



Teknik- og Miljøudvalget

12. september 2018

Spørgsmål til trafikanalysen og henvendelse fra Rambøll

Sagsnr.
2018-0160942

I forbindelse med Teknik- og Miljøudvalgets møde den 17. september 2018 har Alex Vanopslagh (I) stillet nedenstående spørgsmål til trafikanalysens indhold.

Dokumentnr.
2018-0160942-12

Teknik- og Miljøforvaltningen har herudover den 11. september 2018 modtaget en henvendelse fra Rambøll, der er trafikrådgiver for HCAAT. I henvendelsen kommenterer Rambøll på trafikanalysen udarbejdet af MOE. Forvaltningen har bedt MOE om at fremsende deres bemærkninger til henvendelsen fra Rambøll. Henvendelsen fra Rambøll og MOEs bemærkninger er vedlagt vedlagt.

Sagsbehandler
Tue Alstrup Avnby

Spørgsmål fra Alex Vanopslagh (I)

1. Kan forvaltningen oplyse, hvorfor forvaltningen ikke mener at kunne udarbejde en lokalplan i denne valgperiode, som muliggør ibrugtagning af oplevelsesparken og højhus-tårnet om 9 år, når metroforbindelsen og Nordhavnstunnelen fra ultimo 2027 kan sikre trafikbetjeningen af gæsterne?
2. Hvorfor tager MOE ikke hensyn til, at trafikbelastningen fra HCAAT ikke antages at ske under spidsbelastningsperioder under morgen- og eftermiddagstid, blandt andet fordi parken først åbner kl. 11?
 - A. 2.A. Dette er en helt central forskel på de to trafikanalyser - kan udvalget bestille et notat hos MOE, hvor de tager højde for, hvorvidt trafikbelastningen vil foregå i myldretiden?
 - B. 2.B. Er det muligt at bede om en trafikanalyse, som tager udgangspunkt i, at HCAAT-parken først åbner samtidig med at Nordhavnstunnelen - som HCAAT-teamet også angiver er forudsætning for åbningen?
3. Hvad er forvaltningens kommentarer til, at MOEs trafiktælling og forudsætning for trafikbelastning på Vordingborggade er foretaget i 2017 og dermed inden Nordhavnsvejens åbning? Kan udvalget bede MOE eller anden aktør om, at tage hensyn til Nordhavnsvejens åbning i en ny trafikanalyse?
4. Kan forvaltningen oplyse grundlaget for, at forvaltningen i forslaget til planproces for HCAAT-projektet først vil give en lokalplan i 2025 med henvisning til analysen af trafikbelastningen i Nordhavn i perioden 2025-27, når HCAAT har oplyst, at de ikke ønsker ibrugtagning af oplevelsesparken og højhus-tårnet før infrastrukturen med en fremrykket metro til Krydstogtskaj og Nordhavnstunnelen er etableret,

Byplan Nord

Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

EAN nummer
5798009809452

- forventeligt ultimo 2027, og ingeniørfirmaet Rambøll tilmed har oplyst, at med en lokalplan i 2021 vil HCAAT-projektet først kunne forventes færdiggjort 6-7 år senere, dvs. når infrastrukturen er forbedret i 2027?
5. Har der været nogen fortilfælde, hvor forvaltningen har indført krav om en tildeling af lokalplan tidligst 2 år før etablering af ny infrastruktur, når bygherre skriftligt har tilkendegivet at vedkommende ikke ønsker at ibrugtage projektet før infrastrukturen er på plads?
 6. Kan forvaltningen oplyse, hvorvidt man tidligere har stillet krav om gennemførelse af trafikanalyser for trafikpåvirkningen fra et potentielt byggeprojekt, som omhandler en tidsperiode før byggeprojektet ønskes etableret og ibrugtaget af bygherre?
 7. Kan forvaltningen oplyse, hvorvidt kommunen eller sælger af arealerne i Ydre Nordhavn, KK´ udviklingsselskab By & Havn, kan opstille krav/klausuler eller indgå aftale med bygherre om, at ibrugtagningstidspunktet for HCAAT-projektet forudsætter etablering af Nordhavnstunnellen og metroforbindelse til Krydstogtskaj, som skal betjene de mange gæster?
 8. Kan forvaltningen oplyse et skøn over de økonomiske tab for KK, By & Havn samt Metroselskabet, hvis gennemførelsen af HCAAT-projektet skubbes ca. 4 år pga. forvaltningens krav om lokalplan i 2025 fremfor 2021, herunder tabet af gevinsterne ved en forsinket investering i projektet på ca. 6,5 mia. kr. med 4 år, forsinket betaling for arealkøbet/byggeretter på ca. 1 mia. kr. til By & Havn og tabet af ca. 600.000 årlige passagerer til metroen ud til Krydstogtskaj i 4 år fra 2027-2031?

Teknik- og Miljøforvaltningens svar på de stillede spørgsmål:

Ad 1)

Teknik- og Miljøforvaltningen kan ikke udarbejde en lokalplan for området før byudvikling er muliggjort i Kommuneplanens rækkefølgeplanlægning og der er vedtaget en kommuneplanramme, der muliggør lokalplanlægning for byggeriet. Det er herudover en forudsætning for vedtagelse af nyt plangrundlag i lokalplanområdet i den nordøstlige del af Ydre Nordhavn, at Metroloven ændres. Plangrundlaget bør dog tidligst være færdigt to år inden åbning af Nordhavnstunnellen, da der ellers er en risiko for, at bebyggelse kan færdiggøres og ibrugtages og derved tilføre yderligere trafik ad Sundkrogsgade, inden Nordhavnstunnellen åbner.

Ad 2)

Trafikanalysen tager hensyn til, at 75 % af de besøgende kommer i weekenden og kun en lille del på hverdage.

Ad 2B) Trafikanalysen har vurderet kapaciteten i krydset Kalkbrænderihavns­gade – Sundkrogsgade – Vordingborggade for den mulige udbygning i Nordhavn, og en yderligere udbygning med HCAAT, for at vurdere hvorvidt krydset i sig selv kan afvikle denne trafik på et acceptabelt niveau. VVM for Nordhavnstunnel viser, at ved anlæg af en Nordhavnstunnel, vil Nordhavn kunne udbygges fuldt ud uden krydset Sundkrogsgade overstiger kapacitetsgrænsen.

Ad 3) By og Havn oplyser, at deres trafik­konsulent ikke vurderer, at forskellene i trafik­tallene ændrer på trafik­analysens overordnede konklusioner.

Ad 4)

Se Ad 1. Allerede den aftalte byudvikling forventes at skabe trafikale udfordringer på Sundkrogsgade.

Ad 5)

Nej. En lokalplan giver en umiddelbar byggeret uagtet andre indgåede aftaler.

Ad 6)

Der er netop i Nordhavn med de vanskelige adgangsforhold aftalt en begrænset udviklingsmulighed indtil Nordhavnstunnelen er åbnet. Forvaltningen finder, at det er nødvendige oplysninger for at belyse effekterne for et evt. kommende byggeri ud over det aftalte nærmere. Trafikanalysen skulle belyse, de kapacitetsmæssige udfordringer i Krydset Kalkbrænderihavns­gade – Sundkrogsgade – Vordingborggade, for den mulige udbygning af Nordhavn, og et scenarie med yderligere udbygning med HCAAT, uden anlæg af en Nordhavnstunnel.

Ad 7)

Der kan planmæssigt alene, ved ikke at vedtage en i Kommuneplanen fremrykket rækkefølgeplan og nye kommuneplanrammer sikres, at byggeriet ikke opføres før et givet tidspunkt.

Der vil ikke i en lokalplan kunne opstilles tidsmæssige kriterier for ibrugtagning af bebyggelse i relation til større infrastrukturanlæg, såsom Nordhavnstunnel og Metro. Fra det tidspunkt lokalplanen foreligger endeligt bekendtgjort, vil der på anmodning skulle udstedes byggetilladelse, og bebyggelsen vil kunne tages i brug, når den står færdig, uafhængigt af om metroen er anlagt til Oceankaj.

Sundkrogsgadekrydset ved Kalkbrænderihavns­gade er ikke dimensioneret til at kunne afvikle trafikken til byudviklingen i perspektivområdet i Nordhavn frem til en åbning af Nordhavnstunnelen. En åbning af Nordhavnstunnelen er derfor en forudsætning for udvikling af perspektivområdet.

Kommunalbestyrelsens muligheder for at vedtage en lokalplan endeligt, er fastlagt i planlovens § 27, der ikke indeholder en hjemmel til at vedtage lokalplanen betinget, men alene til at vedtage lokalplanen, eventuelt med mindre ændringer eller at undlade at vedtage lokalplanen.

Der kan kun optages bestemmelser i en lokalplan om forhold der er omfattet af Planlovens § 15, stk. 2, og der er ikke heri hjemmel til at betinge retten til at udnytte lokalplanens bestemmelser på forhold der ikke er reguleret af lokalplanen eller forhold uden for lokalplanområdet, som eksempelvis infrastrukturprojekter som Nordhavnstunnelen og Metrostationer. § 15 åbner heller ikke mulighed for at fastsætte rækkefølger eller tidsfæstelse for udnyttelsen af lokalplanens bestemmelser.

Det følger derfor af disse bestemmelser, at der med den endelige vedtagelse og offentlige bekendtgørelse af en lokalplan, gives en umiddelbar ret til kunne etablere forhold i overensstemmelse med lokalplanen inden for rammerne af den øvrige lovgivning, herunder en ret til at få udstedt eksempelvis en byggetilladelse.

Ad 8)

Forvaltningerne er ikke i besiddelse af oplysninger, der kan besvare spørgsmålet.

Privatøkonomiske – såvel som kommunaløkonomiske hensyn - er ikke et planmæssigt hensyn i planlovens forstand og således ikke et hensyn forvaltningen kan tage.

Henvendelse fra Rambøll - rådgiver for HCAAT

Forvaltningerne bemærker, at den trafikanalyse By og Havn har fået udarbejdet af MOE efter forvaltningens vurdering er 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.

I forhold til basis 2018 i trafikanalysen, er der mindre afvigelser i forhold til de nyeste trafiktællinger efter åbningen af Nordhavnsvej. Rambølls antagelser om, at trafikken i Vordingborggade vil falde efter åbningen af Nordhavnsvej er ikke korrekte, trafikken er steget med næsten 7 % i Vordingborggade. I forhold til trafikanalysens overordnede konklusioner, har de mindre afvigelser i trafikanalysens basis 2018 ingen betydning.

Trafikanalysen fra By og Havn tager udgangspunkt i de allerede vedtagne beslutninger om metro og infrastrukturen i området.

Det vil være muligt, at udvide trafikanalysen med en række scenarier. By og Havn's trafikrådgiver har vurderet, at det næppe vil ændre væsentligt på de overordnede konklusioner og anbefaler derfor ikke yderligere scenarier i denne trafikanalyse.

Trafikanalysen tager højde for, at hovedparten af trafikken til HCAAT kommer i weekenden. HCAAT vil dog også på hverdage have en påvirkning i myldretiderne, fra ansatte, varelevering, taxaer til hotellet mv. og om eftermiddagen også trafik til og fra HCAAT fra besøgende.

Trafikanalysens konklusioner omkring serviceniveau og hvornår man opnår serviceniveau F, er i overensstemmelse med normal praksis i kommunen.

Forvaltningen er således ikke af samme opfattelse som Rambøll, at trafikanalysen viser, at udvidelsen med den mulige udbygning i Nordhavn, kan håndteres kapacitetsmæssigt i krydset Kalkbrænderihavnsvej – Sundkrogsgade – Vordingborgsgade.

Karsten Biering Nielsen
Vicedirektør

H.C. Andersen Adventure Tower (HCAAT)
Kurt Immanuel Pedersen, adm. Direktør

Udviklingselskabet By & Havn I/S
Rita Justesen, Chef for Planlægning & Arkitektur

Dato 11-09-2018

KOMMENTARER TIL TRAFIKANALYSE IFM. INDSTILLING TIL TEKNIK- OG MILJØUDVALGET D. 17. SEPTEMBER 2018

Rambøll vurderede i notat af 2018-04-13 den trafikale situation i Nordhavnen ifm. HCAAT. MOE har efterfølgende lavet en egentlig trafikanalyse af situation efter et tænkt 2025 scenarie.

Rambøll vil i nærværende brev kommentere på denne analyse.

Rambøll har tidligere vurderet, at krydsene ved Sundkrogsgade/Kalkbrænderihavngade og Århusgade/Kalkbrænderihavngade i morgen- og eftermiddags- spidstimerne har yderst begrænset kapacitet til at afvikle mere trafik fra en yderligere udbygning på Nordhavnen end det anvendte scenarie med 870.000 m². Dette konkluderes også i MOE's analyse. Således vurderer både MOE og Rambøll at 2025 scenariet kapacitetsmæssigt kan håndteres, men at krydsene er yderst belastede. Der er i hverken Rambølls eller MOE's analyser taget højde for at Metroen forlænges til Levantkaj som vil give en yderligere reduktion i trafikbelastningen. By&Havn skønner netop at der er mulighed for at fremrykke metroforbindelsen til 2025. Yderligere forværres trafikbelastningen i krydset Sundkrogsgade/Kalkbrænderihavngade, da der i analyserne er regnet med at Southamtongade som forbinder Århusgade og Helsinkigade lukkes. Denne lukning kunne med fordel udskydes til den øvrige infrastruktur er på plads.

Rambøll konkluderer i en konservativ vurdering, at trafikbelastningen fra HCAAT over et døgn vil forøge belastningen med 19%. Overordnet vurderes det dog at denne belastning vil være størst i weekender og til hverdag være udenfor spidsbelastninger i morgen og eftermiddagsmyldretiden. MOE's analyse finder at HCAAT vil give en stigning på 12% trafikbelastning, men oplyser ikke

Rambøll
Hannemanns Allé 53
DK-2300 København S

T +45 5161 1000
F +45 5161 1001
www.ramboll.dk

Ref. HCAAT

hvornår denne belastning er på døgnet. Det er derfor ikke entydigt hvad der ligger til grund for MOE's analyse. Der er derfor ikke belæg for at MOE's analyse kan anfægte Rambølls konklusioner som bygger på at langt størstedelen af den generede trafik til HCAAT afvikles udenfor de gængse spidsbelastninger.

Da den nyeste trafiktælling i området er foretaget i 2017 og dermed inden Nordhavnsvejens åbning har MOE foretaget en kalibrering af trafikken til et 2018 basis scenarie. Denne kalibrering viser at belastning på Vordingborggade er oversteget med 13% ift. tællingerne. Dette må indlysende være forkert, da Nordhavnsvejen netop leder trafikken uden om og væk fra Vordingborggade. Denne 13%-stigning danner imidlertid grundlag for en analyse frem mod 2025 scenarierne, hvor denne antagelse er yderligere akkumuleret til meget høje ventetider i Vordingborggade. Det er samtidig sandsynligt at denne 13%-antagelse vil give anledning til akkumuleringsfejl i andre dele af krydset Kalkbrænderihavnsvej/Sundkrogsgade og tilhørende svingbaner.

I MOE's analyse er der valgt Serviceniveauer iht. HCM skalaen. I henhold til Vejregler for simulering er der stillet forslag om anvendelse af en gennemsnitlig forsinkelse større end 100 sek før der opnås et niveau F (Kapacitet overskredet). Særligt bør det indgå at krydsene er beregnet med en omløbstid på mindre end 100 sek.

På trods af ovenstående anmærkninger fremgår det i MOE's tabel 16, at HCAAT, Alternativ A belaster den samlede ventetiden med kun 17 sekunder, men at krydset Kalkbrænderihavnsvej/Sundkrogsgade som helhed er uændret i Serviceniveau E.

I Tabel 17 er den samlede ventetid i Alternativ A forøget med kun 12 sekunder og burde hvis vejreglerne var anvendt stadig være i servicekategori E (Kapacitet nået). Analysen viser at belastning af svingbanerne mellem Kalkbrænderihavnsvej og Sundkrogsgade forøges pga. HCAAT. Dette kan skyldes den betvivlede akkumulering på Vordingborggade og i øvrigt manglende hensyntagen til at trafikbelastningen fra HCAAT ikke kommer under spidsbelastninger i morgen og eftermiddagsmyldretiden.

Rambøll finder således stadig ikke at HCAAT med en meget begrænset trafik tilvækst er årsag til at trafikken er hård belastet i området. Og finder med ovenstående påtegninger ikke at MOE's trafikanalyse ændrer ved dette billede.

Igen skal det pointeres at Byggeriet af HCAAT tidligst vil kunne være færdigt ultimo 2027, idet der må påregnes 6-7 år til projektering og opførelse af projektet.

Ovenstående trafikvurderinger og analyser bygger således på en forkert 2025 forudsætning, hvor det antages at HCAAT er færdigbygget i 2025. Forudsætning burde ændres til et 2027 scenarie, hvor de forventede forbindelser til Nordhavn via Nordhavnstunnelen og Metro er etableret.

Med baggrund i ovenstående påtegninger kan nedenstående igen konkluderes:

På baggrund af beregninger, konservative vurderinger og tidligere analyser vurderes, at trafikbelastningen fra HCAAT 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. Dette under forudsætning af at langt størstedelen af den genererede trafik til HCAAT afvikles udenfor de gængse spidstimer morgen og eftermiddag.

I 2027 forventes der en optimal trafikal betjening af området omkring HCAAT med anlæg af Nordhavntunnel, der giver forbindelse mod nord, Sundkrogsgade/Århusgade, der giver betjening mod syd (city) af Kalkbrænderihavnsvej. For de kollektive trafikanter forventes Cityring åbnet i 2019, Metro

til Orientkaj i 2020 samt forlængelse af Metro til Levantkaj og eventuelt Krydstogtkaj allerede i 2025.

Anlægs- og byggeperioden:

Med store anlægsprojekter som Nordhavnstunnel, Metro forlængelse og nu HCAAT i Nordhavnen vil det naturligvis stille store krav til byggelogistikken. Det er Rambølls vurdering at der vil være mulighed for at løse og planlægge dette, idet der fortsat er god plads i området.

Med venlig hilsen

Bjarke Curtz Jansen

Senior Director
Buildings East

M +45 51616177
bjhj@ramboll.dk

Københavns Kommune
Att.: Enhedschef Lise Pedersen, TMF

Udviklingselskabet By & Havn I/S
Nordre Toldbod 7
1259 København K

Tel. 3376 9800
www.byoghavn.dk
info@byoghavn.dk

CVR nr. 30823702
EAN nr. 5798009800107

13. september 2018
S-20180504-0668
D-20180913-151306

TAV@byoghavn.dk

By & Havns bemærkninger til Rambøll's kommentarer til Trafikanalyse Nordhavn 2018

By & Havn har fået gennemført en trafikanalyse af trafikken til og fra Nordhavn frem til 2025. Rådgiverfirmaet MOE / Tetraplan har gennemført trafikanalysen. Resultatet er vedlagt Indstilling til TMU d. 17. september 2018 – Trafikanalyse og byudvikling for Nordhavn samt program for helhedsplan/strukturplan for ydre Nordhavn mv (2018-0160942).

Rambøll, der er rådgiver for HCAAT, har kommenteret trafikanalysen i brev af 11.09.2018.

By & Havn har bedt Moe om at kommentere på Rambøll's brev vedr. trafikanalysen. Nedenstående er MOE's kommentarer skrevet i kursiv.

Rambøll skriver, at MOE's analyse finder en stigning på 12 % trafikbelastning, men oplyser ikke, hvornår denne belastning er på døgnet.

Moe anfører, at den øgede trafik på Sundkrogsgade på 12% er stigningen i trafikken for et hverdagsdøgn, og at det er korrekt, at de i notatet ikke opgør stigningen i trafikken i spidstimerne.

Mht. HCAAT har MOE lagt boliger og arbejdspladser for det kommende hotel ind i modellen, som modellen har beregnet trafikmængder for, mens trafikken til/fra selve forlystelsesparken er lagt ind ud fra de antagelser, som er beskrevet i notatet. MOE har ikke fratrukket trafik i spidstimerne.

Rambøll anfægter belastningen på Vordingborggade, som værende for høj, da Nordhavnsvejen burde lede trafikken uden om og væk fra Vordingborggade.

Moe gennemførte trafikanalysen med en trafiktælling fra 2017, som de fremskrev. Efterfølgende har det vist sig, at der var foretaget en ny trafiktælling i maj 2018. Trafiktællingen fra maj viste, at trafikmængden på Vordingborggade er højere end den 2017-tælling, som MOE har fremskrevet, men at modellen stadig regner en højere trafikmængde (ca. 8 %). Det viser dog, at Nordhavnsvej har medført mere trafik på Vordingborggade og ikke mindre, som Rambøll antager.

Rambøll nævner, at der i henhold til Vejregler er stillet forslag om anvendelse af gennemsnitlig forsinkelse større end 100 sek. før der opnås et niveau F (Kapaciteten er overskredet).

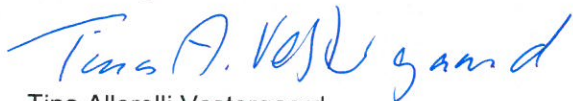
Moe har anvendt de gældende normer for serviceniveauer.

Rambøll anfægter, at krydsene er beregnet med en omløbstid på mindre end 100 sek.

Moe har i både Visimberegninger og trafikmodelberegninger anvendt en omløbstid på 100 sek.

Moe nævner, at beregningerne angiver gennemsnitlige ventetider i spidstimen, og at de absolutte ventetider i perioder er væsentligt højere.

Med venlig hilsen



Tina Allerelli Vestergaard
Projektleder/Project Manager, Planlægning & Arkitektur