



KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen
Trafikplanlægning

NOTAT

15-10-2010

Til

Teknik- og Miljøudvalget

Sagsnr.
2010-62772

Bilag 1, Kickstart, Cykelpakke Østerbro

Dokumentnr.
2010-645098

Forslag til supplerende cykelprojekter

Ved Teknik- og Miljøudvalgets behandling af Cykelpakke Østerbro den 30. august 2010 blev det besluttet at ændre disponeringen af cykelpakkens midler til følgende:

Sagsbehandler
Mette Eklund Jakobsen

- 50 mio. kr. til finansiering af en broløsning over Helsingørmotorvejen og Lyngbyvej i forbindelse med byggeri af Nordhavnsvej.
- 5,5 mio. kr. til følgende projekter: Stiforbindelse mellem Philip Heymans Allé og Strandpromenaden (1,5 mio. kr.), ny bro ifm. den grønne cykelrute Utterslevruten (1 mio. kr.) og dobbeltrettet cykelsti mellem Hans Knudsens Plads og Ryparken (3 mio. kroner)
- 30 mio. kr. disponeres i dialog med Østerbro Lokaludvalg med udgangspunkt i projekterne i scenarium #B.
- 14,5 mio. kr. tilbageholdes til afværgeforanstaltninger i forbindelse med anlæg af Nordhavnsvej.

Center for Trafik

Islands Brygge 37, 2. sal
Postboks 450
2300 København S

Telefon
3366 3153

Telefax
3366 7131

E-mail
metjak@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009488145

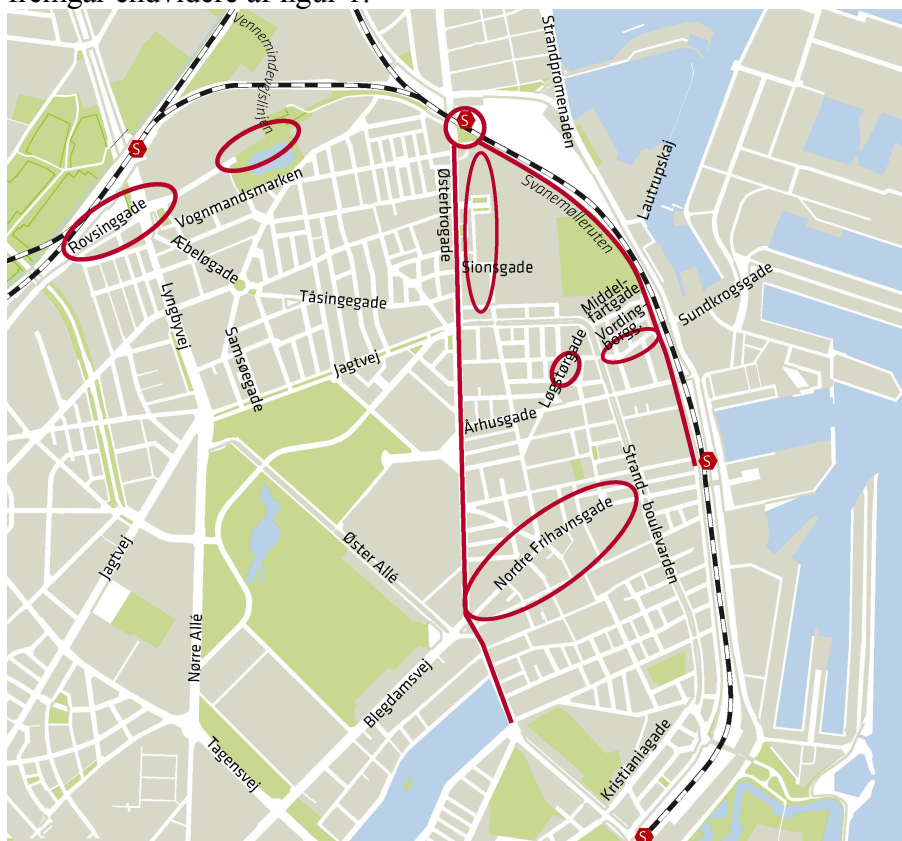
www.kk.dk

Dette notat indeholder forslag til disponering af de 30 mio. kr. i Cykelpakke Østerbro, som er nævnt ovenfor.

Projektideerne er udpeget sammen med Østerbro Lokaludvalg og efterfølgende vurderet af forvaltningen. Projektideerne er samlet i følgende grupper:

- Komplekset Rovsingsgade, Hans Knudsens Plads og Ryparken St.
- Svanemølleruten
- Randersgades forlængelse
- Ndr. Frihavsgade
- Øvrige forbedringer.

I de efterfølgende afsnit beskrives de enkelte projekter. Projekterne fremgår endvidere af figur 1.



Figur 1 Oversigt over projekter

Komplekset Røvsingsgade, Hans Knudsens Plads og Ryparken St.

Det signalregulerede kryds ved Hans Knudsens Plads er i dag uoverskueligt for cyklister. Det skyldes bl.a. krydsets store fysiske udstrækning og den meget store trafikmængde, som hver dag passerer

gennem krydset. Det er dog muligt at etablere en række fysiske anlæg, som kan være med til at øge både sikkerheden og trygheden for cyklisterne i og omkring krydset. I det følgende beskrives to af disse anlæg.

Rovsingsgade, cykelstier (ca. 4 mio. kr.)

Der er i dag cykelstier på en stor del af Rovsingsgade, dog føres de ikke helt hen til Lyngbyvej, men stopper cirka ud for Studsgårdsgade. For at øge sikkerheden for cyklisterne foreslås der etableret cykelstier i både nord- og sydsiden af Rovsingsgade på den manglende strækning mellem Studsgårdsgade og Lyngbyvej.

Forvaltningen vurderer, at der er plads til etablering af cykelstier i begge sider af Rovsingsgade. De eksisterende svingbaner ud mod Lyngbyvej forventes at skulle justeres, ligesom den eksisterende vinkelparkering langs den nordlige side af Rovsingsgade vil skulle ændres til længdeparkering eller evt. fjernes helt.

Hvis det bliver nødvendigt at fjerne al eksisterende parkering i begge sider af Rovsingsgade, vil det betyde nedlæggelse af ca. 61 p-pladser. Hvis den eksisterende vinkelparkering langs den nordlige side af Rovsingsgade ændres til længdeparkering, vil antallet af nedlagte p-pladser kunne reduceres med op ca. 24 p-pladser.

Hvis den eksisterende længdeparkering i Borthigsgade omlægges til skråparkering, vil der kunne etableres erstatningspladser for de nedlagte p-pladser.

Idet området ligger uden for blå p-zone, er der ikke krav om, at der skal udpeges mulige erstatnings-p-pladser, ligesom der ikke er midler i parkeringsstrategien til etablering af disse pladser.

Hans Knudsens plads, forlænge afkortet cykelsti (ca. 1 mio. kr.)

Det signalregulerede kryds ved Hans Knudsens Plads er i dag meget uoverskueligt at krydse for cyklister - dette gælder især for de cyklister, der ankommer til krydset fra Borgervænget.

Østerbro Lokaludvalg har derfor foreslået at forlænge den eksisterende cykelsti i den nordlige side af Borgervænget helt hen til signalanlægget.

Projektet forventes ikke at medføre nedlægning af p-pladser.

Som en del af busfremkommelighedsprojektet på Lyngbyvej, Nørre Allé m.fl. forventes der at blive foretaget en vurdering af krydset ved Hans Knudsens Plads. I forbindelse hermed vil der evt. blive gennemført yderligere cykelforbedringer i krydset.

Svanemølleruten

Svanemølleruten indgår i nettet af grønne cykelruter, der er illustreret i Kommuneplan 09. Svanemølleruten er planlagt til at løbe fra Østerport St. forbi Svanemøllen St. og frem til Ryparken St.

Idet Svanemølleruten støder op til to andre grønne cykelruter ved Ryparken St. - Nørrebroruten og Ryvangsruten - vil den være med til at forbinde Indre By med en stor del af de nordlige områder i kommunen. Den lange sammenhængende strækning af grønne cykelruter vil give mulighed for anvendelse i forbindelse med både cykelpendling og rekreation.

I det følgende beskrives en række af de tiltag, der indgår i Svanemølleruten.

Svanemølleruten mellem Nordhavn St. og Svanemøllen St. (3,5 mio. kr.)

Fra Nordhavn St. er Svanemølleruten planlagt til at løbe nordpå ad Østbanegade og hen langs B93's baner for derefter at fortsætte ad Ved Sporsløjfen hen til Svanemøllen St.

Cykling på denne strækning besværliggøres i dag af, at en del af Østbanegade er ensrettet mod nord (der er nordgående cykelsti langs østsiden af vejen, og det er ikke tilladt at cykle imod ensretningen). Herudover er det ikke muligt at komme ind til B93's baner fra sydlig retning.

Der etableres cykelmulighed i begge retninger på Østbanegade, ligesom ruten videreføres ind langs B93's baner. Desuden gennemføres punktvis forbedringer på andre dele af strækningen. Hermed etableres en vigtig nord-syd-gående cykelforbindelse i den østlige del af bydelen.

Projektet forventes ikke at medføre nedlægning af p-pladser.

Svanemøllerutens krydsning med Østerbrogade (ca. 1,5 mio. kr.)

Østerbrogade er i dag 4-sporet på delstrækningen forbi Svanemøllen St. I begge sider er der endvidere busstoppesteder med separate busspor samt cykelstier og fortov.

For at få en sammenhæng i Svanemølleruten skal den forbindes på tværs af Østerbrogade mellem Borgervænget og Ved Sporsløjfen på en sådan måde, at det vil være nemt for cyklister at krydse gaden.

I krydset Østerbrogade/Borgervænget anbefales det at lade de cyklister, der skal i retning mod Borgervænget, krydse Østerbrogade via et separat venstresvingsspor i cykelstien og en ny midterhelle. Midterhellen kan ligeledes anvendes som støttepunkt for krydsende fodgængere.

Løsningsforslaget er beskrevet i 'Svanemølleruten, Projektmodning 2. etape, Nordre Frihavsgade - Ryparken st., Rambøll, april 2009'.

Den endelige udformning af Svanemøllerutens krydsning med Østerbrogade vil skulle udvikles sammen med den planlagte omlægning af krydset Strandvejen/Strandvænget (pga. Nordhavnsvej). Østerbro Lokaludvalg har endvidere forslag til en omlægning af Østerbrogade nord for Jagtvej, hvilket også skal vurderes i forbindelse med den endelige udformning.

Projektet forventes ikke at medføre nedlæggelse af p-pladser.

Svanemølleruten langs Kildevældsparken (ca. 2,5 mio. kr.)

En af delstrækningerne i Svanemølleruten er Borgervænget ud for Kildevældsparken. I projektmodningen for Svanemølleruten mellem Ndr. Frihavnsgade og Ryparken Station er denne del af cykelruten angivet som en selvstændig cykelsti på den pågældende strækning.

Østerbro Lokaludvalg har imidlertid udtrykt ønske om en billigere løsning, som omhandler en opgradering af den eksisterende sti vha. ny belægning.

Det bør i den forbindelse bemærkes, at den eksisterende sti er ca. 3 m bred, hvilket ifølge vejreglerne er den anbefalede minimumsbredde for en fællessti og noget smallere end øvrige fællesstier i Københavns Kommune. Det vil ikke være muligt at udvide den nuværende sti pga. de eksisterende træer langs stien.

På baggrund af ovenstående vurderer forvaltningen, at den eksisterende sti bør bevares som gangsti (med ny belægning), og at der bør etableres en ny dobbeltrettet cykelsti hen over det eksisterende græsareal, dvs. som beskrevet i projektmodningen. Cykelstien skal understyres med belysning.

Herudover bør der afsættes midler til skiltning af Svanemølleruten - især på strækningen omkring Kildevældsparken, hvor ruten slår en række knæk.

Projektet medfører ikke nedlægning af p-pladser.

I 'Svanemølleruten, Projektmodning 2. etape, Nordre Frihavnsgade - Ryparken st., Rambøll, april 2009' fortsætter Svanemøllerutens hovedforslag mod øst langs den nordlige side af Kildevældsskolen og via Borgervænget hen til Østerbrogade. Rapportens alternative linieføring går via Bellmanskade og Edvard Griegs Gade hen til Østerbrogade.

Randersgades forlængelse

Randersgade er i dag udstyret med cykelstier i begge sider. Hvis der nord for Strandboulevarden etableres en cykelforbindelse i forlængelse af Randersgade, vil der ske en sammenkobling af i alt fem skoler, B93's baner, Svanemøllehallen og Svanemøllen St. I det følgende beskrives en række tiltag, som kan indgå i denne cykelforbindelse.

Ny cykelstiforbindelse fra Svanemøllen St. gennem det tidligere Øresundshospital og frem til Carl Nielsen Allé (ca. 3,0 mio. kr.)

Det er i dag muligt at cykle fra Svanemøllen St. via Ved Sporsløjfen forbi en række af de ældre bygninger fra det tidligere Øresundshospital

og videre hen til hospitalets port på Carl Nielsen Allé. Denne cykelforbindelse besværliggøres dog af en række meget smalle forbindelser og skarpe sving.

For at forbedre cykelforbindelsen foreslås der anlagt cykelstier på en delstrækning af Ved Sporsløjfen, ligesom cykelmuligheden forbi hospitalets bygninger bør forbedres.

Cykelstien på Ved Sporsløjfen er en del af Svanemølleruten, og det skal derfor vurderes, om den kan anlægges som dobbeltrettet cykelsti langs den nordlige side af vejen som beskrevet i 'Svanemølleruten, Projektmodning 2. etape, Nordre Frihavsgade - Ryparken st., Rambøll, april 2009'.

Forvaltningen vurderer, det kan være problematisk at etablere tilfredsstillende cykelforhold mellem hospitalsbygningerne, der ligger forholdsvist tæt (ned til lidt under 2 m afstand mellem bygningerne). Det vil dog være muligt at opnå forbedringer vha. ny belægning på dette sted. Lokaludvalget har givet udtryk for, at man evt. kan nedrive garagen ved siden af den tidligere kirkebygning på området for på denne måde at etablere en bredere og mindre kantet cykelforbindelse. Ejerforholdene skal derfor undersøges nærmere.

Herudover skal det bemærkes, at en del af Ved Sporsløjfen er udlagt som internt færdselsareal, og at der i dag er parkering langs den sydlige side af Ved Sporsløjfen (ca. 10-15 p-pladser). Det vil formodentligt være nødvendigt at nedlægge disse parkeringspladser for at skabe plads til cykelstier.

Opgradering af den eksisterende stiforbindelse mellem Carl Nielsen Allé og Sionsgade (ca. 0,5 mio. kr.)

Der er i dag en cykel- og gangsti umiddelbart øst for Strandvejsskolen, som forbinder Carl Nielsen Allé og Sionsgade. Belægningen er meget nedslidt på strækningen fra Carl Nielsen Allé og hen til Strandvejsskolens cykelparkering.

Der foreslås en opgradering af denne stiforbindelse vha. ny belægning. Herudover skal stiens tilslutning til Carl Nielsen Allé forbedres, så sikkerheden øges ift. de bilister der kører gennem porten til/fra det tidligere Øresundshospital.

Projektet medfører ikke nedlægning af p-pladser.

Ny cykelstiforbindelse fra Sionsgade til Strandboulevarden (ca. 3,0 mio. kr.)

Umiddelbart syd for stiforbindelsen mellem Carl Nielsen Allé og

Sionsgade ligger en parkeringsgade (en del af Sionsgade). Fortsættes der videre mod syd, ligger der et privat grønt areal, der bruges som boldbane, mens der sydøst for parkeringsgaden ligger et ca. 3,4 m bredt grønt areal, som i dag er afskærmet med mur/hegn (matrikel 5996, grundejer Dong Energy).

Hvis det er muligt at etablere en cykelforbindelse hen over matrikel 5996, vil der være etableret en sammenhængende cykelforbindelse fra Ndr. Frihavnsgade og hen til Svanemøllen St.

Det er vurderet, at der ikke er behov for omlægning af den del af Sionsgade, der fungerer som parkeringsgade. Årsagen til dette er, at der her kun er en meget begrænset trafikmængde. Projektet vil derfor ikke medføre nedlægning af p-pladser.

Cykelforbindelsens krydsning med Strandboulevarden skal endvidere forbedres, da oversigtsforholdene er problematiske - især for de cyklister der kommer fra syd. Det skal undersøges nærmere, om man kan etablere et signalreguleret kryds, eller om den bedste løsning opnås via helleanlæg o.lign.

Ndr. Frihavnsgade

'Trafik- og Bymiljøplan for Østerbro' fra 2003 indeholder forslag til omlægning af Ndr. Frihavnsgade. Baggrunden var et ønske om at styrke gaden som handelsegade, samtidig med at trafiksikkerheden for fodgængere og cyklister skulle forbedres.

Forslaget omhandlede etablering af en række sivegadeområder, hvoraf det ene er etableret på nuværende tidspunkt (hævet flade mellem Victor Borges Plads og Randersgade).

Østerbro Lokaludvalg vurderer, at der stadig er behov for cykelforbedringer i Ndr. Frihavnsgade - ikke mindst fordi gaden i forbindelse med Kommuneplan 09 er udpeget som strøggade.

Ud over sivegadeområderne bør omlægningen af Ndr. Frihavnsgade omfatte etablering af yderligere cykelparkering for på denne måde at synliggøre og styrke cyklen i indkøbsøjemed.

Ndr. Frihavnsgade, forbedring af cykelmuligheder (ca. 2,0 mio. kr.)

Det er Østerbro Lokaludvalgs ønske, at der arbejdes videre med ideen om etablering af sivegadeområder på Ndr. Frihavnsgade. En alternativ løsning er etablering af cykelstier eller cykelbaner i Ndr. Frihavnsgade. Dette vil imidlertid medføre, at der nedlægges lidt over 100 p-pladser i gaden.

Forvaltningen vurderer, det vil være hensigtsmæssigt at etablere yderligere 2-3 sivegadeområder med reduceret tilladt hastighed. Sivegadeområderne foreslås etableret umiddelbart bl.a. øst for Trianglen og ved Melchiors Plads.

Løsningen vil skabe en trafikal dæmpning af gaden ved at hastigheden sænkes, og at nogle trafikanter måske vil vælge andre veje, når det bliver mere besværligt at køre i Ndr. Frihavsgade. Dette er især til glæde for de bløde trafikanter og bymiljøet. Herudover vil den skitserede omlægning kunne inspirere til udformningen af strøggader andre steder i byen. Forvaltningen vurderer, at den foreslåede omlægning af Ndr. Frihavsgade ikke vil påvirke den nuværende busdrift i gaden mærkbart.

Alt efter hvordan sivegadeområderne udformes, vil der skulle nedlægges en række p-pladser. Forvaltningen vurderer, at der vil skulle nedlægges op til ca. 25 pladser. Forvaltningen vurderer endvidere, at det ikke vil være muligt at etablere erstatningspladser i sidegaderne til Ndr. Frihavsgade, men at de i stedet vil kunne etableres på Strandboulevarden.

Forbedret cykelparkering i Ndr. Frihavsgade (ca. 1,5 mio. kr.)

For at forbedre forholdene for både fodgængere og cyklister, særligt i butiksgader, foreslås der etableret ny cykelparkering på udvalgte steder. Dette vil være med til at gavne den generelle tilgængelighed og være til gavn for alle trafikanttyper. Hvis nærmere analyse viser, at det kan rummes inden for rammen på 1,5 mio. kr., vil der, udover Ndr. Frihavsgade, også blive gennemført forbedring af cykelparkeringen på Østerbrogade.

Blandt koncepterne, der vil blive arbejdet med, er dynamisk parkering. Konceptet er pt. under afprøvning foran Ingrid Jespersens skole i Ndr. Frihavsgade. Dynamisk parkering går ud på, at der i dagtimerne, når behovet for cykelparkering er højt, kan placeres cykler i vejarealet, mens der i aften/nattetimerne kan parkeres biler på samme areal.

Evt. nedlægning af p-pladser vil afhænge af den endelige udformning af projektet.

Fremme indkøb på cykel (ca. 0,5 mio. kr.)

For at fremme østerbroernes brug af cykel i forbindelse med indkøb gennemføres der en samlet indsats i form af fysiske forbedringer og øvrige opmærksomhedsskabende tiltag i samarbejde med lokale parter, herunder forretningsdrivende. Tiltagene samtænkes med de øvrige forbedringer i Ndr. Frihavsgade.

Øvrige forbedringer

Sidste gruppe af projektideer omhandler bl.a. forbedrede cykelforbindelser langs eksisterende veje og cykelparkering.

Vordingborggade, cykelbane (ca. 1,0 mio. kr.)

Den østlige del af Vordingborggade (mellem Kalkbrænderihavnsgade og Østbanegade) er i dag ensrettet med kørselsretning mod vest. For at forbedre cykelmulighederne i området foreslås der etableret en modstrømscykelbane på denne del af Vordingborggade.

På Vordingborggade mellem Østbanegade og Strandboulevarden er der i dag cykelsti i den nordlige side af gaden. For at forbedre cykelforholdene foreslås der etableret en cykelbane i den sydlige side.

Forvaltningen vurderer, at der er plads til etablering af cykelbanen, men at den eksisterende længdeparkering formodentlig vil skulle nedlægges - op til ca. 13 p-pladser. Erstatningspladser vil kunne findes i området omkring Vardegade.

Vordingborggade er i dag en 3-sporet gade. Hvis det trafikalt vil være muligt at reducere gaden til to spor, vil cykelbanen kunne etableres, uden at der skal nedlægges p-pladser. Dette vil dog kræve en nærmere trafikal vurdering.

Løgstørgade, forbedring af cykelmuligheder (ca. 1,5 mio. kr.)

Løgstørgade løber på skrå i forhold til de øvrige gader i området, og den er derfor en oplagt cykelforbindelse. I dag er der imidlertid en række bump og spærringer, som besværliggør cykling gennem gaden.

Forvaltningen foreslår at indrette Løgstørgade, så cykling muliggøres gennem hele gaden. Det betyder bl.a. etablering af cykelmulighed på tværs af Vordingborggade, Korsørgade og Bopa Plads.

Projektet forventer ikke at medføre nedlægning af p-pladser.

Ladcykelparkering i bolig- og handeleggader (ca. 2 mio. kr.)

For at øge udbredelsen af ladcykler foreslås det at etablere nye og bedre parkeringsforhold for ladcykler i en række gader på Østerbro. Københavns kommune har udført et forsøg med afprøvning af to prototyper til ladcykelparkering. Forsøget har påvist stor efterspørgsel og tilfredshed blandt brugerne af ladcykler.

Etablering af ladcykelparkering på Østerbro giver bydelen en mulighed for at være foregangsområde på et felt med meget opmærksomhed. I København ejer 25 % af to-børns-familierne en ladcykel, og for mange er det et alternativ til bilen. Udbredelsen af denne parkeringsform kunne også inkludere samarbejde med institutioner, boligforeninger og

handelslivet mv.

Udformningen af ladcykelparkeringspladserne på Østerbro skal udvikles i samarbejde med Østerbro Lokaludvalg.

Evt. nedlægning af p-pladser vil afhænge af den endelige udformning af projektet, men det forventes at være et lille antal.

Forbedret grøn bølge på Østerbrogade (2,0 mio. kr.)

Der er i dag grøn bølge for cyklister på en del af Østerbrogade. Grønølgen er aktiv i dagtimerne. I morgenmyldretiden prioriteres cyklisterne i retning mod centrum, mens retningen ud af byen prioriteres i eftermiddagsmyldretiden. Resten af dagen findes det bedste kompromis mellem de to retninger.

Forvaltningen ønsker at opgradere og udvide den grønne bølge på Østerbrogade med eksempelvis realtidsrejseinformation til cyklisterne og ved at gøre den grønne bølge dynamisk. Hermed vil Østerbro kunne gå foran og være med til at inspirere andre bydele. Projektet skal samtænkes med de øvrige planer for Østerbrogade.

Projektstyring (ca. 0,5 mio. kr.)

For at koordinere de enkelte tiltag og sikre overblik over projekterne hvad angår tid og økonomi afsættes der et beløb til projektstyring. Denne post omhandler endvidere opfølgning i forhold til udførelsen af de fysiske tiltag samt sikring af effektvurderinger (før- og eftermålinger mv.).

Supplerende projekter

I dialogen med Østerbro Lokaludvalg er der blevet diskuteret en lang række forskellige cykelprojekter. Ud over de ovenfor beskrevne projekter skal nævnes cykelsti på den nordlige side af Trianglen, dvs. mellem Østerbrogade og Øster Allé (ca. 1 mio. kr.).

Herudover har der været et ønske om at muliggøre cykling mod ensretning samt etablering af cykelgenveje (forvaltningen foreslår at afsætte ca. 1 mio. kr. til disse tiltag). Udpegning af projektstrækninger vil ske i samarbejde med Østerbro Lokaludvalg. Evt. nedlægning af p-pladser vil afhænge af den endelige udformning af projekterne.

De supplerende projekter vil kunne indgå i Cykelpakke Østerbro, hvis der er politisk ønske om at fravælge et eller flere af de foreslåede projekter.