i et 2025 scenarie ikke vil fungere”, og dels fortsætter; ”Trafikbelastningen fra HCAAT er minimal i spidsbelastningerne og kan absorberes på det eksisterende vejanlæg i Nordhavn på kort sigt (før 2027) uden anlæg af / forsinkelse af Nordhavnstunnel samt forlængelse af metro fra Orientkaj, set over døgnet”?

### *Teknik- og Miljøforvaltningens svar:*

Den trafikanalyse, By og Havn har fået udarbejdet af MOE, er efter forvaltningens vurdering en gennemarbejdet trafikanalyse. Der vil altid være faglige detaljer, der kan give anledning til en faglig diskussion omkring, men i forhold til belysning af den mulige udvikling i Nordhavn uden anlæg af en Nordhavnstunnel, giver trafikanalysen gode faglige svar på de kapacitetsmæssige udfordringer i krydset Kalkbrænderihavnsgade – Sundkrogsgade – Vordingborggade. Trafikanalysen viser, at allerede den aftalte byudvikling forventes at skabe trafikale udfordringer i krydset.

### Spørgsmål 4:

Hvad er den nøjagtige årsag til at både forvaltningen og Moe arbejder ud fra en forudsætning om, at HCAAT-projektet er færdigt i 2025, når HCAAT selv angiver, at de tidligst vil kunne være færdige i 2027? Er bygherre for pessimistisk om egne evner til at gennemføre projektet før 2027?

### *Teknik- og Miljøforvaltningens svar:*

Der er i Nordhavn med de vanskelige adgangsforhold aftalt en begrænset udviklingsmulighed på 870.000 m<sup>2</sup> indtil Nordhavnstunnelen er åbnet.

Trafikanalysen belyser de kapacitetsmæssige udfordringer i Krydset Kalkbrænderihavnsvej – Sundkrogsgade – Vordingborggade for den aftalte udbygning af Nordhavn, og et scenarie med yderligere udbygning med HCAAT *uden* anlæg af en Nordhavnstunnel. Trafikanalysen belyser derfor de trafikale konsekvenser for den infrastruktur, der med sikkerhed vil være etableret, og vil skulle håndtere udbygningen i Nordhavn og eventuelt HCAAT.

Analysen tager udgangspunkt i 2025 som basisscenarie. Principielt kunne basisscenariet godt være 2027, hvor trafikken fremskrives yderligere et par år, men grundstrukturen for infrastrukturen uden en Nordhavnstunnel vil være den samme uanset om man bruger 2025 eller 2027. Det er derfor ikke afgørende for analysens konklusion.

Spørgsmål 5:

Hvorfor skal en lokalplan, som kan omfatte etableringen af HCAAT-projektet i Ydre Nordhavn, tidligst vedtages 2 år før den forventede ibrugtagning af Nordhavnstunnelen i 2027, når ingeniørfirmaet Rambøll oplyser at projekterings- og byggeperioden for HCAAT-projektet er 6-7 år? Det kunne vel lige så være fire eller fem år før?

*Teknik- og Miljøforvaltningens svar:*

Det samlede HCAAT projekt består af flere dele, der hver for sig vil kunne opføres uafhængig af hinanden. Nogle af disse dele vil kunne projekteres og opføres på kortere tid og vil derfor kunne ibrugtages inden Nordhavnstunnelen åbner. Jævnfør i øvrigt tidligere notat i sagen, som kan findes her:

<https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/21475410-29262324-1.pdf>

Karsten Biering Nielsen  
Vicedirektør