

København Kommune

I Københavns Kommune forløber Albertslundruten fra Damhusdæmningen via Hyltebjerg Allé og Linde Allé til Grøndalsparkvej, herfra via Jernbane Allé til Frederiksberg Kommune. Efter et forløb i Frederiksberg Kommune ender Albertslundruten i Kampmannsgade ved Vesterport station.



Figur 1 Albertslundrutens forløb igennem Københavns Kommune - mellem Rødovre og Frederiksberg Kommune



Figur 2 Albertslundrutens forløb igennem Københavns kommune - øst for Frederiksberg Kommune

Følgende projekter forslås i Københavns kommune:

- Damhusdæmningen - Tydeligere markering af cykelsti, evt. sideudvidelse af stien og ny belysning
- Ålekistevej / Hyltebjerg Allé - Nedtælling i signalreguleringen
- Linde Allé - Hyltebjerg Allé - Ændring af vigepligt
- Jernbane Allé - Cykelsti /-baner
- Kampmannsgade - Opstramning af vejprofil

Damhusdæmningen

Eksisterende forhold:

I dag er cykelarealet og fodgængerarealet på Damhusdæmningen markeret ved hjælp af to forskellige belægningstyper, men der er behov for en yderligere markering af hvilke areal de to trafikanttyper skal færdes på. Cyklisternes fremkommelighed nedsættes når fodgængerne færdes på tværs af stien eller går på arealet til cykeltrafikken.

Stiforløbet omkring Damhussøen er benyttet af mange pendler og til fritidsture, hvilket gør at der især i eftermiddagstimerne kan være trængsel, og den eksisterende sti på Damhusdæmningen kan virke smal.

Belysningsmasterne langs Damhusdæmningen er placeret med lang afstand, hvilket gør at belysningen ikke er tilstrækkelig.



5

Figur 3 Damhusdæmningen

Løsningsforslag: (se tegningerne - Damhusdæmning 1 og Damhusdæmning 2)
For at tydeliggøre stiens deling mellem cyklister og fodgængere placeres der en stribe midt på stien i forbindelse med belægningsskiftet, ligesom der placeres cykelsymboler på cyklistarealet. Den ideelle løsning kunne herudover være at udvide stibredden ca. 1 m, og hermed sikre bedre fremkommelighed for cyklisterne.

For at øge sikkerhed og tryghed langs Damhusdæmningen kan der etableres ny god belysning på strækningen. Københavns Kommune har i 2009 indhentet et tilbud på udskiftning af belysningen.

Anlægsskøn:

Anlægsudgifterne til etablering af adskillelse mellem cyklister og fodgængere er estimeret til ca. 50.000 kr., mens en sideudvidelse er estimeret til ca. 420.000 kr.. Projektering og tilsyn med projekterne estimeres til henholdsvis 10.000 kr. og 60.000 kr.

Københavns Kommune har i 2009 modtaget et tilbud på udskiftning af belysning, her er anlægsudgifterne estimeret til ca. 383.000 kr., COWI estimerer projektering og tilsyn med projektet til ca. 58.000 kr.

Nedtælling i signalreguleringen ved Ålekistevej / Hyltebjerg Allé

Eksisterende forhold:

Albertslundruten skal fra Hyltebjerg Allé krydse Ålekistevej i et signalreguleret kryds. I signalreguleringen er Ålekistevej prioriteret, hvilket nedsætter fremkommeligheden for cyklisterne på Hyltebjerg Allé.

Da Hyltebjerg Allé er privat fællesvej kan Københavns Kommune ifølge Privatsvejsloven § 44 kun etablere fysiske tiltage på vejen begrundet i færdselsmæssige forhold som hensyn til trafiksikkerheden eller trafikafvikling. Hvis Københavns Kommune ønsker, at etablere foranstaltninger af hensyn til cyklisters fremkommelighed på de private fællesvej vil det kræve at kommunen overtager vejstrækningerne.

Københavns Kommune er i øjeblikket i dialog med beboeren på Hyltebjerg Alle syd for Ålekistevej vedrørende en eventuel trafiksanering af vejstrækningen.

Løsningsforslag:

Mulighederne for at forbedre cyklistforhold er begrænset i dette kryds, da en ændring i tværprofilet ikke er mulig. Men det er muligt at opsætte nedtællings-signal for cyklister på Hyltebjerg Allé i begge retninger.

Anlægsskøn:

Anlægsudgifterne til etablering af nedtælling for cyklister i signalanlæg er estimeret til 100.000 kr. inkl. opdatering af signalgruppeplan.

Hyltebjerg Allé - Linde Allé

Eksisterende forhold:

Cyklisterne fra Albertslund mod København har vigepligt i krydset Hyltebjerg Allé - Linde Allé, hvilket nedsætter fremkommeligheden. Oversigtsforholdene i krydset er desuden meget dårlige.

Københavns Kommune oplyser, at der er registreret et uheld i de sidste 10 år i krydset Hyltebjerg Allé - Linde Allé, med en MC der blev påkørt af en bil.

Da Hyltebjerg Allé og Linde Allé er private fællesveje kan Københavns Kommune ifølge Privatsvejsloven § 44 kun etablere fysiske tiltage på vejen begrundet i færdselsmæssige forhold som hensyn til trafiksikkerheden eller trafikafvikling. Hvis Københavns Kommune ønsker, at etablere foranstaltninger af hensyn til cyklisters fremkommelighed på de private fællesvej vil det kræve at kommunen overtager vejstrækningerne.

Løsningsforslag: (Se tegning - Hyltebjerg Allé - Linde Allé)

Det er muligt at forbedre krydsningsmuligheden og oversigtsforholdene i krydset Linde Allé - Hyltebjerg Allé ved at ændre kantstensforløbet og vigepligtsforholdene, således at trafikken på Linde Allé får vigepligt for trafikken på Hyltebjerg Allé.

Anlægsskøn:

Anlægsudgifterne til ændring af krydset Hyltebjerg Allé - Linde Allé er estimeret til ca. 550.000 kr. Projektering og tilsyn med projekterne estimeres til ca. 70.000 kr.

Krydsning af Grøndalsparkvej - analyse

Der er i forbindelse med dispositionsforslaget ikke arbejdet på at finde en sikker krydsning af Grøndalsparkvej. Der skal derfor afsættes midler til en gennemføre en nærmere analyse, der skal pege på mulige løsninger.

Jernbane Allé - cykelsti /-baner

Eksisterende forhold:

På Jernbane Allé mellem Grøndals Parkvej og kommunegrænsen færdes cyklisterne på kørebanen. Strækningen er meget trafikeret, hvilket gør at cyklisterne kan føle sig utrygge på strækningen.

Københavns Kommune arbejder i øjeblikket på et busfremkommelighedsprojekt på strækningen og har derfor et ønske om at etablere en busbane i retning mod nord.

Løsningsforslag: (se tegning - Jernbane Alle, Cykelsti/cykelbaner)

På Jernbane Allé mellem Grøndals Parkvej og kommunegrænsen kan tværprofilen ændres således at der i retning mod syd etableres en cykelbane (2m) og et kørespor, mens der mod nord etableres 1-2 kørespor (2x3m), en busbane (3,25m), cykelsti (2,25m) og et fortov (2m). Fodgængere i den sydlige vejside må henvises til stisystemet i Grøndalsparken. Denne løsning sikrer at cyklisterne få henholdsvis cykelbane- og sti, og dermed øges deres sikkerhed, tryghed og fremkommelighed.

Anlægsskøn:

Anlægsudgifterne til etablering af cykelbane er estimeret til ca. 3.300.000 kr. Projektering og tilsyn med projektet estimeres til ca. 400.000 kr.

Kampmannsgade

Eksisterende forhold:

Strækningen på Kampmannsgade mellem Vester Søgade og Vester Fairmagsgade har et meget bredt tværprofil. I dag er der etableret cykelbaner, men det brede tværprofil og de mange sidevejstilslutninger på den korte strækningen kan gøre at cyklisterne kan føle sig utrygge.

Københavns Kommune oplyser, at der er registreret en del uheld på Kampmannsgade især krydsene med henholdsvis Nyropsgade og Vester Søgade.



Figur 4 Kampmannsgade

Løsningsforslag: (se tegning - Kampmannsgade, Opstramning af vejprofil/cykelbaner)

Der kan ske en opstramning af tværprofilet, cykelbanerne gøres bredere, således at der kun bliver et kørespor i hver retning på strækningen. Ændringen vil kræve at den eksisterende handicapparkeringsplads flyttes til en af sidevejene. I krydset Kampmannsgade - Vester Søgade ændres spor fordelingen således, at der på Kampmannsgade bliver et ligudspor.

Det må anbefales, at de eksisterende lysmaster i begge vejsider af Kampmannsgade lige vest for krydset med Vester Søgade flyttes fra cykelstiarealet til forkant eller bagkant af fortovene.

Da behovet for opretholdelse af de eksisterende to busstoppesteder på Kampmannsgade ved Vester Farimagsgade endnu ikke er kendt er stoppestedernes placering og udformning bevaret som de eksisterende.

Anlægsskøn:

Anlægsudgifterne til etablering af cykelbane, ændring i krydsudformning mm. er estimeret til 850.000 kr. Projektering og tilsyn med projektet estimeres til 110.000 kr.

Signalreguleringerne på Kampmannsgade

Eksisterende forhold:

De to inderste signalanlæg på Albertslundruten er Kampmannsgade-Vester Søgade og Kampmannsgade-Vester Farimagsgade. Anlæggene kører begge med en omløbstid på 80 sekunder. (Anlæggene i Frederiksberg Kommune kører med en omløbstid på 60-66 sek.)

Løsningsforslag:

De forskellige omløbstider i de to kommuner gør at signalanlæggene ikke harmonerer, og derfor er en grønbølge ikke mulig. I stedet foreslås det at opsætte nedtællingssignaler for cyklister ad Kampmannsgade.

Anlægsskøn:

Prisen for indkøb, opsætning og programmering af to nedtællingssignaler i to signalanlæg estimeres til 200.000 kr.

Diverse belægningsarbejder

Eksisterende forhold:

COWI har ultimo maj 2010 gennemført jævnhedsmålinger på hele Albertslund-ruten. Resultaterne viser, at der er længere delstrækninger på Damhusdæmningen, Hyltebjerg Allé og Kampmannsgade, hvor jævnhedensværdien BPI er over 15.



Figur 5 Jævnhedsmåling i den nordlige vejside. Lys grøn: $BPI < 12$, Olivengrøn: $12 < BPI < 15$ og rød: $BPI > 15$



Figur 6 Jævnhedsmåling i den nordlige vejside. Lys grøn: $BPI < 12$, Olivengrøn: $12 < BPI < 15$ og rød: $BPI > 15$

Løsningsforslag:

Det anbefales, at belægningen udbedres på de delstrækninger, der har en jævnhedsværdi på 15 eller derover. Udgifterne til forbedring af asfaltbelægning er estimeret til 75.000 kr.

Det skal dog bemærkes, at Hyltebjerg Allé er privat fællesvej, hvilket betyder, at det ifølge Privatvejslovens kapitel 10, § 57 "påhviler ejerne af de til en privat fællesvej grænsende ejendomme at holde vejen i en under hensyn til færdselens art og størrelse god og forsvarlig stand". Om København Kommune må vedli-

geholde Hyltebjerg Allé skal vurderes ud fra forvaltningsretlige lighedsgrund-sætning. Det er ikke vurderet nærmere i denne forbindelse om det vil blive vur-deret som forskels behandling, hvis Københavns Kommune vedligeholder Hyl-tebjerg Allé.