



Teknik- og Miljøforvaltningen

3. november 2006

/THOGAT

Trafikteknisk beskrivelse af forvaltningens forslag til cykelrute langs vestsiden af søerne

Indledning

I det følgende beskrives de trafiktekniske forhold ved en gennemgående fællessti langs vestsiden af søerne fra Østerbrogade i nord til Gl. Kongevej i syd.

Fællesstien forventes med sin udformning af stierne at kunne bevare den rekreative værdi med plads til mange funktioner på stierne. Fællesstien som cykelrute er mindre fremkommelig for cyklisterne end det oprindelige forslag, men kan fortsat indgå som spændende nyt tilbud til cyklisterne.

Det har været vigtigt, at linieføringen følger den vestlige og mest rekreative side af søerne i hele sit forløb, for at være et attraktivt supplerende tilbud for Københavns og Frederiksbergs cyklende borgere.

Der arbejdes principielt med selve cykelruten langs vestsiden af søerne, idet de omkringliggende arealer i de kommende år følges op af en udvikling af hele byrummet omkring søerne i forbindelse med en Udviklingsplan for søerne (2009).

Projektbeskrivelse

Generelt etableres fællesstien som en ensartet sti med en majsfarvet overfladebelægning på hele strækningen fra Østerbrogade i nord til Gl. Kongevej i syd.

Strækningerne

De endelige virkemidler vil først blive afklaret i den endelige projektering, når ”alle” erfaringer med hastighedsdæmpende og opmærksomhedsskabende virkemidler for cykeltrafik er indhøstet.

Ved Østerbrogade bearbejdes området, så trafik til og fra stien sikres rimelige forhold – herunder etableres en støttehelle som krydsningspunkt. Denne bearbejdning medfører, at der vil skulle nedlægges et mindre antal parkeringspladser. På sigt vurderes forholdene gennem den eksisterende tunnel at kunne forbedres og på den måde være den

Vej & Park
Projektudvikling

Njalsgade 13
2300 København S

Telefon
3366 3500

Direkte
33663533

Telefax
3366 7104

E-mail
thogat@tmf.kk.dk

www.veipark.kk.dk

primære krydsningsmulighed for cyklister og gående på tværs af Østerbrogade. Forbedring af tunnel ligger udenfor rammerne af økonomien i denne opgave. Ved Østerbrogade er forholdene for færdsels-handicappede ringe, idet rampen mellem det øvre og nedre stiniveau på vestsiden af søen væsentligt overstiger de anbefalede hældninger. Der søges derfor opnået en løsning, der forbedrer netop disse rampeforhold.

På strækningen fra Østerbrogade til Helgesensgade foretages ændringer i bomme, etablering af hastighedsdæmpende og opmærksomhedsskabende virkemidler samt ny overfladebelægning.

Fra Helgesensgade til eksisterende rampe til tunnel under Fredensgade/Fredensbro etableres ny fællessti langs østsiden af eksisterende lokalgade. Dette medfører en reduktion i antallet af parkeringspladser på 64. Der etableres krydsningspunkter for trafik fra vestsiden af lokalgaden – herunder sideveje – til stien.

På ramperne/stien i den eksisterende tunnel under Fredensgade/Fredensbro ændres belægningen i hele bredden, så den fremstår som en fællessti.

Fra rampe til den eksisterende tunnel under Fredensgade/Fredensbro frem til Sankt Hans Gade foretages ændringer i bomme, etablering af hastighedsdæmpende og opmærksomhedsskabende virkemidler samt ny overfladebelægning. Den eksisterende grusbelægning på en del af strækningen ændres til den generelle majsfarvede overfladebelægning. Det sker dels for at skabe ensartede forhold på hele strækningen, dels for at forbedre tilgængeligheden for færdselshandicappede og dels for at forbedre muligheden for vintervedligeholdelse af strækningen.

Fra Sankt Hans Gade til eksisterende rampe til tunnel under Nørrebrogade/Dronning Louises Bro etableres ny fællessti langs østsiden af eksisterende lokalgade. Dette medfører en reduktion i antallet af parkeringspladser på 55. Der etableres krydsningspunkter for trafik fra vestsiden af lokalgaden – herunder sideveje – til stien.

På ramperne/stien i den eksisterende tunnel under Nørrebrogade/Dronning Louises Bro forventes belægningen på cykelstien langs fortovet ændret, så den fremstår som den øvrige fællessti.

På et lille stykke fra den eksisterende rampe til tunnel under Nørrebrogade/Dronning Louises Bro til Baggensgade etableres ny fællessti langs østsiden af eksisterende lokalgade. Dette medfører en reduktion i antallet af parkeringspladser på 2. Der etableres krydsningspunkt for trafik fra vestsiden af lokalgaden – herunder sidevejen – til stien.

På strækningen fra Baggesensgade til Åboulevarden foretages ændringer i bomme, etablering af hastighedsdæmpende og opmærksomhedsskabende virkemidler samt ny overfladebelægning.

Det ligger ikke indenfor de økonomiske rammer i denne opgave væsentligt at ændre fysisk på cyklisternes muligheder for at komme på tværs af Gyldenløvesgade/Rosenørns Allé/Åboulevarden. Det vil imidlertid blive vurderet nærmere, om der kan etableres nogle "tilnærmelsesvis udgiftsfrie" ændringer, der kan forbedre krydsningsmuligheder.

På strækningen fra Rosenørns Allé til trapperne ved Kampmannsgade etableres hastighedsdæmpende og opmærksomhedsskabende virkemidler samt ny overfladebelægning.

Det ligger ikke indenfor de økonomiske rammer i denne opgave at ændre de eksisterende trapper mellem stierne på Svineryggen og Krydsningspunktet med fodgængerfelt på tværs af Kampmannsgade.

På strækningen fra trapperne ved Kampmannsgade til trappen ved Gl. Kongevej etableres hastighedsdæmpende og opmærksomhedsskabende virkemidler samt ny overfladebelægning.

Ved Gl. Kongevej vil et mere detaljeret overslag kunne godtgøre, om den eksisterende stærkt nedbrudte trappe indenfor denne opgaves økonomiske ramme kan ændres til en rampe evt. med et tilskud fra driften, der vil skulle renovere trappen indenfor en begrænset tidshorison.

. Hvis det viser sig, at der i fremtiden på Svineryggen vil komme et væsentligt spring i trafikmængderne, kan det overvejes at udvide stien til den tid. Det været overvejet, at udvide stien med i størrelsesordenen 0,5 m. Denne løsning vurderes at ligge udenfor rammerne af denne opgave.

Trafikanternes tryghed.

De forskudte bomme på stierne bevares i begge forslag, men ombygges til den ny trafik, hvor det er nødvendigt for at fardæmpe og undgå biler på stierne. Bommene ændres, så der kan passeres i to retninger samtidig og så de er bedre tilpasset fx ladcykler og cykler med anhænger. Bommene kommer primært til at stå ved trafikvejene, for at sikre fredelig adgang til stierne. Inde på strækningerne suppleres med spærringer for biler og hurtig kørsel fortrinsvis med steler. Stierne vil fortsat på nogle strækninger være brandvej.

På relevante lokaliteter på strækningerne etableres supplerende, fx hvor der er krydsende og særlig trafik på stien, en række virkemidler med opmærksomhedsskabende og hastighedsdæmpende effekt. Disse lokaliteter kan fx være ved adgange til ejendomme, overgangene mellem lokalveje og stier, ved ramper til tunneler, ved institutioner og

lignende (fx Sølund, skole og børneinstitutioner), oplagte krydsningspunkter samt parkområdet på Svineryggens sydligste del. Som udgangspunkt for udarbejdelse af overslag er der regnet med tværgående granitbånd som virkemiddel.

Tilgængelighed.

Hele strækningen på den vestlige side af søerne er den nuværende tilgængelighed for færdselshandicappede undersøgt – fx er ramper og trapper opmålt og kontrolleret.

Indenfor den økonomiske ramme vurderes det, at følgende kan indgå i selve projektet.

- enkelte nye trapper.
- ny rampe mellem øvre og nedre sti ved Sortedamsøen/ Østerbrogade
- hævede overgange/fartdæmpere i lokalvejene, med forbedret tilgængelighed, ved ramper til stitunnelerne under Nørrebrogade/Dronning Louises Bro og Fredensgade/Fredens bro
- bedre tilgængelighed ved krydsning af kørebane, hvor lokalvej mødes med stier.
- supplerende nye bænke og affaldskurve i rabat ved nye øvre stier.

Der er tale om forbedringer af tilgængeligheden på og i tæt forbindelse til selve stien. Yderligere forbedringer af tilgængeligheden i forbindelse med de rekreative arealer omkring søerne vil kunne indgå som ønske i den kommende Udviklingsplan for søerne (2009).