

Nygårdsvej

Trafikanalyse og dispositionsplan



Indholdsfortegnelse

| | |
|---|-----------|
| Nygårdsvej | 1 |
| 1 Indledning..... | 3 |
| 2 Sammenfatning..... | 4 |
| 2.1 Anbefalinger | 8 |
| 3 Nuværende forhold..... | 9 |
| 3.1 Parkering | 11 |
| 3.2 Trafikmængder..... | 13 |
| 3.2.1 Lette trafikanter..... | 15 |
| 3.2.2 Trafik på nærliggende veje | 15 |
| 3.3 Træer..... | 17 |
| 3.4 Tværsnit..... | 17 |
| 4 Besigtigelser | 20 |
| 5 Uhedsanalyse | 22 |
| 6 Adfærdsanalyse..... | 25 |
| 6.1 Kamera 1 – Nygårdsvej / Hesseløgade | 26 |
| 6.2 Kamera 2 – ud for Netto..... | 28 |
| 6.3 Kamera 3 – ved Østerbrogade..... | 30 |
| 6.4 Kamera 4 – ved SATS..... | 32 |
| 7 Disposition af Nygårdsvej..... | 35 |
| 7.1 Uden matrikulære ændringer | 37 |
| 7.1.1 Vennemindevej – Drejøgade | 38 |
| 7.1.2 Drejøgade – Fanøgade | 39 |
| 7.1.3 Fanøgade – Østerbrogade..... | 40 |
| 7.2 Med matrikulære ændringer | 42 |
| 7.2.1 Vennemindevej – Drejøgade | 43 |
| 7.2.2 Drejøgade – Fanøgade | 44 |
| 7.2.3 Fanøgade – Østerbrogade..... | 45 |
| 8 Fremtidig udformning..... | 47 |
| 8.1 Dobbeltrettet trafik..... | 47 |
| 8.2 Ensretning af Nygårdsvej | 48 |
| 9 Konsekvenser | 50 |
| 9.1 Dobbeltrettet biltrafik og cykelstier | 51 |
| 9.2 Ensretning og modstrømscykelsti | 52 |
| 9.3 Opsummering..... | 54 |
| 9.4 Erstatningsparkering..... | 55 |

Indledning

Københavns Kommune har en nul-vision om, at København i 2025 skal være en by, der er så sikker at færdes i, at ingen bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade i trafikken. Derudover er der et mål om at 75 % af alle ture i København foregår i gang, på cykel eller med kollektiv transport.

Som led i denne udvikling har Københavns Kommune bedt Via Trafik Rådgivning om at gennemføre en trafikal vurdering af Nygårdsvej på Østerbro, mellem Vennemindevej og Østerbrogade med det primære formål at forbedre forholdene for cyklister. Derfor er der gennemført besigtigelser med repræsentanter fra Københavns Kommune samt lokale borgere, med henblik på at udpege hvor på Nygårdsvej trafikikkerhed og tryghed kan optimeres.

Der er lavet uheldsudtræk på strækningen for perioden 2014-2018 med henblik på at belyse eventuelle uheldsmønstre. Som supplement til uheldsanalysen, er gennemført et adfærdsstudie via gennemgang af videooptagelser på fire udpegede lokaliteter på strækningen. Der blev optaget i dagtimerne d. 10. og 11. juni samt den 12. august. På denne måde er trafikikkerhed og tryghed, samt uhensigtsmæssig adfærd blevet undersøgt dybdegående. Det vurderes, at COVID-19 har haft begrænset indflydelse på adfærdsregistreringen og at trafiksituationen under registreringen har været tæt på normal.

På baggrund af de indledende analyser er det undersøgt hvilke fysiske tiltag der kan etableres for at øge trafikikkerheden og trygheden for særligt cyklisterne, men også øvrige trafikanter. Generelt er det tilsigtet at gøre parkeringsforholdene mere ensformige og herved strækningen mere simpel og overskuelig. Herudover er det tilsigtet at hastighedsdæmpe strækningen.

Matriklerne på strækningen er meget forskellige i deres udformning. Det er der taget højde for i udarbejdelsen af løsningsforslag til den fremtidige udformning af Nygårdsvej. Der er arbejdet med tre overordnede scenarier;

1. **Uden matrikulære ændringer** – det tilgængelige tværprofil er afgrænset af matrikelgrænserne
2. **Med matrikulære ændringer** – det tilgængelige tværprofil er kun afgrænset af facaderne ud til Nygårdsvej
3. **Ensretning** – Nygårdsvej ensrettes i vestlig retning uden matrikulære ændringer

For scenarierne er undersøgt udformning af Nygårdsvej med og uden cykelstier. Herudover er konsekvenser for trafik, parkering og træregnskab vurderet for hvert løsningsforslag.

Sammenfatning



Figur 1: Projektstrækningens placering på det ydre Østerbro.

Nygårdsvej

Trafikalt er Nygårdsvej mellem Vennemindevej og Østerbrogade kendetegnet ved, at der er en næsten lige fordeling af bil- og cykeltrafik, tæt parkering som både længdeparkering og skråparkering, og skiftende tværprofiler.

Vejen er hastighedsdæmpet med bump og anbefalet 30 km/t zone øst for Fanøgade og 40 km/t hastighedsgrænse mellem Fanøgade og Vennemindevej. Der er ingen cykelstier på projektstrækningen. Der kører ingen busser på Nygårdsvej mellem Vennemindevej og Østerbrogade.

Københavns Kommune har i maj 2019 lavet trafiktællinger på Nygårdsvej der viser en årsdøgns trafik for køretøjer på 1.900 hvoraf tung trafik udgør 2,4 %. Der blev talt en årsdøgns trafik for cyklister på 2.400.

Der er på Nygårdsvej 139 bilparkeringspladser og 94 cykelstativer.

Besigtigelser

Projektstrækningen er besøgt over to omgange d. 17. marts og d. 25. marts 2020. På de to besigtigelser deltog repræsentanter fra Via Trafik, Københavns Kommune og lokale borgere. Her blev observeret og noteret, at der er høj belægning på parkeringspladserne, usikre forhold for cyklister og utryghed ved en oplevet høj hastighed i enden ved Vennemindevej, samt en stor mængde tung trafik. Det vurderes, at den tunge trafik består af både gennemkørende trafik og varelevering til lokale forretninger og arbejdspladser.

Uheldsanalyse

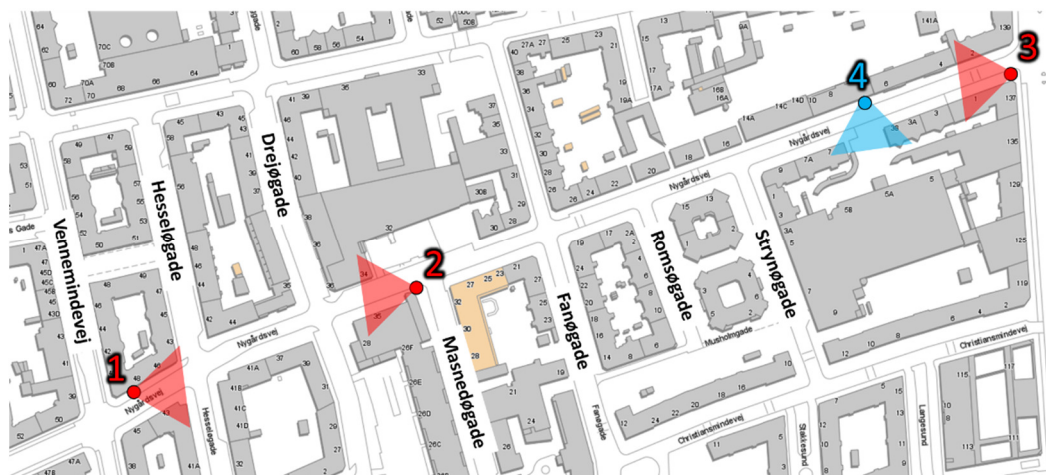
Der er lavet et udtræk af politiregistrerede uheld i perioden 2014-2018. Udtrækket er lavet for Nygårdsvej mellem Vennemindevej og Østerbrogade. I alt har politiet registreret 10 uheld på projektstrækningen. Disse uheld omfatter:

- 3 personskadeuheld
- 3 materielskadeuheld
- 4 ekstrauheld

Fem af uheldene involverer cyklister. Syv uheld er forbundet med parkering eller parkerede biler.

Adfærdsanalyse

Som supplement til uhedsanalysen er lavet en adfærdsanalyse. Adfærdsanalysen baserer sig på videooptagelser på Nygårdsvej. Over to dage – 10. og 11. juni – fra kl. 6 – 18 er trafikanternes adfærd på tre lokaliteter blevet optaget og efterfølgende gennemgået. Yderligere er trafikantadfærd registreret ud for SATS d. 12. august.



Figur 2: Placering af videooptagelser på Nygårdsvej.

Adfærdsanalysen underbygger de bekymringer, der blev luftet under besigtigelserne. Det blev observeret, at der flere gange var "nær-ved" kollisioner mellem biler til og fra parkering og cyklister, at oversigten fra sidevejene til Nygårdsvej er ringe og tvinger sidevejstrafikken frem over vigelinjen for at orientere sig, og at der bliver parkeret og standset uhensigtsmæssigt ude på vejen før krydset ved Østerbrogade.

Det vurderes at trafiksituationen på Nygårdsvej under adfærdsregistreringen var meget tæt på normal og kun i begrænset omfang påvirket af COVID-19.

Fremtidig udformning af Nygårdsvej

På trods af de meget forskellige og varierende matrikeludformninger på hele projektstrækningen, er der ikke stor variation i hvilke trafikale tiltag, der er mulige mht. løsningsforslag med og uden matrikulære ændringer. Det skyldes delvist, at der flere steder er "optaget vej" helt ind til bygningsfacaderne, hvor arealet kun er benyttet som fortov og ikke til "privat brug", som fx have, terrasse, eller lignende. Hvor optaget vej kun benyttes til fortov, vil det blive inddraget i den fremtidige udformning af Nygårdsvej. Hvor "optaget vej" benyttes til have, terrasse eller lignende vil arealet ikke blive inddraget i den fremtidige udformning.

Det anbefales generelt, at projektstrækningen hastighedsdæmpes yderligere end i dag. Dette gælder primært for delstrækningen mellem Vennemindevej og Fanøvej, hvor det i dag er tilladt at køre 40 km/t. Yderligere hastighedsnedsættelse kan udføres som på delstrækningen mellem Fanøvej og Østerbrogade – med blå anbefalet 30 km/t hastighedszone og supplerende hastighedsdæpende foranstaltninger fx som vejbump eller hævet flader i kryds.

Yderligere anbefales det, at parkeringsforholdene på projektstrækningen gøres mere ensformige, så vejforløbet og -profilen fremstår mere simpelt og overskueligt.

Belægningen på store dele af projektstrækningen er ujævn og hullet. Belægningen bør derfor genopfriskes af hensyn til trafikanternes komfort og trafiksikkerhed.

Der er udpeget tre forslag til Nygårdsvejs fremtidige udformning:

1. Dobbeltrettet biltrafik med cykelstier

Det er på hele strækningen og i begge scenarier (med og uden matrikulære ændringer) muligt at etablere cykelstier, samt at bevare dobbeltrettet biltrafik. Det vil ikke være muligt at opretholde cykelstibreder som stemmer overens med Københavns Kommunes standarder på hele strækningen. Men etablering af cykelstier vurderes at forbedre cyklisternes sikkerhed, tryghed og fremkommelighed markant i forhold til de eksisterende forhold på Nygårdsvej. Da der også vurderes at færdes en stor mængde børn på Nygårdsvej til og fra skole, institutioner og fritidsaktiviteter, vil cykelstier gøre deres færden på Nygårdsvej mere tryk og sikker end det er i dag.

Etablering af cykelsti, samt etablering af ensformig parkering i form af længdeparkering, vil reducere det samlede antal bilparkeringspladser med 78 fra 139 til **61 parkeringspladser**. Yderligere reduceres cykelparkeringsregnskabet fra 94 til **93 cykelstativer**.

2. Dobbeltrettet biltrafik uden cykelstier

Hvis der ikke etableres cykelstier men parkeringen i stedet for gøres mere ensformig, samt at der etableres yderligere hastighedsdæmpende tiltag, vil trafiksikkerheden generelt blive forbedret i forhold til i dag. Der vil primært være skråparkering på strækningen, og længdeparkering nedlægges. Uden cykelsti men med skråparkering reduceres parkeringsregnskabet med 59 fra 139 til **80 parkeringspladser**.

En løsning uden cykelstier vil ikke i samme grad som cykelstier kunne forbedre cyklisternes tryghed og sikkerhed. Men en mere hastighedsdæmpet og mere simpel og overskuelig strækning, med mere ensformige parkeringsforhold, vil være en trafiksikkerhedsmæssig forbedring over den nuværende situation.

Det er valgt at fokusere på løsninger med cykelfaciliteter, hvorfor der **ikke** arbejdes videre med dette løsningsforslag.

3. Ensrettet trafik med modstrømscykelsti

Ensretning af Nygårdsvej er en mulighed, hvor der både kan bevares så meget parkering som muligt samt forbedre forholdene for cykelstier. Denne løsning kan dog øge trafikken på de omkringliggende veje. Konsekvenserne ved at ensrette Nygårdsvej er blevet undersøgt i Via Trafiks trafiknotat *Ensretning af Nygårdsvej*, oktober 2020.

Ensretning af Nygårdsvej vil medføre mere trafik på de omkringliggende veje, specielt Kildevældsgade. Det skyldes primært, at Kildevældsgade er signalreguleret ved Østerbrogade og den derfor er nemmere og hurtigere at benytte. Kildevældsgade vurderes til at få en stigning i trafikken på 18 – 23 %, mens de øvrige gader forventes at få en stigning i størrelsesorden 1 – 6 %.

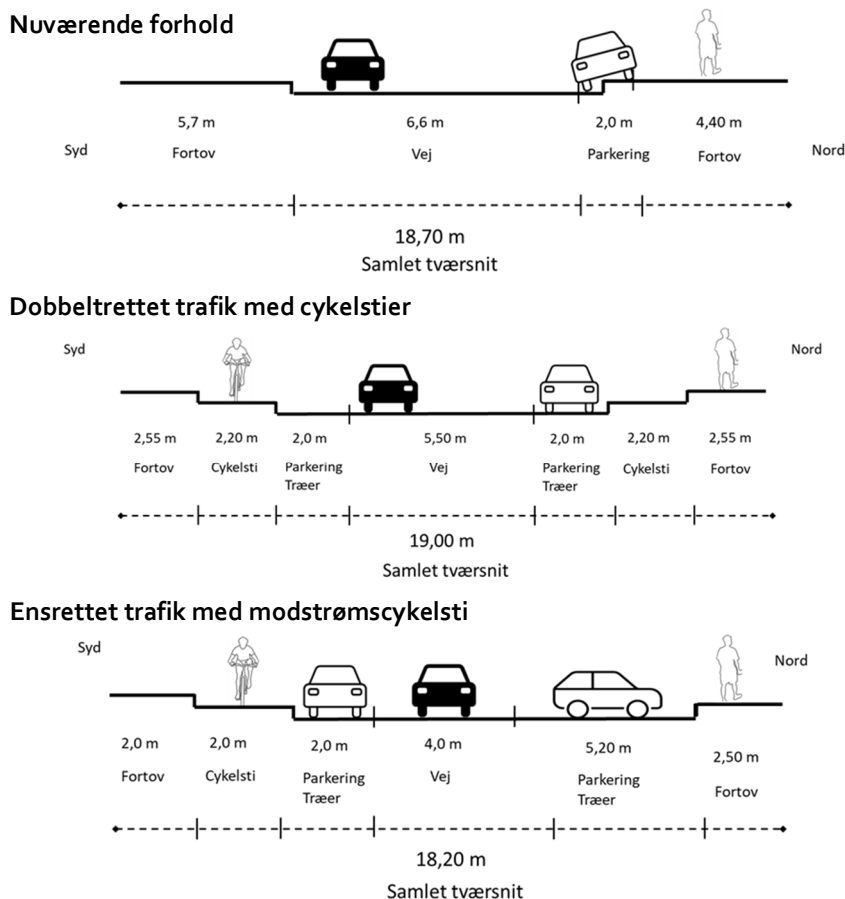
Området omkring Nygårdsvej vil generelt opleve en øget trafikmængde, pga. ensretningen der medfører en øget trafik i parkeringssøgningen. Ensretningen vil besværliggøre parkeringssøgningen og bilisterne kan være nødsaget til at benytte omveje for at finde p-pladser. Bilister der har ærinde på Nygårdsvej vil også være nødsaget til at køre omveje, hvis de fx kommer fra Østerbrogade og skal tilbage dertil (fx kunder og varelevering til SATS).

Ensretning kan gennemføres både ved at tillade dobbeltrettet cykeltrafik på kørebanen og ved at etablere en modstrømscykelsti til de modkørende cyklister.

Ensretning af Nygårdsvej vil reducere det samlede bilparkeringsregnskab med 46 p-pladser fra 139 til **93 parkeringspladser**. Cykelparkeringsregnskabet vil være 186 cykelstativer.

Konsekvenser ved realisering af løsningsforslag 1 eller 3

Da løsningsforslagene indebærer ombygning af Nygårdsvej, ændres tværsnittene for vejens elementer. For at give et generelt overblik over påkrævede tværsnit for de to løsningsforslag ses i figur 3 udvalgte tværsnit på Nygårdsvej mellem Hesseløgade og Drejøgade.



Figur 3: Udvalgt tværsnit på Nygårdsvej mellem Hesseløgade og Drejøgade.

Realisering af et af de to løsningsforslag vil få følgende konsekvenser på bil- og cykelparkering, træer og biltrafik:

| Nygårdsvej | I dag | Dobbeltrettet trafik med cykelstier | Ensretning med modstrømscykelsti |
|-----------------------------|-------|-------------------------------------|----------------------------------|
| Træregnskab | 8 | 16 | 28 |
| Parkeringsregnskab – biler | 139 | 61 | 93 |
| Parkeringsregnskab – cykler | 94 | 93 | 186 |
| ÅDT biler på Nygårdsvej | 1.900 | 1.900 | 1.140 |

2.1

Anbefalinger

Det anbefales at, der etableres yderligere hastighedsdæmpning, mere ensartet parkering og en forbedring af vejbelægningen. Derudover anbefales det at ensrette Nygårdsvej mellem Vennemindevej og Østerbrogade (forslag 3).

Ved ensretningen vil selve Nygårdsvej opleve at trafikken falder, til glæde for specielt cyklister og fodgængere. Det vil gøre vejen mere trafiksikker og tryk, men det anbefales at udvide den blå 30 km/t zone med fartdæmpere, så den dækker hele Nygårdsvej, da hastigheden ellers vil blive høj fordi biltrafikken ikke har modkørende trafik.

Det anbefales at etablere modstrømscykelsti på strækningen, så kørebanen kun er forbeholdt biler og cykler i vestgående retning. Med parkering i begge sider af vejen vil de modkørende cyklister være bedre beskyttet på en cykelsti, når bilerne foretager parkeringsmanøvrer i den venstre side af vejen, specielt med tanke på de mange cyklende børn på vejen.

Denne løsning vil medføre omfattende anlægsarbejder på Nygårdsvej, som følge af etablering af modstrømscykelsti og indsnævring af vejarealet.

Der er indenfor de sidste par år lavet nye parkeringsforhold på Nygårdsvej med parkeringslommer til udnyttelse af 5 meter-reglen. Flere af disse ændringer bliver sandsynligvis påvirket ved realisering af dette løsningsforslag.

I den videre proces ved endelig projektering og udformning af ensretning af Nygårdsvej med modstrømscykelsti, skal der være særlig opmærksomhed på udformningen ved krydsene ved Vennemindevej og Østerbrogade samt ved sidevejene.

Samlet set bliver konsekvenserne ved realisering af løsningsforslaget:

| Nygårdsvej | I dag | Udvikling | Ensretning |
|-----------------------------|-------|-----------|------------|
| Træregnskab | 8 | +20 | 28 |
| Parkeringsregnskab – biler | 139 | -46 | 93 |
| Parkeringsregnskab – cykler | 94 | +92 | 186 |
| ÅDT biler på Nygårdsvej | 1.900 | -760 | 1.140 |

3

Nuværende forhold

Nygårdsvej er beliggende på det ydre Østerbro og forløber mellem Østerbrogade og Skt. Kjelds Plads. Dette notat omfatter den del af Nygårdsvej, der forløber mellem Vennemindevej og Østerbrogade herefter kaldet *projektstrækningen* (se figur 4).



Figur 4: Projektstrækningen på Nygårdsvej på det ydre Østerbro markeret med rødt.

Nygårdsvej er en tosporet vej (uden midterlinje på det meste af strækningen) med dobbeltrettet trafik. Der er fortov på begge sider af vejen på hele projektstrækningen men der er ingen cykelstier eller -baner. Dog er der på Nygårdsvej vest for Vennemindevej cykelsti i begge sider af vejen. På flere dele af projektstrækningen er fortovet meget bredt, op til 5 m.

Nygårdsvej er af Københavns Kommune klassificeret som en bydelsgade. Københavns Kommune definerer bygader som:

*Bydelsgader skal sikre fordelingen og afviklingen af trafikken inden for de enkelte bydele. Gennemkørende trafik skal søges minimeret gennem trafiksaneringer i form af fx busprioritering og busgader. Bustrafikkens og cykeltrafikkens fremkommelighed prioriteres højere end biltrafikkens.*¹

Hele projektstrækningen er omfattet en 40 km/t hastighedsbegrænsning. Mellem Fanøgade og Østerbrogade er der lokal hastighedszone hvor den anbefalede hastighedsgrænse er 30 km/t. På denne delstrækning er der fire supplerende hastighedsbegrænsende foranstaltninger i form af vejbumper.

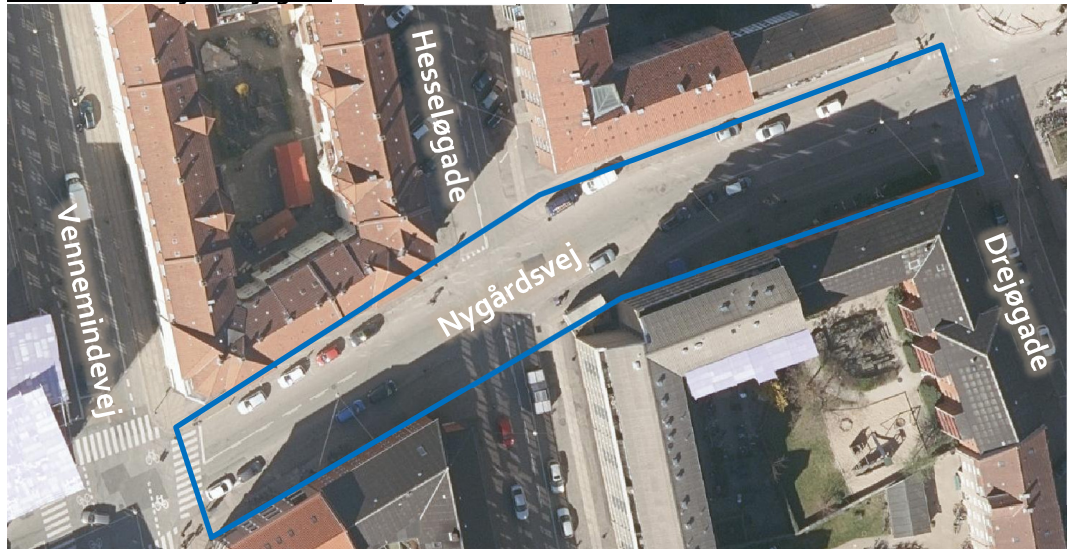
Trafiktællinger fra 2019 viser, at der kører omkring 1.900 biler pr. døgn på Nygårdsvej. Samtidig kører der på strækningen ca. 2.400 cyklister pr. døgn. Der kører ingen bustrafik på denne del af Nygårdsvej.

Der er flere forretninger og arbejdspladser på Nygårdsvej hvorfor der også foregår en del varekørsel på vejen.

Nygårdsvej mellem Vennemindevej og Østerbrogade kan opdeles i tre delstrækninger, med hver deres karakter, udtryk og profil.

¹ Kilde: Byens vejnet <https://kp15.kk.dk/artikel/byens-vejnet>

Vennemindevej – Drejøgade



Figur 5: Nygårdsvej mellem Vennemindevej og Drejøgade.

- Vennemindevej – Drejøgade
 - Bredt profil fra facade til facade
 - Breder vejprofil, som dog indsnævres ved Drejøgade
 - Hovedsageligt længdeparkering på og ved kantsten
 - Begrænset oversigt fra sideveje til Nygårdsvej

Drejøgade – Fanøgade



Figur 6: Nygårdsvej mellem Drejøgade og Fanøgade.

- Drejøgade – Fanøgade
 - Smalere tværprofil
 - Smalle vejforhold
 - Skrå- og længdeparkering
 - Netto og kunder hertil
 - Varelevering til Netto (via Hesseløgade)

Fanøgade – Østerbrogade



Figur 7: Nygårdsvej mellem Fanøgade og Østerbrogade.

- Fanøgade – Østerbrogade
 - 30 km/t blå hastighedszone med supplerende fartdæmpende foranstaltninger
 - Skiftende tværprofiler med haver og terrasser ud for bygningsfacaderne
 - Hovedsageligt længdeparkering med noget skråparkering
 - Smalle vejforhold og uhensigtsmæssig standsning ved Østerbrogade
 - Træningscentret SATS ligger mellem Strynøgade og Østerbrogade
 - Hæveautomat på hjørnet ved Østerbrogade tiltrækker mange korttidsparkerter

3.1

Parkering

Bilparkering

Nygårdsvej er præget af meget bilparkering, som er udført delvist som langsgående kantstensparkering, både i båse og uafmærket, og skråparkering. I alt er der 139 parkeringspladser på Nygårdsvej mellem Østerbrogade og Vennemindevej (jf. kbhkort.kk.dk). To af pladserne er forbeholdt handicapparkering mens de resterende er omfattet gul betalingszone, hvor parkanter skal betale for parkering på alle hverdage, og lørdag frem til kl. 17:00. Lørdag efter kl. 17 og på søn- og helligdage er det gratis at parkere i gul zone. De lokale beboere har via P-licens parkeringstilladelse på Nygårdsvej.

Skråparkering sker i den østlige ende tæt ved Østerbrogade og ud for Netto ved Drejøgade.



Figur 8: Tv.: Skråparkering i den østlige ende af Nygårdsvej. Th.: Skråparkering ved Netto ved Drejøgade.

På den resterende del af Nygårdsvej er det typisk langsgående parkering ved kantsten eller i båse.



Figur 9: Langsgående parkering i afmærkede båse på vejarealet, på fortovet og langs kantsten.

Parkeringsregistreringer gennemført i efteråret 2019 viste en belægningsgrad på Nygårdsvej (kilde: kbhkort.kk.dk);

- Kl. 12 – 77 %
- Kl. 17 – 95 %
- Kl. 22 – 101 %

Der er herved et væsentligt parkeringsbehov på Nygårdsvej, særligt i aften- og nattetimerne. Det antyder, at det særligt er de lokale beboere, som har tilladelse til at holde her, der optager parkeringspladserne.

Cykelparkering

Der er i dag i alt 94 cykelstativer ud mod Nygårdsvej. Henstilling af cykler sker både i stativer men også i høj grad uden for cykelstativerne.



Figur 10: Cykler stillet op ad facaden på Nygårdsvej mellem Fanøgade og Romsøgade.

Cykelstativerne på Nygårdsvej er spredt på strækningen og har typisk plads til omkring 20 cykler. Placering af cykelstativerne kan ses i figur 11.



Figur 11: Cykelstativernes placering på Nygårdsvej. Det er noteret, hvor mange cykelstativer der er på hver lokalitet (94 i alt).

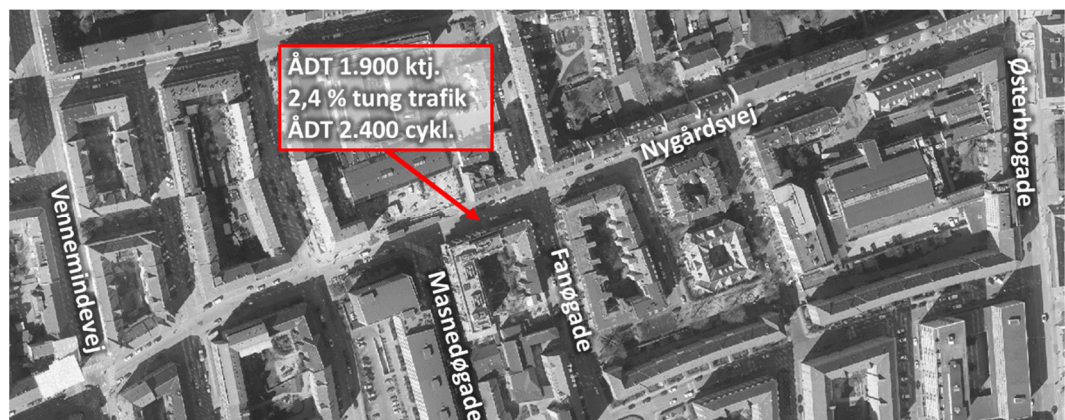
Ved besigtigelse kl. 10:00 – 11:00 d. 18. november 2020 var der høj belægning i cykelstativerne. Der var yderligere flere steder, hvor cykler var henstillet op ad facader udenfor cykelstativerne. I sidegaderne til Nygårdsvej var der ligeledes fyldt godt op i de cykelstativerne.



Figur 12: Cykelstativer på Nygårdsvej. Tv.: Cykelstativer ud for Emmerys ved Østerbrogade. Th.: Cykelstativer ved Vennemindevej.

3.2

Trafikmængder



Figur 13: Nygårdsvej med placering af trafiktællings (kilde: Københavns Kommune).

Trafiktællinger fra 2019 på Nygårdsvej mellem Fanøgade og Masnedøgade viser, at der kører omkring 1.900 biler pr. døgn på Nygårdsvej, hvoraf ca. 260 er mindre varevogne. Tung trafik udgør ca. 2,4 % af den samlede biltrafik på Nygårdsvej. Herudover kører der på strækningen ca. 2.400 cyklister pr. døgn. Den trafikale morgenspidstime finder sted kl. 8 – 9 og eftermiddagsspidstimen er kl. 16 – 17 (kilde: kbhkort.kk.dk).

I tabel 1 ses retningsfordelingen for de forskellige trafikantgrupper i tidsrummet kl. 07-19 (kilde: Københavns Kommune).

| Køreretning | Trafikantgrupper (kl. 07-19) | | | | | |
|-----------------|------------------------------|-----------------------------------|-------------|----------------------|--------------|-----------------|
| | Personbiler og varevogne | | Tung trafik | | Cykler | |
| | Antal | Andel af personbiler og varevogne | Antal | Andel af tung trafik | Antal | Andel af cykler |
| Mod øst | 810 | 53 % | 23 | 61 % | 1.080 | 47 % |
| Kl. 07-09 | 190 | 50 % | 17 | 58 % | 240 | 37 % |
| Kl. 10-13 | 260 | 50 % | 9 | 50 % | 220 | 47 % |
| Kl. 14-19 | 360 | 56 % | 7 | 88 % | 620 | 52 % |
| Mod vest | 730 | 47 % | 15 | 39 % | 1.230 | 53 % |
| Kl. 07-09 | 190 | 50 % | 5 | 42 % | 410 | 63 % |
| Kl. 10-13 | 260 | 50 % | 9 | 50 % | 250 | 53 % |
| Kl. 14-19 | 280 | 44 % | 1 | 12 % | 570 | 48 % |
| Samlet | 1.540 | | 38 | | 2.310 | |

Tabel 1: Retningsfordeling fordelt på trafikantgrupper i tidsrummet kl. 07-19 (kilde: Københavns Kommune).

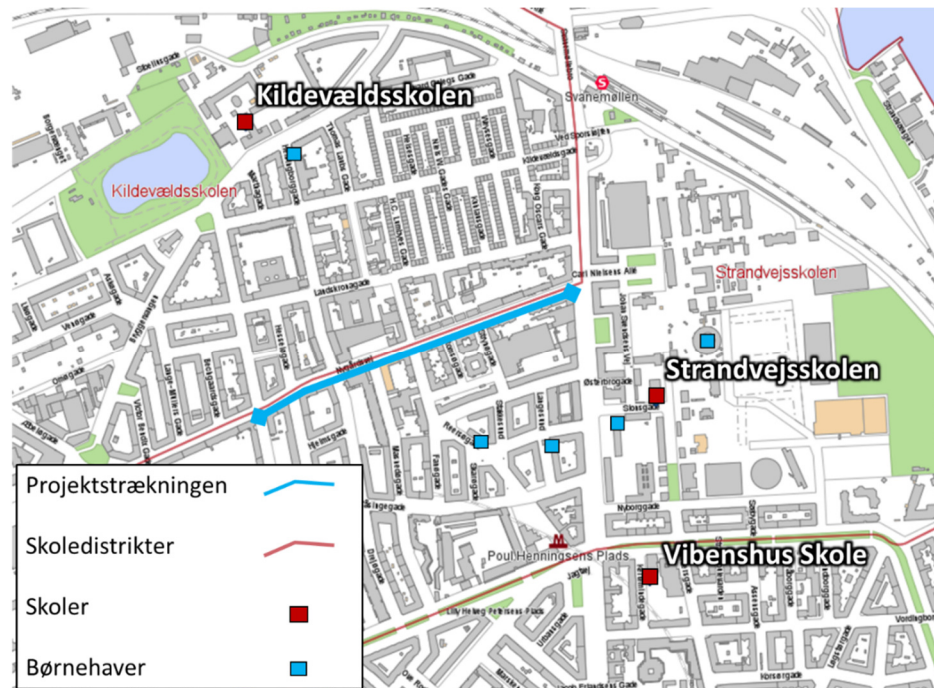
Det ses, at retningsfordelingen for personbiler og varevogne er tæt på lige. Om eftermiddagen er der dog en vis overvægt i østkørende trafik (56 % mod 44 %).

For cyklisterne er der en mindre overvægt af trafik mod vest. Særligt om morgenen er der en overvægt af vestkørende cyklister (63 % mod 37 %), hvorefter det udligner sig mere efter middag og ud på eftermiddagen.

For den tunge trafik er fordelingen mere ulige, hvor ca. 60 % kører i østlig retning. Særligt om eftermiddagen er der en stor overvægt i østkørende trafik (88 % mod 12 %).

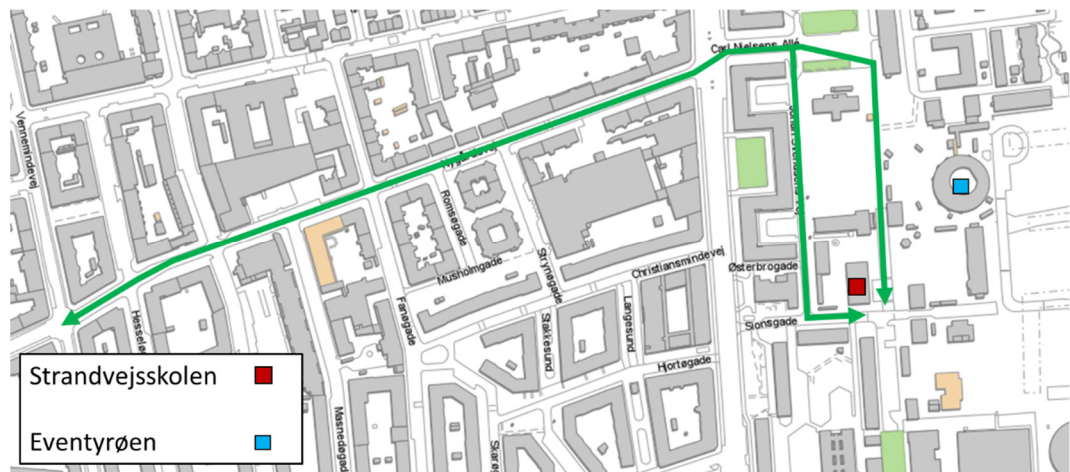
3.2.1

Lette trafikanter



Figur 14: Skoler og børnehaver i nærhed til projektstrækningen (kilde: kbhort.kk.dk).

I nærhed af Nygårdsvej er tre folkeskoler og fire børnehaver. Derudover er der også privat- og friskoler samt mindre daginstitutioner. Nygårdsvej fungerer som en forbindelse mellem den vestlige og østlige del af skoledistriktet Strandvejsskolen. Yderligere er der på Gasværksgrunden en større daginstitution 'Eventyrøen' samt flere fritidsaktiviteter, hvortil det vurderes, der er en del cykel- og gangtrafik.



Figur 15: Forbindelse til Strandvejsskolen og Eventyrøen via Nygårdsvej.

3.2.2

Trafik på nærliggende veje

Bellmansgade – Edvard Griegs Gade – Sibeliussgade

Strækningen Bellmansgade – Edvard Griegs Gade - Sibeliussgade klassificeret som bydelsgade. Denne strækning er trafiksaneret med busbump og krydsningsheller. Der er cykelstier/-baner på Bellmansgade og Sibeliussgade men ikke på Edvard Griegs Gade. Der er længdeparkering i begge sider af vejen på størstedelen af strækningen, med lidt skråparkering ved Edvard Griegs Gade / Sibeliussgade.

Hele strækningen er tosporet, både med og uden afmærket midterlinje, og den samlede kørebanebredde er omkring 6 – 9 m. På Bellmangsgade er **årsdøgntrafikken ca. 4.200 køretøjer** hvoraf tunge køretøjer udgør 6,8 %. Buslinje 12 kører på denne strækning. Vest for Helsingborggade er det forbudt for tunge køretøjer over 3,5 t at køre.

I den østlige ende er krydset ved Østerbrogade vigepligtsreguleret. I den vestlige ende ved Vennemindevej er krydset signalreguleret.

Kildevældsgade

Kildevældsgade er også klassificeret som en bydelsgade. Der er længdeparkering i begge sider af vejen på hele strækningen. Der er ingen hastighedsdæmpende foranstaltninger. Øst for strækningens midte er der en brostensbelagt runddel.

Der foreligger en trafiktælling fra 2012 på Kildevældsgade umiddelbart vest for Drejøgade. Den viste en **årsdøgntrafik på ca. 1.400 køretøjer**. Tung trafik udgjorde 14 % af biltrafikken. Buslinje 12 kører på denne strækning. Strækningen er tosporet og det samlede kørebaneareal er omkring 6 – 8 m. Der er ingen cykelstier eller cykelbaner på Kildevældsgade.

I den østlige ende er krydset ved Østerbrogade signalreguleret. I den vestlige ende ved Vennemindevej er krydset vigepligtsreguleret.

Landskronagade

Landskronagade er den nærmeste parallelvej til Nygårdsvej. Den er klassificeret som en lokalgade, som hovedsageligt skal sikre adgang til funktioner i lokalområdet og gennemkørende trafik skal undgås. Der er længdeparkering i begge sider af vejen på størstedelen af strækningen.

Landskronagade er en smal tosporet vej med en samlet kørebanebredde på omkring 5 – 6 m. Vejen er trafiksaneret med vejbump og sideheller. Der foreligger en trafiktælling fra 2012 på Landskronagade umiddelbart vest for Drejøgade. Den viste en **årsdøgntrafik på ca. 1.500 køretøjer**. Tung trafik udgjorde 3,4 % af biltrafikken. Der kører ingen busser på denne strækning.

Tåsingegade

Tåsingegade er ligesom Landskronagade klassificeret som en lokalgade. Der er ingen cykelstier eller cykelbaner. Tåsingegade er trafiksaneret med vejbump. Der er parkering i begge sider af vejen i form af både længdeparkering og vinkelret parkering. Vejen er tosporet og har en samlet kørebanebredde på omkring 6 – 8 m.

Der foreligger en trafiktælling fra 2012 på Tåsingegade umiddelbart vest for Drejøgade. Den viste en **årsdøgntrafik på ca. 1.600 køretøjer**. Tung trafik udgjorde ca. 4 % af biltrafikken. Der kører ingen busser. I den østlige ende tæt ved Østerbrogade-krydset er metrostationen Poul Henningsens Plads.

Jagtvej

Jagtvej er klassificeret som en fordelingsgade og skal sikre forbindelsen mellem bydelene og indrettes med hensyntagen til afvikling af biltrafik, kollektiv trafik og cykeltrafik. Jagtvej er en bred firesporet vej uden fartdæmpende foranstaltninger. Der er cykelstier på hele strækningen.

Jagtvej har en **årsdøgntrafik på omkring 17.800 køretøjer**. Tunge køretøjer udgør ca. 4,4 % af trafikken. Buslinje 14 kører på strækningen. I den østlige ende ligger metrostationen Poul Henningsens Plads.

3-3

Træer

Der er i dag otte vejtræer på Nygårdsvej. De er af tre forskellige træsorter; hvid tjørn, vintereg og engriflet hvidtjørn. De er spredt ud på strækningen, dog med en større andel mellem Østerbrogade og Strynøgade i den østlige ende.



Figur 16: Træer på Nygårdsvej.

3-4

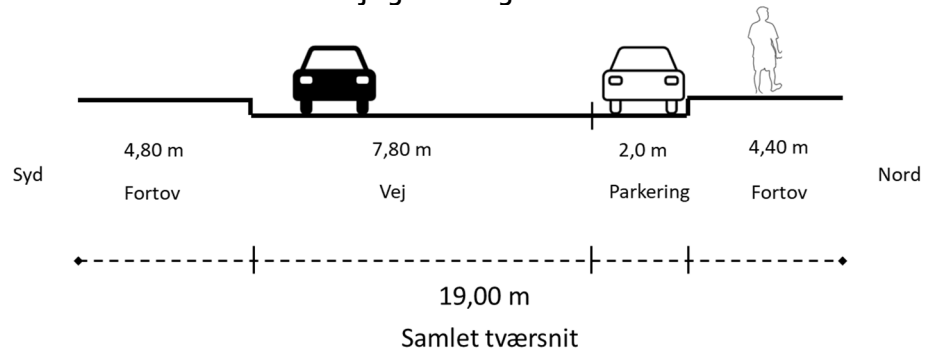
Tværsnit

For at vurdere de anlægsmæssige muligheder for den fremtidige udformning af Nygårdsvej, er de eksisterende tværsnit blevet målt på fire steder på strækningen. I figur 17 ses fire tværsnit på strækningen.



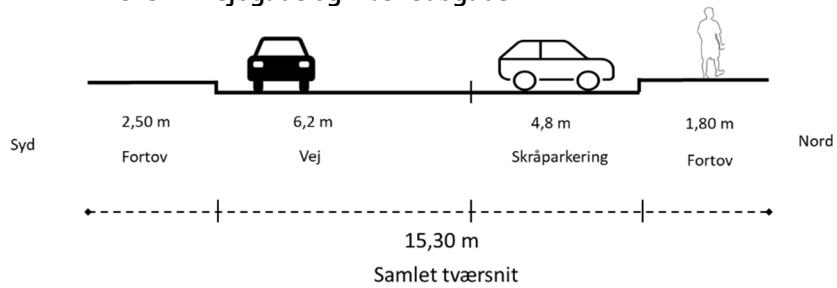
Figur 17: Tværsnit målt på fire steder på Nygårdsvej.

1. Mellem Vennemindevej og Hesseløgade



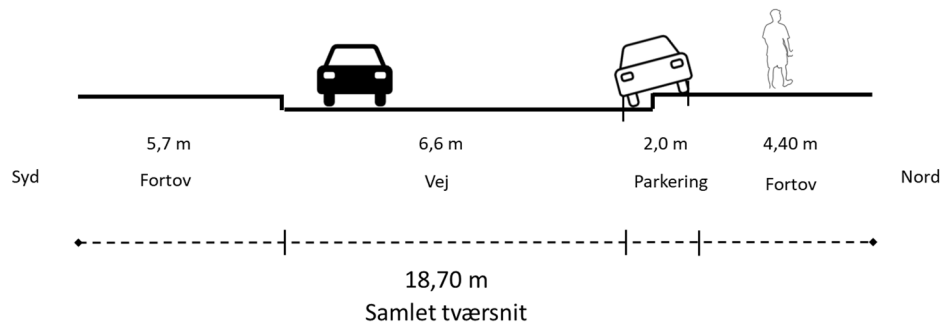
Figur 18: Tværsnit mellem Vennemindevej og Hesseløgade.

2. Mellem Drejøgade og Masnedøgade



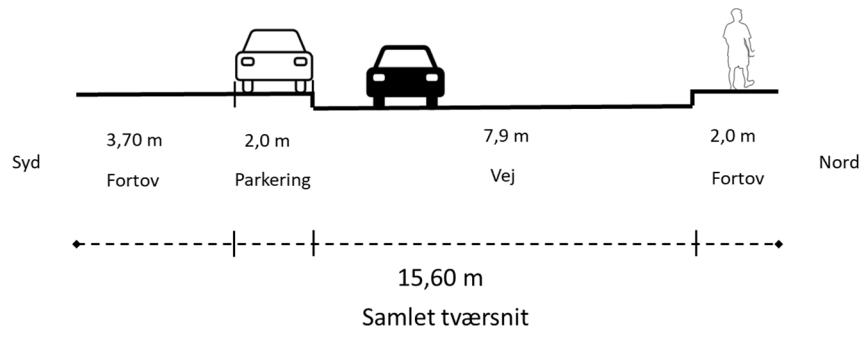
Figur 19: Tværsnit mellem Drejøgade og Masnedøgade.

3. Mellem Fanøgade og Romsøgade



Figur 20: Tværsnit mellem Fanøgade og Romsøgade.

4. Mellem Strynøgade og Østerbrogade



Figur 21: Tværsnit mellem Strynøgade og Østerbrogade.

4

Besigtigelser

Projektstrækningen er besøgt over to omgange d. 17. marts og d. 25. marts 2020. På de to besigtigelser deltog repræsentanter fra Via Trafik, Københavns Kommune og lokale borgere. Ved besigtigelsen blev observeret mange parkerede biler på hele projektstrækningen. Det blev oplyst, at der tit parkeres i anden række. De skiftende parkeringsløsninger gør strækningen uforudsigelig for cyklister og det kan gøre dem utrygge.



Figur 22: Der blev observeret mange parkerede biler på hele projektstrækningen.

Der opleves meget gennemkørende trafik på Nygårdsvej og det opleves som en udfordring særligt også fordi, at Nygårdsvej er en central skolevej.

Det opleves yderligere, at der køres med høj hastighed i den vestlige del af strækningen. I den nordøstlige del opleves det, at parkerede biler tæt på krydset skaber utryghed og farlige situationer. Særligt omkring skolestart kan der være smalt med skolebørn på cykel, der kører igennem krydset ved Østerbrogade. I det hele taget, er der udtrykt en vis bekymring til krydset ved Østerbrogade.



Figur 23: Nygårdsvej ved krydset med Østerbrogade.

Belægningen på Nygårdsvej er ujævn og hullet flere steder. Dette besværliggør færdsel på vejen for både biler og cykler.

Yderligere observationer er opsummeret i figur 24 og i tabel 2.



Figur 24: Kort over observationer og udfordringer ved Nygårdsvej, baseret på besigtigelser.

| ID | Observationer / udfordringer |
|----|---|
| 1 | Der opleves rødkørsler ved skift til gult |
| 2 | Udfordringer med afsætning og varebiler på cykelbanen |
| 3 | Her kan være smalt med mange parkerede biler |
| 4 | Varelevering til Netto. Sættevogn til varelevering foretager 3 punkts-vending her |
| 5 | Varelevering til Unilabs |
| 6 | Afsætningsplads benyttes af renovationskøretøjer |
| 7 | Her er en del cykel- og gangtrafik på Fanøgade til og fra metroen mod syd |
| 8 | Der kører en del varevogne i dette kryds. Der er kollegie, parkeringskælder og "self-storage" på Strynøgade |
| 9 | Her forekommer en del parkeringsøgende trafik til P-pladser til SATS |
| 10 | Denne plads servicerer en del trafik til SATS og til varelevering (5-7 lastbiler om dagen). Det kan skabe trange forhold da der også er mange cyklister og parkerede cykler |
| 11 | Parkerede biler ved skråparkering langs den sydlige kantsten holder ofte tæt på facaden |
| 12 | Her kan være dårlige oversigtsforhold pga. mange parkerede biler |

Tabel 2: Observationer og udfordringer ved Nygårdsvej.

5

Uhedsanalyse

For at vurdere uhedsbilledet på projektstrækningen, er der lavet et udtræk af politiregistrerede uheld i Vejman i perioden 2014-2018. Udtrækket er lavet for Nygårdsvej mellem og inkl. krydsene ved Vennemindevej og Østerbrogade. I alt har politiet registreret 10 uheld på projektstrækningen. Disse uheld omfatter:

- 3 personskadeuheld
- 3 materielskadeuheld
- 4 ekstrauheld

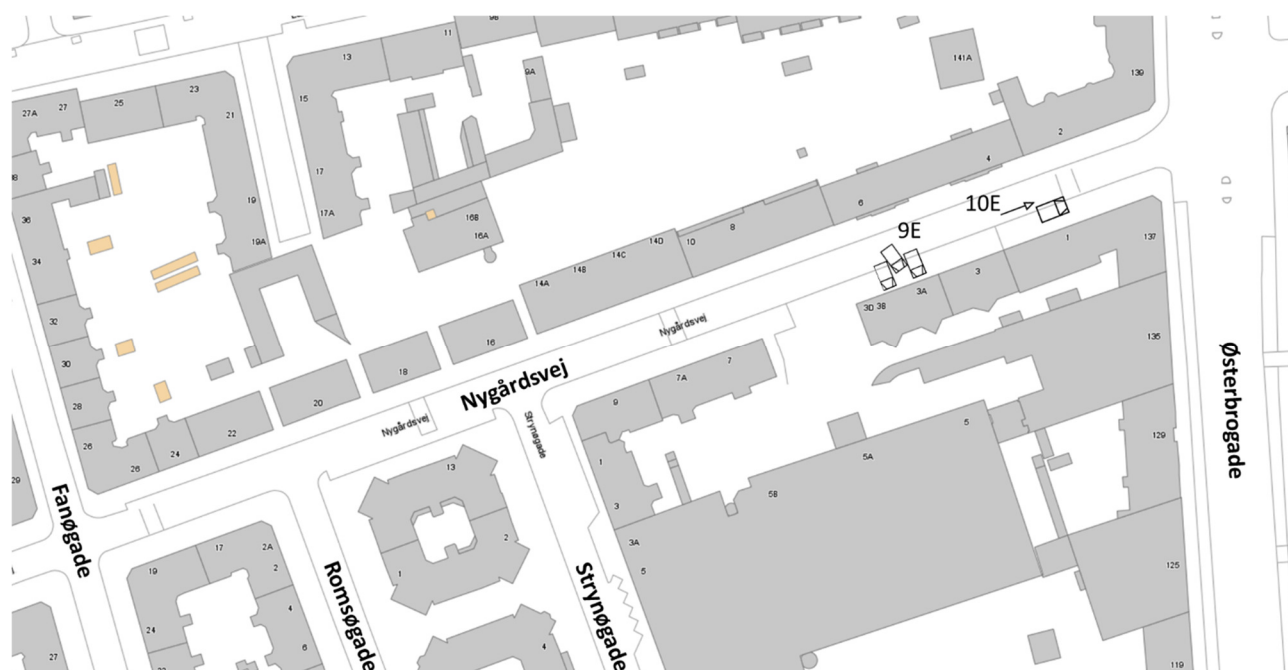
De 10 uheld er markeret i figur 25 og figur 26, samt beskrevet i tabel 3 og tabel 4. Yderligere er noteret om et uheld er et ekstrauheld (E), om der er sket rødkørsel (R) og om en af parterne har været spirituspåvirket (S).



Figur 25: Politiregistrerede uheld på Nygårdsvej mellem Vennemindevej og Fanøgade (2014-2018).

| ID | Uhedsbeskrivelse |
|----|--|
| 1 | To personbiler kører mod hinanden og da de passerer hinanden, strejfer bilerne hinanden og får mindre skader. En tredje personbil parkeret i vejkanten blev strejfet i samme omgang. |
| 2 | En personbil påkører en personbil parkeret udenfor netto og kører derefter fra stedet. |
| 3 | En cyklist påkører en personbil efter fører af personbilen åbner bildøren ud mod vejen. |
| 4 | Fører af motorcykel accelererer for kraftigt, mister kontrollen over motorcyklen og påkører en parkeret personbil. |
| 5 | Ved venstresving påkører en personbil en cyklist. Bilisten truer herefter et vidne og kører fra stedet. |
| 6 | Da signalanlægget skifter til grønt for Nygårdsvej, kører personbil frem og rammer en cyklist, der kører mod nord på Vennemindevej. |
| 7E | Bilist åbner bildør ud mod vejen, hvor en cyklist kommer kørende og påkører bildøren. |
| 8E | En personbil svinger fra Fanøgade ud på Nygårdsvej. Her overser han sin vigepligt og kører ind foran en cyklist. |

Tabel 3: Beskrivelse af politiregistrerede uheld på Nygårdsvej.



Figur 26: Politiregistrerede uheld på Nygårdsvej mellem Fanøgade og Østerbrogade (2014-2018).

| ID | Uhedsbeskrivelse |
|-----|---|
| 9E | Personbil påkører flere køretøjer i forbindelse med parkering. |
| 10E | Personbil påkører en parkeret personbil og beskadiger den parkerede bils sidespejl. |

Tabel 4: Beskrivelse af politiregistrerede uheld på Nygårdsvej.

Fem af uheldene involverer cyklister. De er hovedsageligt registreret i den vestlige ende af projektstrækningen. To er registreret i krydset Nygårdsvej / Vennemindevej, to på strækningen og et i krydset Nygårdsvej / Fanøgade. To af cykeluheldene er personskaueheld, to hvor cyklisten er kommet til skade.

Syv uheld er forbundet med parkering eller parkerede biler. Det kan tyde på, at der kan være udfordringer med pladsforholdene på Nygårdsvej og/eller at bilparkeringen kan gøre trafiksituationen uoverskuelig. Dette stemmer overens med observationer ved besigtigelser, hvor der var mange parkerede biler, meget forskellige parkeringsforhold og hvor vejforløbet varierer i bredde.

Tre af uheldene med parkerede køretøjer er registreret på den korte strækning mellem Vennemindevej og Hesseløgade. To af disse uheld omfatter cyklister, der har påkørt åbne bildøre – et har medført personskaue.



Figur 27: Der kan blive trængt på dele af strækningen ved mødesituationer mellem personbiler. Det giver meget begrænset plads til cyklister.

I den østlige ende af Nygårdsvej ved krydset med Østerbrogade bliver vejforløbet smallere og der er her registreret to uheld med påkørsel af parkerede biler. Her holder bilerne meget tæt parkeret med parkering i begge sider af vejen, med både en kort strækning med skråparkering og en kort strækning med langsgående parkering på vejens sydlige side.

Alt i alt tyder det på, at der er nogle trafiksikkerhedsmæssige udfordringer med hensyn til parkeringsforholdene på Nygårdsvej.

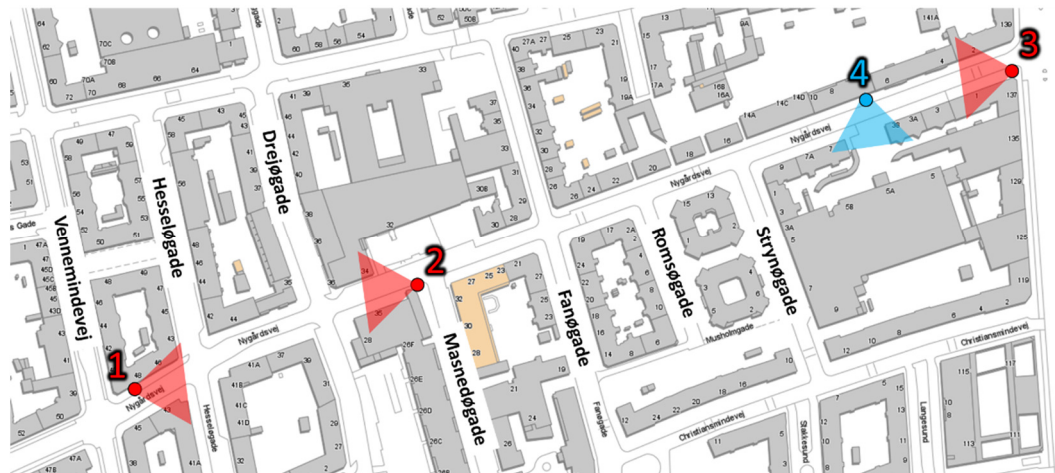


Figur 28: Tæt parkering på Nygårdsvej ved Østerbrogade (kilde: Google).

6

Adfærdsanalyse

Som supplement til uhedsanalysen er lavet en adfærdsanalyse. Adfærdsanalysen baserer sig på videooptagelser på Nygårdsvej. Over to dage – 10. og 11. juni – fra kl. 6 – 18 er trafikanternes adfærd på tre lokaliteter blevet optaget, se figur 29. Yderligere blev gennemført en videoregistrering ud for SATS d. 12. august, for bl.a. at vurdere trafikantadfærden ud for træningscentret samt tung trafik til og fra varegården.



Figur 29: Placering af videooptagelser på Nygårdsvej.

Kamera 1 er placeret, så det kan observere krydset ved Hesseløgade samt Nygårdsvej før Vennemindevej. Det er placeret her, da politiet her har registreret tre uheld i de seneste fem år, to af dem involverende cyklister.

Kamera 2 er placeret, så det kan observere parkeringspladserne ud for Netto, samt krydset ved Drejøgade. Denne lokalitet er udpeget, da der her er en del varetrafik til både Netto og Unilabs, samt varierende parkeringsforhold.

Kamera 3 er placeret, så det kan observere Nygårdsvej frem til krydset med Østerbrogade, samt noget af trafikken til og fra varegården ved SATS. Efter besigtigelser og snak med lokaludvalg er denne lokalitet udpeget fordi parkeringsforholdene skaber utryghed i trafikken. Yderligere er der en del varelevering samt cykeltrafik til varegården (når SATS er åbent).

Kamera 4 er placeret ud for SATS så der kunne lægges et større fokus på trafikken ud for varegården samt trafikken til og fra varegården.

Kamera 1 – Nygårdsvej / Hesseløgade



Figur 30: Kamera 1 - ved Vennemindevej og Hesseløgade.

Med placeringen ved Vennemindevej er det muligt at observere trafikken frem til Vennemindevej-krydset, samt krydstrafikken ved Hesseløgade.

Det er observeret, at biltrafik i vestlig retning mod Vennemindevej overskrider midterlinjen. Dette både når de ankommer alene eller hvis der er cykeltrafik i samme retning. Særligt er der begrænset plads, hvis cykler og biler ankommer samtidig. Her skal cyklister typisk flette ind med biltrafikken før de ankommer til krydset. Dette pga. Nygårdsvejs forløb og kantstensparkeringen (se figur 31).



Figur 31: Principskitse, med cykel (grøn), der skal flette ind med biltrafikken (rød) pga. vejens forløb og parkering langs kantsten.

Det kan være utrygt for cyklister, når de skal flette ind med biltrafikken hvis der er mange biler eller hvis der kommer store lastbiler eller sættevogne (se figur 32).



Figur 32: To situationer hvor cykeltrafik skal flette ind samtidig med, at der er lastbiler.

Kantstensparkeringen helt frem til krydset med Hesseløgade gør, at trafik herfra må køre langt frem for at orientere sig i krydset. Dette skaber potentielle konflikter, hvor sidevejstrafik kører for langt frem og tvinger trafik på Nygårdsvej til at bremse eller foretage undvigemanøvre.



Figur 33: To situationer, hvor biler fra Hesseløgade kører for langt frem for at orientere sig.

I figur 33 ses to situationer, hvor biler fra Hesseløgade kører for langt frem for at orientere sig i krydset. I billedet til venstre tvinges den hvide bil på Nygårdsvej til at køre ind mod vejmidten i en undvigemanøvre. I billedet til højre tvinges den grå bil på Nygårdsvej til at bremse op fordi den sorte bil på Hesseløgade kører for langt frem i krydset.

Risikoen for disse situationer øges yderligere ved, at der tit er varelevering og postafhentning i kiosken på Hesseløgade. En varevogn, der holder ved kiosken kan ses i billedet til venstre i figur 33. Når varevognene holder her, forringes oversigten til fortovet også. Varevognene holder i alt fra 30 sekunder til op mod 3 – 4 minutter.

Uheldsanalysen viste, at politiet i perioden 2014-2018 har registreret to uheld med parkerede biler med cyklister involveret mellem Hesseløgade og Vennemindevej. I videooptagelserne blev observeret to situationer, hvor det var tæt på at ende med kollision mellem en cyklist og en bil i gang med at køre frem ifm. parkeringsmanøvre, (se figur 34).



Figur 34: To situationer, hvor en personbil i gang med at køre frem ifm. parkeringsmanøvre, er tæt på at ende i kollision med en cyklist.

6.2

Kamera 2 – ud for Netto



Figur 35: Kamera 2 - ved netto.

Med denne placering har kameraet kunne optage trafikantadfærd ved parkeringspladserne ud for Netto samt i krydset ved Drejøgade.

Ud for skråparkeringspladserne ved Netto og Unilabs kan der blive meget smalt. Særligt hvis der holder biler parkeret langs kantstenen i modsatte side. Her opstår der tit mødesituationer, hvor biler må vige for at lade modkørende biler komme forbi. Se figur 36, hvor biler må vige så modkørende biler kan passere.



Figur 36: To situationer, hvor en bil må vige for at lade modkørende passere. Tv.: Den sorte bil til højre må holde på overkørslen til Unilabs for at lade modkørende bil passere. Th.: Den orange lastbil viger for den modkørende grå bil, som i høj fart kører op på kantstenen for at passere lastbilen.

Udfordringerne med de smalle vejforhold kommer yderligere til syne når biler skal til og fra parkeringspladserne. Her bliver øvrige trafikanter presset over i modsatte vejside. I flere tilfælde kører cyklister op på fortovet når pladsforholdene på vejen bliver særligt begrænsede.

I figur 37 ses to situationer, hvor cyklister tvinges over i modsatte vejside pga. biler, der er i gang med parkeringsmanøvrer. I billedet til højre er den grå bil i færd med at bakke til parkering, og cyklisten må foretage en undvigemanøvre for at undgå kollision.



Figur 37: To situationer, hvor cyklister tvinges over i modsatte vejside pga. personbil der er i gang med parkeringsmanøvre. Th.: Den grå bil er i færd med at bakke og cyklisten må foretage en undvigemanøvre.

Parkering frem til krydset ved Drejøgade forringer oversigten for sidevejstrafikken. Trafikanter fra Drejøgade må køre langt frem for at orientere sig i krydset med risiko for at ende i konflikt eller kollision med trafik på Nygårdsvej.



Figur 38: To situationer, hvor biler fra Drejøgade kører for langt frem for at orientere sig. Tv.: Den grå bil på Drejøgade kommer for langt frem i krydset, og den sorte bil på Nygårdsvej bremser op for at undgå kollision. Th.: Den hvide bil på Drejøgade kommer for langt frem og må bremse op og bakke for ikke at ramme cyklist og bil på Nygårdsvej.

I figur 38 ses to situationer, hvor biler fra Drejøgade må køre langt frem i krydset med Nygårdsvej for at orientere sig i krydset. I de to scenarier kommer bilerne fra sidevejen for langt frem, hvorefter trafikanter på Nygårdsvej reagerer ved at bremse eller undvige. I billedet til højre bremser den hvide bil hårdt op for at undgå at ramme cyklisten, og bakker tilbage for at give plads til bilen ved siden af cyklisten.

I krydset ved Drejøgade er der en del svingende lastbiler, bl.a. til varelevering til Netto. Generelt går det acceptabelt med at afvikle lastbilerne i krydset. I enkelte tilfælde måtte større lastbiler og sættevogne gennemføre svingmanøvre til og fra Drejøgade i flere tempi pga. de smalle pladsforhold.



Figur 39: To situationer med lastbiler til og fra Drejøgade.

6.3

Kamera 3 – ved Østerbrogade



Figur 40: Kamera 3 – ved Østerbrogade.

Ved denne placering kunne kameraet optage trafikken på Nygårdsvej frem til krydset ved Østerbrogade.

Det blev hyppigt observeret, at biler standser og parkerer ved siden af og udenfor parkeringsbåsene. Det er typisk kun kort tid der parkeres, fx for at benytte hæveautomaten på hjørnet ved Østerbrogade eller afhente mad fra cafeen.

Parkering ved siden af parkeringsbåsene indsnævrer reelt vejarealet og forringer fremkommeligheden og trafikafviklingen. I flere situationer tvinger det cyklister enten over i modsatte kørebane eller op på fortovet. Det kan særligt være utrygt for cyklister at skulle passere biler, der er parkeret sådan, hvis der er modkørende trafik.



Figur 41: Tre situationer, hvor biler parkeret og standset ude på vejen forringer trafikafviklingen. Tv.: To biler holder udenfor afmærkede parkeringsbåse og forringer trafikafviklingen. Midt: Lastbil holder ude på vejen foran vejbumpet. Th.: Blå personbil holder ude på vejen foran vejbumpet.

I billedet til venstre i figur 41 ses den grå bil og den sorte bil (røde pile) holde parkeret uden for parkeringsbåsene. Dette finder sted i eftermiddagsspidstimen, hvor der er en del trafik på Nygårdsvej. To cyklister tvinges næsten til at stoppe op midt på vejen fordi der er begrænset plads til at passere den sorte parkerede bil samtidig med at der er modkørende trafik. I det midterste billede må cyklisterne køre udenom lastbilen med begrænset oversigt til modkørende trafik.

Det er problematisk når biler parkerer således i spidstimen. Som det ses i figur 42 på, kan der opstå kødannelse og tilbagestuvning af trafikken på Nygårdsvej ved krydset ved Østerbrogade. Hvis der samtidig holder biler parkeret uden for parkeringsbåsene, kan det medføre en ringe afvikling af trafikken.



Figur 42: Der kan opstå tilbagestuvning af trafikken i de trafikale spidstimer. Vejen er smal og det kan virke utrygt for cyklisterne når der er modkørende lastbiler, som i billedet til højre.

Den tætte parkering og de smalle vejforhold medfører af og til at der opstår mindre konflikter mellem biler til og fra parkering og øvrige trafikanter. Det er tit at dette medfører, at de øvrige trafikanter må bremse ned eller foretage en undvigemanøvre for at undgå at kolliderer med biler til/fra parkering.



Figur 43: To situationer, hvor øvrige trafikanter må undvige eller bremse for biler til/fra parkering. Tv.: Cyklisten må undvige den sorte bil, som er i gang med en parkeringsmanøvre. Th.: Varebilen blokerer hele vejen i forbindelse med parkeringsmanøvre og to cyklister kører herved op på fortovet og fortsætter videre mod Østerbrogade.

Lastbiler med varelevering til varegården ud for SATS kørte både ind frontalt eller via bakkemanøvre.

6.4

Kamera 4 – ved SATS



Figur 44: Kamera 4 - ved SATS.

Ved denne placering kunne kameraet registrere trafikken på Nygårdsvej ud for varegården ved SATS samt trafikken til og fra varegården.

Der blev observeret enkelte tilfælde, hvor parkanter, sandsynligvis fra skråparkeringen på Nygårdsvej, bakkede over en længere strækning og op på varegårdens overkørsel for at lave en vendemanøvre.



Figur 45: To tilfælde hvor parkanter fra skråparkeringen på Nygårdsvej bakker over en længere strækning og vender på varegårdens overkørsel.

Denne type manøvre kan være uhensigtsmæssig i situationer hvor der fx er mange cyklister eller modkørende trafikanter.

Der er observeret flere situationer hvor der er risiko for konflikt eller kollision mellem køretøjer, der kører ud fra varegården, og trafikanter på Nygårdsvej. Det kan tyde på, at oversigten fra varegården kan være begrænset når der er tæt parkering på hver side af varegårdens overkørsel.



Figur 46: Tv.: Blå personbil fra varegården kører ud på Nygårdsvej ud foran den orange varevogn som må bremse op for at undgå kollision. Th.: Den sorte SUV er på vej ud på Nygårdsvej hvor der opstår en konflikt med cyklisten, som kører i østlig retning på Nygårdsvej.

Figur 46 viser to eksempler, hvor køretøjer fra varegården er ved at ende i konflikt med trafik på Nygårdsvej. I billedet til venstre ses en blå personbil, som kører ud på Nygårdsvej fra varegården. Her kører den blå bil ud foran den orange varevogn, som bliver nødt til at bremse op for ikke at kollidere med den blå personbil.

I billedet til højre ses en sort SUV, som er på vej ud på Nygårdsvej. I den situation kører SUV'en næsten helt ud på Nygårdsvej før den stopper for cyklisten, som kører i østlig retning. Cyklisten stopper helt op og der opstår uenighed om hvem der skal køre først.

Der er en del tunge køretøjer i forskellig størrelse til og fra varegården. Det blev observeret, at tunge køretøjer både kører ind i varegården eller aflæsser varer fra Nygårdsvej, jf. figur 47. Særligt i tidsrummet 7:30-9:00 var der en del varetrafik til og fra varegården.



Figur 47: Tv.: Lastbil aflæsser varer til SATS fra Nygårdsvej. Th.: Lastbil kører ind i varegården.

I billedet til venstre holder en lastbil på Nygårdsvej og aflæsser varer til SATS. Her holder lastbilen i omkring 10-15 minutter og den ses også i billedet til højre, hvor en anden lastbil kører ind til varegården. Dette finder sted omkring 8-tiden om morgenen. Her er ganske meget biltrafik og cykeltrafik på Nygårdsvej på dette tidspunkt. I billedet til højre holder lastbilen stadig på Nygårdsvej og indsnævrer her vejbanen og forringer oversigten væsentligt.

Udover de store lastbiler er der også mindre lastbiler og større varevogne, der kører til og fra varegården, jf. figur 48.



Figur 48: Yderligere eksempler på varelevering til og fra varegården.

Disposition af Nygårdsvej

På baggrund af de indledende analyser er det undersøgt hvilke fysiske tiltag der kan etableres. Dette afsnit danner baggrund for udarbejdelse af dispositionsforslagene der vedlægges rapporten.

Overordnet set er målet at øge trafikikkerheden og trygheden for særligt cyklisterne, men også øvrige trafikanter. Yderligere er det tilsigtet at gøre parkeringsforholdene mere ensformige og herved gøre strækningen mere simpel og overskuelig.

De indledende analyser viser, at der er følgende trafikale problemstillinger:

- Uheld involverende cyklister forbundet med parkerede biler eller biler i parkeringsmanøvre
- Udfordringer med oversigt fra sideveje pga. tæt bilparkering
- Smalle vejforhold pga. tæt parkering. Dette kan være utrygt for cyklister, når trafikken er tæt
- Biler der foretager uregelmæssig parkering og standsning på vejen tæt ved Østerbrogade-krydset

Som beskrevet i afsnit 3 kan projektstrækningen opdeles i tre delstrækninger baseret på karakter, udtryk og profil. Den fremtidige udformning af projektstrækningen er også vurderet på denne baggrund.

Der er arbejdet med to overordnede scenarier;

1. **Uden matrikulære ændringer** – det tilgængelige tværprofil er afgrænset af matrikelgrænserne og optaget vej
2. **Med matrikulære ændringer** – det tilgængelige tværprofil er kun afgrænset af facaderne ud til Nygårdsvej

For de to scenarier er udarbejdet nogle tværsnit for mulige løsninger. Her er der kigget på løsninger, hvor der etableres cykelsti på Nygårdsvej og hvor der ikke etableres cykelsti.

Etableres der cykelstier på strækningen vil trafikikkerheden og trygheden for cyklister blive markant forbedret. Etablering af cykelstier på begge sider af vejen er dog meget pladskrævende, hvilket kan påvirke det samlede parkeringsregnskab.

Den parkering, der kan opretholdes, anbefales udformet ensformigt, så den nuværende uoverskuelige parkeringssituation gøres mere simpel og ensartet. Ved etablering af cykelstier anbefales det, at parkering på Nygårdsvej etableres som længdeparkering i begge sider af vejen. Herved kan skabes en sammenhæng med Nygårdsvej vest for Vennemindevej, hvor der er cykelstier og længdeparkering på begge sider af vejen.

Herudover, tilsigtes det, at projektstrækningen, både med og uden cykelsti, og for begge scenarier, hastighedsdæmpes. Dette kan udføres med blå 30 km/t hastighedszone og supplerende hastighedsdæmpende foranstaltninger, som på delstrækningen mellem Fanøgade og Østerbrogade.

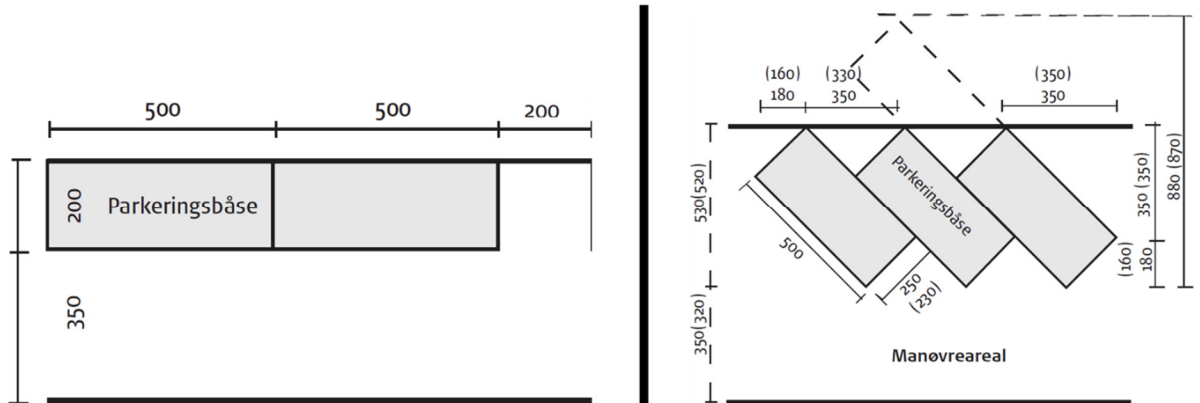
Jf. Vejdirektoratets *Håndbog om tværprofiler i byer* samt *Håndbog om anlæg for parkering og standsning i byer*, anbefales følgende tværsnit for de enkelte vejelementer:

- **Fortov:** 2,50 m (min. 1,60 m)

- **Cykelsti:** 2,50 m (min. 2,20 m – undtagelsesvis 1,70 m)²
- **Kørebane:** 2,75 m ved 30 km/t.

I dette projekt er en cykelstibredde på 2,0 m generelt tilsigtet som minimumsbredden.

For er parkering er følgende dimensioner benyttet for længdeparkering og skråparkering.



Figur 49: Tv.: Dimensioner for længdeparkering. Th.: dimensioner for skråparkering (45 grader). Kilde: Vejdirektoratet.

² Tværsnit for cykelsti er baseret på Københavns Kommunes standarder. På strækninger, hvor der kun er plads til meget smalle cykelstier (1,7 m) kan cykelstier etableres, hvis det alt i alt vurderes at forbedre cyklisternes sikkerhed, tryghed og/eller fremkommelighed i forhold til de eksisterende forhold. Kilde: Københavns Kommune - Cykelfokus 2013.

7.1

Uden matrikulære ændringer

I dette scenarie er det tilgængelige tværsnit afgrænset af matrikelgrænserne. På flere dele af Nygårdsvej er der optaget vej. Hvis arealer med optaget vej ikke benyttes til "privat" brug som fx haver, terrasser, eller lignende, vil de indgå i det samlede tilgængelige tværsnit.

Tværsnittene er vist som principforslag for at vise, hvad kan lade sig gøre indenfor matrikel- og facadegrænserne. Fx vil skråparkering blive vist i nordlig side af vejen, men det kan også anlægges i den sydlige side af vejen, hvis det på de enkelte lokaliteter er mere hensigtsmæssigt.

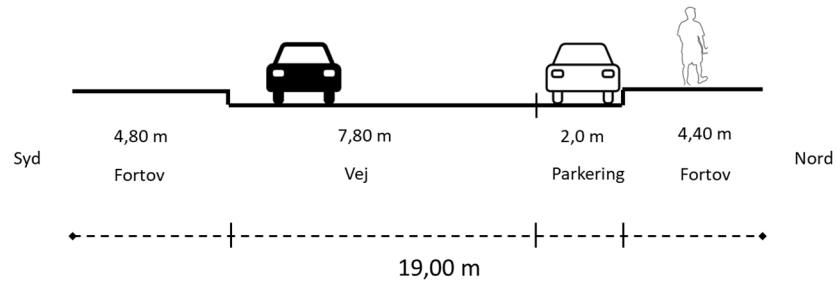
Den endelige udformning kan ses i dispositionsforslaget.

Tværsnittenes lokalitet med den fremtidige udformning af Nygårdsvej ses i figur 50.



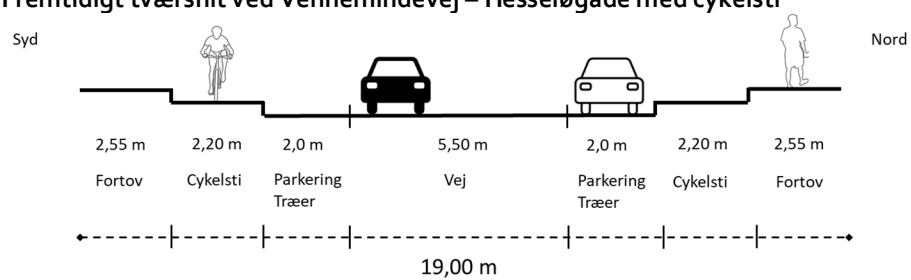
Figur 50: Tværsnittenes placering på Nygårdsvej.

Nuværende tværsnit facade til facade ved Vennemindevej – Hesseløgade



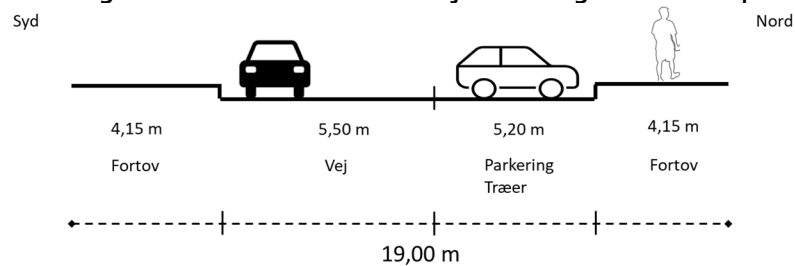
Figur 51: Nuværende tværsnit.

Fremtidigt tværsnit ved Vennemindevej – Hesseløgade med cykelsti



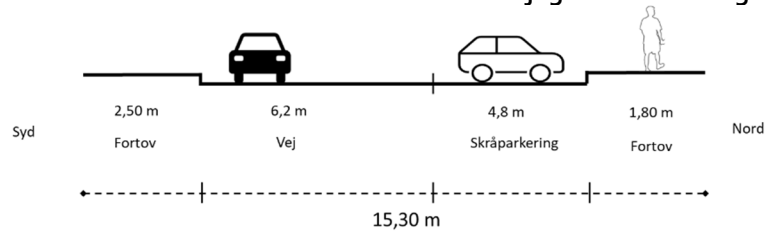
Figur 52: Fremtidigt tværsnit med cykelsti.

Fremtidigt tværsnit ved Vennemindevej – Hesseløgade med skråparkering og uden cykelsti

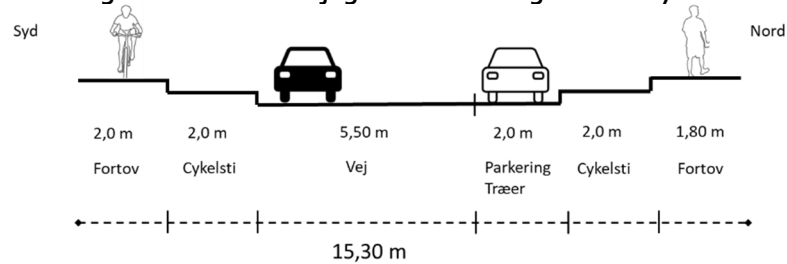


Figur 53: Fremtidigt tværsnit uden cykelsti.

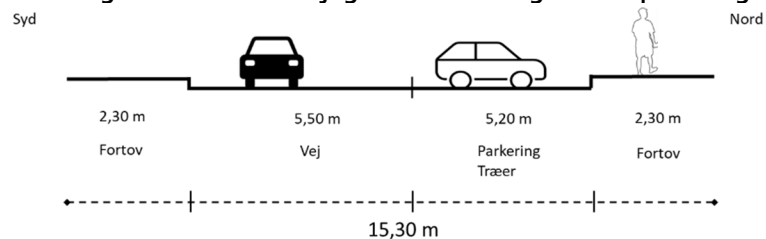
Tværsnittet er mellem Vennemindevej og Hesseløgade. Mellem Hesseløgade og Drejøgade er tværprofilet en anelse smallere. Her indsnævres fortovet i begge sider tilsvarende.

Nuværende facade til facade tværsnit ved Drejøgade – Masnedøgade

Figur 54: Nuværende tværsnit.

Fremtidigt tværsnit ved Drejøgade – Masnedøgade med cykelsti

Figur 55: Fremtidigt tværsnit med cykelsti.

Fremtidigt tværsnit ved Drejøgade – Masnedøgade skråparkering og uden cykelsti

Figur 56: Fremtidigt tværsnit uden cykelsti.

Etableres der cykelsti, nedlægges parkering langs den sydlige kantsten mellem Drejøgade og Masnedøgade ud for Netto og skråparkeringen på den nordlige side ændres til længdeparkering. Mellem Masnedøgade og Fanøgade er der plads til længdeparkering på begge sider af vejen.

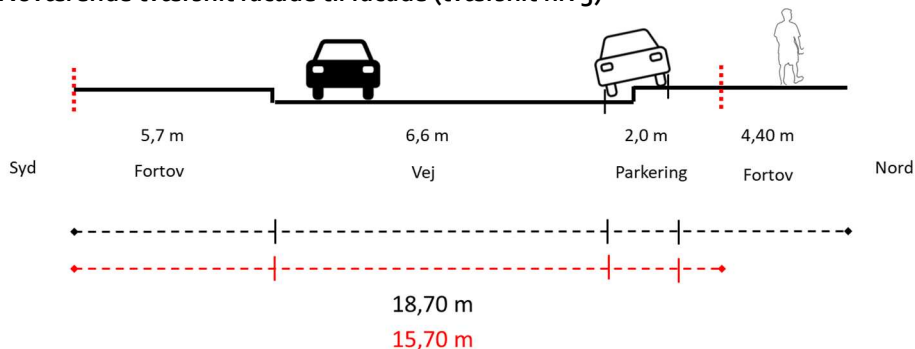
Ved cykelsti bliver fodgængerforholdene særligt smalle mellem Drejøgade og Masnedøgade, men det er begrænset til denne korte strækning. Mellem Masnedøgade og Fanøgade kan fortovene gøres bredere igen.

7.1.3

Fanøgade – Østerbrogade

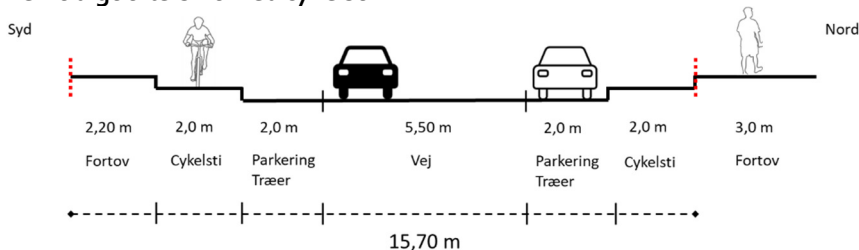
På denne strækning af Nygårdsvej varierer matrikelgrænserne meget. Der er skiftevis optaget vej langs de nordlige facader. Langs de sydlige facader er der optaget vej på hele strækningen.

Nuværende tværsnit facade til facade (tværsnit nr. 3)



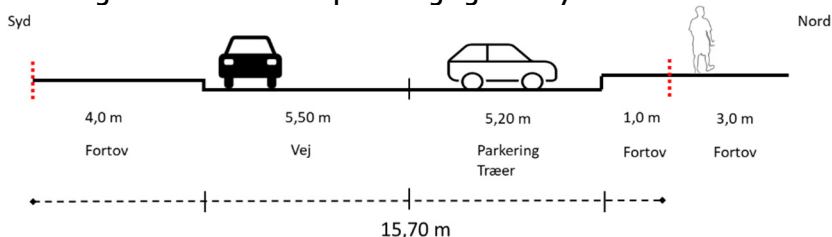
Figur 57: Nuværende tværsnit. Med rødt er markeret tværsnit ift. matrikelskel.

Fremtidigt tværsnit med cykelsti



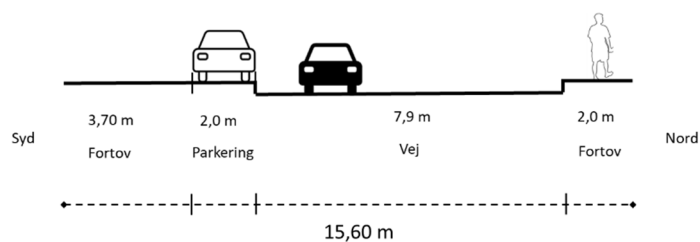
Figur 58: Fremtidigt tværsnit med cykelsti. Matrikelgrænserne er markeret med rødt. Det nordlige fortov indsnævres til matrikelgrænsen. Fortov bag matrikelgrænsen bevares.

Fremtidigt tværsnit med skråparkering og uden cykelsti



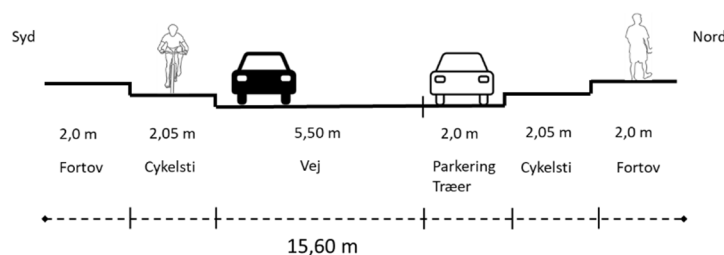
Figur 59: Fremtidigt tværsnit uden cykelsti. Matrikelgrænserne er markeret med rødt. Fortov bag matrikelgrænsen bevares.

Nuværende facade til facade tværsnit (tværsnit nr. 4)



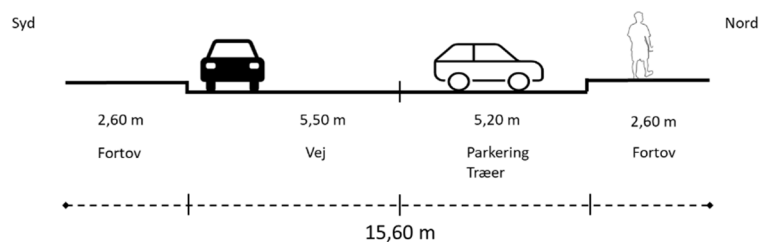
Figur 60: Nuværende tværsnit.

Fremtidigt tværsnit med cykelsti



Figur 61: Fremtidigt tværsnit med cykelsti (beplantning ud for matrikel 723 er inddraget i tværsnittet).

Fremtidigt tværsnit med skråparkering og uden cykelsti



Figur 62: Fremtidigt tværsnit uden cykelsti (beplantning ud for matrikel 723 er inddraget i tværsnittet).

Etableres der cykelsti vil parkering vil på denne strækning blive reduceret markant. Ved cykelsti, vil der på strækningen mellem Strynøgade og Østerbrogade kun være plads til parkering i den ene side af vejen.

Det kan være nødvendigt at flytte træer på fortovet, som følge af justering af tværsnittene. Det vil sige, at træet fældes og der placeres et nyt så træregnskabet vedligeholdes. Dette gælder for begge scenarier, med og uden cykelsti.

I adfærdsanalysen blev det observeret flere gange, at biler ved Østerbrogade standser ved siden af parkerede biler og herved forringer fremkommeligheden på vejen. Disse udfordringer kan afhjælpes ved at ændre nogle af parkeringspladserne ved Østerbrogade til korttidsparkering eller ved at etablere standsningsforbud.

7.2

Med matrikulære ændringer

I dette scenarie er det tilgængelige tværsnit afgrænset udelukkende af facaderne ud til Nygårdsvej. På flere dele af Nygårdsvej er der optaget vej. Hvis arealer med optaget vej ikke benyttes til haver, terrasser, eller lignende, vil de indgå i det samlede tilgængelige tværsnit.

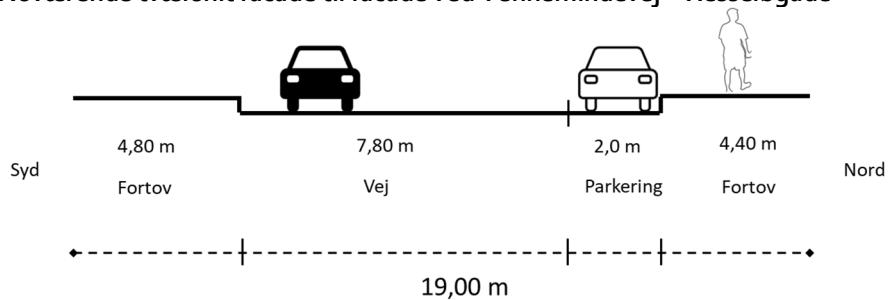
Tværsnittene er vist som principforslag for at vise, hvad kan lade sig gøre indenfor matrikel- og facadegrænserne. Fx vil skråparkering blive vist i nordlig side af vejen, men det kan også anlægges i den sydlige side af vejen, hvis det på de enkelte lokaliteter er mere hensigtsmæssigt.

Tværsnittenes lokalitet med den fremtidige udformning af Nygårdsvej ses i figur 63.



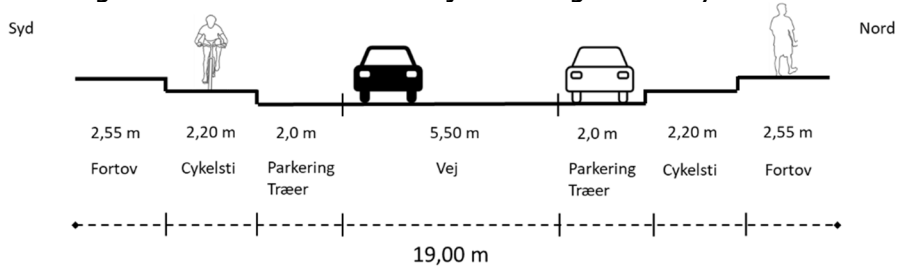
Figur 63: Tværsnittenes placering på Nygårdsvej.

Nuværende tværsnit facade til facade ved Vennemindevej – Hesseløgade



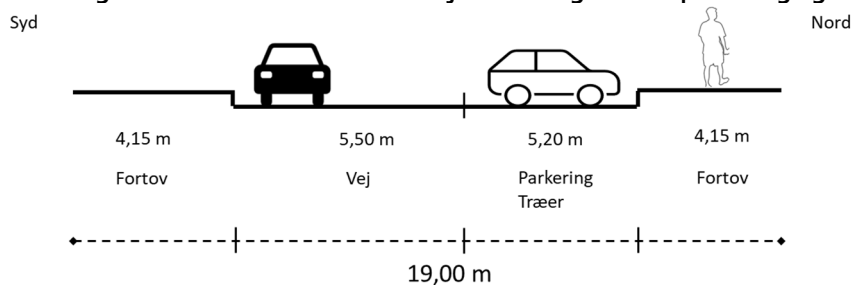
Figur 64: Nuværende tværsnit.

Fremtidigt tværsnit ved Vennemindevej – Hesseløgade med cykelsti



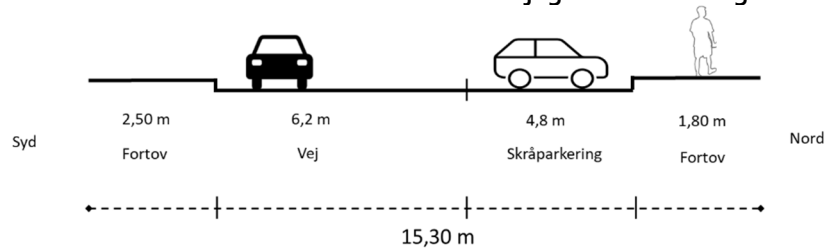
Figur 65: Fremtidigt tværsnit med cykelsti.

Fremtidigt tværsnit ved Vennemindevej – Hesseløgade skråparkering og uden cykelsti

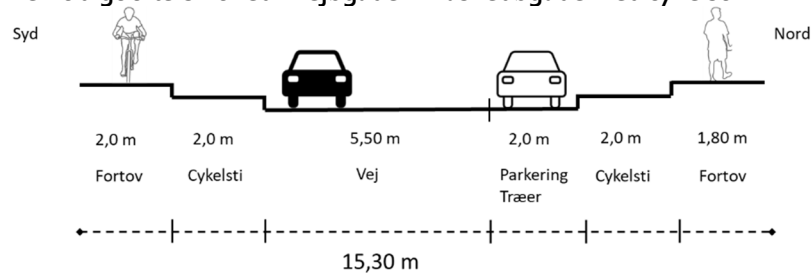


Figur 66: Fremtidigt tværsnit uden cykelsti.

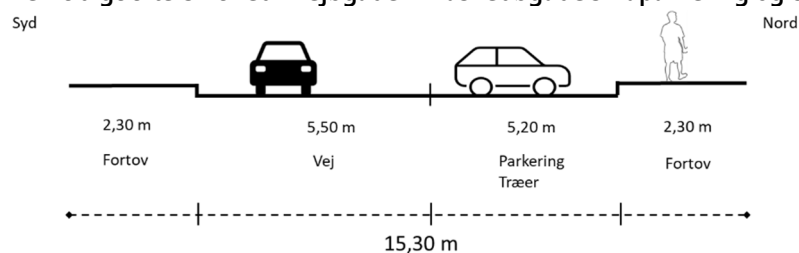
Tværsnittet er mellem Vennemindevej og Hesseløgade. Mellem Hesseløgade og Drejøgade er tværprofilet en anelse smallere. Her indsnævres fortovet i begge sider tilsvarende.

Nuværende tværsnit facade til facade ved Drejøgade – Masnedøgade

Figur 67: Nuværende tværsnit.

Fremtidigt tværsnit ved Drejøgade – Masnedøgade med cykelsti

Figur 68: Fremtidigt tværsnit med cykelsti.

Fremtidigt tværsnit ved Drejøgade – Masnedøgade skråparkering og uden cykelsti

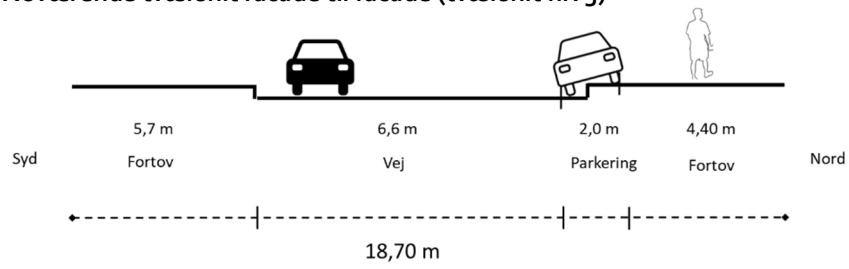
Figur 69: Fremtidigt tværsnit uden cykelsti.

Etableres der cykelsti, nedlægges parkering langs den sydlige kantsten mellem Drejøgade og Masnedøgade ud for Netto og skråparkeringen på den nordlige side ændres til længdeparkering. Mellem Masnedøgade og Fanøgade er der plads til længdeparkering på begge sider af vejen.

Ved cykelsti bliver fodgængerforholdene særligt smalle mellem Drejøgade og Masnedøgade, men det er begrænset til denne korte strækning. Mellem Masnedøgade og Fanøgade kan fortovene gøres bredere igen.

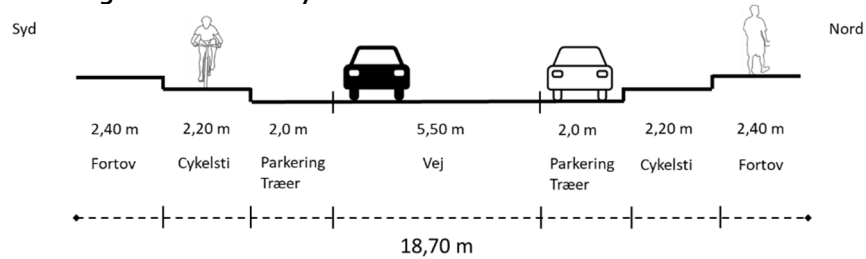
Uden cykelsti opretholdes og forlænges eksisterende skråparkering. Yderligere nedlægges længdeparkering langs den sydlige kantsten.

Nuværende tværsnit facade til facade (tværsnit nr. 3)



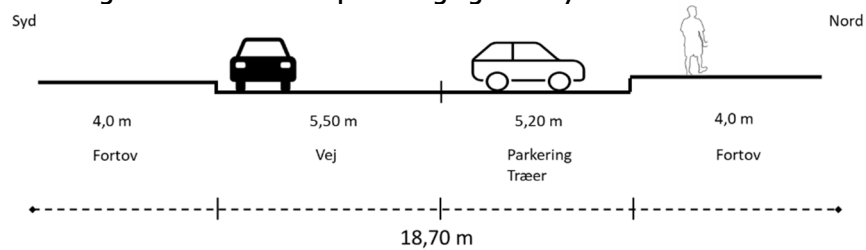
Figur 70: Nuværende tværsnit.

Fremtidigt tværsnit med cykelsti



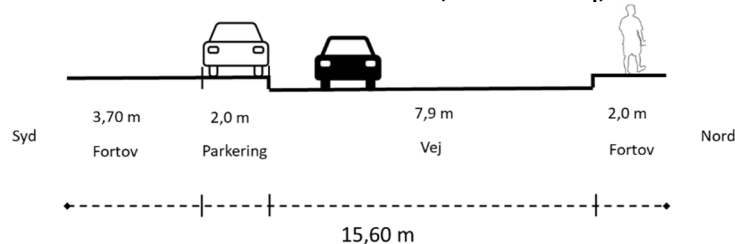
Figur 71: Fremtidigt tværsnit med cykelsti.

Fremtidigt tværsnit med skråparkering og uden cykelsti



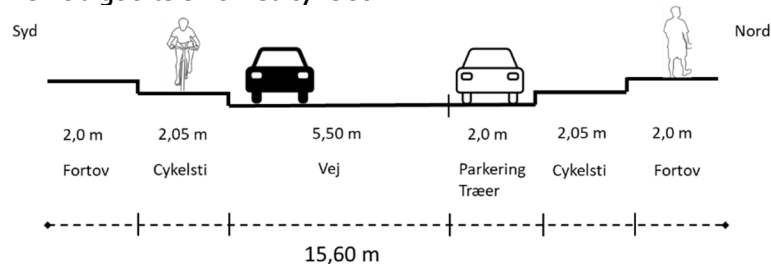
Figur 72: Fremtidigt tværsnit uden cykelsti.

Nuværende tværsnit facade til facade (tværsnit nr. 4)



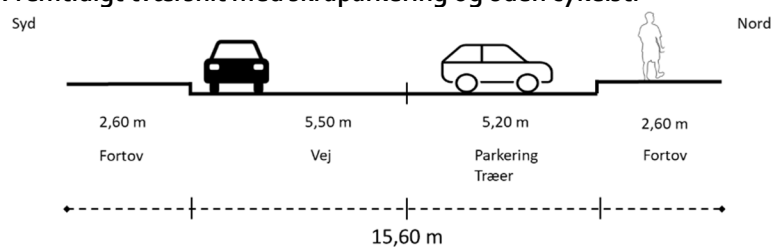
Figur 73: Nuværende tværsnit.

Fremtidigt tværsnit med cykelsti



Figur 74: Fremtidigt tværsnit med cykelsti (beplantning ud for matrikel 723 er inddraget i tværsnittet).

Fremtidigt tværsnit med skråparkering og uden cykelsti



Figur 75: Fremtidigt tværsnit uden cykelsti (beplantning ud for matrikel 723 er inddraget i tværsnittet).

På denne strækning af Nygårdsvej varierer facadegrænserne på grund af haver, terrasser og lignende ud for bygningsfacaderne. Disse er beliggende på optaget vej.

Etableres der cykelsti vil parkering vil på denne strækning blive reduceret markant. Ved cykelsti, vil der på strækningen mellem Strynøgade og Østerbrogade kun være plads til parkering i den ene side af vejen. Skal parkering være muligt i begge sider af vejen skal optaget vej med haver og terrasser inddrages i tværsnittet.

I adfærdsanalysen blev det observeret flere gange, at biler ved Østerbrogade standser ved siden af parkerede biler og herved forringer fremkommeligheden på vejen. Disse udfordringer kan afhjælpes ved at ændre nogle af parkeringspladserne ved Østerbrogade til korttidsparkering eller ved at etablere standsningsforbud.

Det kan være nødvendigt at flytte træer på fortovet, som følge af justering af tværsnittene. Det vil sige, at træet fældes og der placeres et nyt så træregnskabet vedligeholdes. Dette gælder for begge scenarier, med og uden cykelsti.

8

Fremtidig udformning

På baggrund af dispositionen for Nygårdsvej, er det muligt at etablere de ønskede tværsnit uden af ændre på matriklerne. Derfor arbejdes derfor videre på to løsningsforslag som er mulige uden af ændre på matriklerne:

- Dobbeltrettet trafik
- Ensrettet trafik

8.1

Dobbeltrettet trafik

Dobbeltrettet trafik kan etableres med og uden cykelstier. Etablering af cykelstier vurderes at forbedre cyklisternes sikkerhed, tryghed og fremkommelighed markant i forhold til de eksisterende forhold på Nygårdsvej. Da der også vurderes at færdes en stor mængde børn på Nygårdsvej til og fra skole, institutioner og fritidsaktiviteter, vil cykelstier gøre deres færden på Nygårdsvej mere tryk og sikker end det er i dag.

En løsning uden cykelstier vil ikke i samme grad som cykelstier kunne forbedre cyklisternes tryghed og sikkerhed. Men en mere hastighedsdæmpet og mere simpel og overskuelig strækning, med mere ensformige parkeringsforhold, vil være en trafikikkerhedsmæssig forbedring over den nuværende situation.

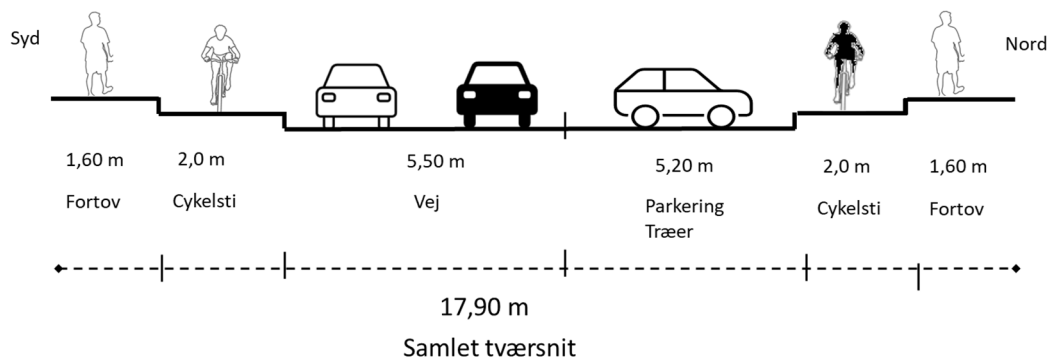
Det er valgt at fokusere på løsninger med cykelfaciliteter, hvorfor der **ikke** arbejdes videre med en løsning uden cykelstier.

Skal der etableres dobbeltrettet trafik med cykelstier, er der to muligheder i forhold til parkeringsløsningen.

Skråparkering

Ved etablering af skråparkering i den ene vejside, vil det i dette projekt friholde den modsatte vejside til vejbane.

Etablering af skråparkering er pladskrævende. I figur 76 ses principforslag med minimumskrav til tværsnit ved etablering af skråparkering på vej med cykelsti.



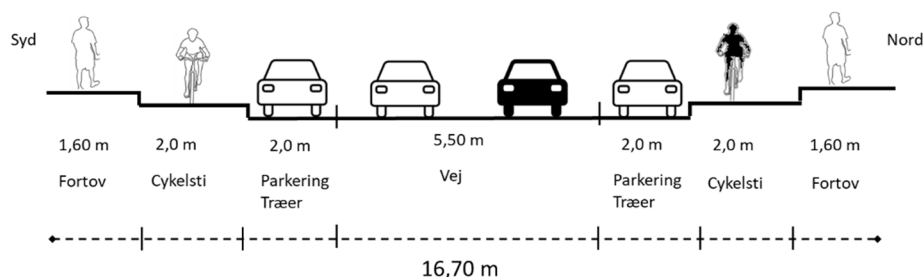
Figur 76: Principtværsnit på vej med skråparkering og cykelsti.

Herved påkræves et samlet tværsnit på minimum **17,90 m**, hvis der skal etableres cykelsti og skråparkering.

På hovedparten af projektstrækningen er tværprofilen fra facade til facade mindre end 17,90 m. Det vil derfor på store dele af strækningen ikke være muligt at etablere skråparkering samt cykelsti, hvis minimumsbrederne skal overholdes.

Skråparkering vil herved kun kunne etableres pletvist. Det tilsigtes i den fremtidige udformning af Nygårdsvej, at strækningen skal være mere simpel og parkeringen mere ensformig end den er i dag. Der vil derfor ikke blive gået mere i dybden med etablering af skråparkering ved etablering af cykelsti i begge sider.

Etableres der længdeparkering på begge sider af vejen, påkræves et samlet tværsnit på 16,70 m (se figur 77). Hvis der kun er plads til parkering i den ene side, kræves et samlet tværsnit på 14,70 m.



Figur 77: Principtværsnit på vej med længdeparkering og cykelstier i begge sider af vejen.

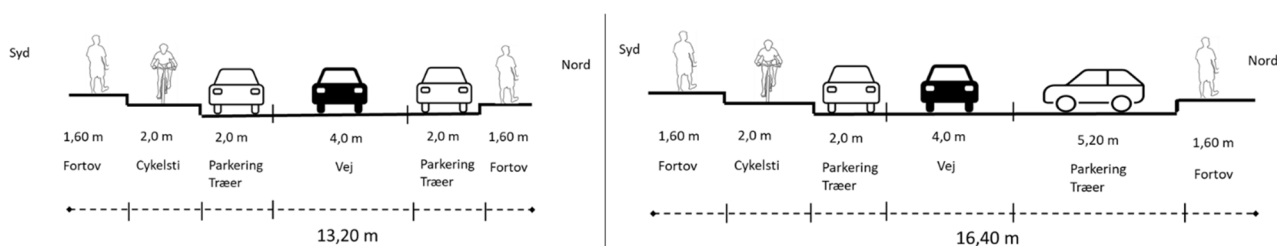
Det er valgt at optegne dispositionsforslaget ud fra denne løsning.

8.2

Ensretning af Nygårdsvej

Hvis Nygårdsvej **ensrettes**, kan kørebanearealet indsnævres. Dette vil give yderligere plads til cykelfaciliteter, bredere fortov og/eller mere parkering. Ensretning kan dog medføre en del omvejstrafik på de andre veje omkring Nygårdsvej. Analyser og konsekvenser ved at ensrette Nygårdsvej er nærmere uddybet i Via Trafiks trafiknotat *Ensretning af Nygårdsvej*, oktober 2020.

For ensretningsscenarioet tilsigtes det, at der opretholdes parkeringsmuligheder i begge sider af vejen hvor det er muligt – gerne med skråparkering i den ene side af vejen. Yderligere tilsigtes det at etablere modstrømscykelsti i østlig retning.



Figur 78: Tv.: Principtværsnit længdeparkering i begge sider. Th.: Principtværsnit med længdeparkering i den ene side og skråparkering i den anden.

Det vælges at arbejde videre med løsningen hvor der er skråparkering i den ene vejside med modstrømscykelsti i den anden vejside.

Det er muligt at etablere længdeparkering på begge sider af vejen, men antallet af parkeringspladser ved skråparkering er noget højere.

Københavns Kommune har gode erfaringer med skråparkeringen med tvungen bakning ind i parkeringsbåsen. Derfor er skråparkeringen udformet, så bilisterne skal bakke ind i p-båsen. Af den grund øges bredden af p-båsen fra 2,5 m til 2,6 m.

Det er valgt at etablere en modstrømscykelsti som giver mere beskyttelse til modkørende cykeltrafik og derfor bedre sikkerhed og tryghed for cyklisterne. Cyklister, der kører i samme retning som ensretningen, cykler ude på kørebanen med biltrafikken.

Modstrømscykelsti gør også bilernes parkeringsmanøvrer mindre komplekse, da de ikke i lige så høj grad skal holde øje med modkørende cyklister. Det er kun parkanter til længdeparkering i vejens venstre side, der skal være opmærksomme når de åbner bildøren ud på modstrømscykelstien, men bilisterne har fronten mod cyklisterne, til forskel fra normale situationer ved længdeparkering.

Kørebanebredden øges til 4,0 m, så der er plads til biler og cykler mod vest på kørebanen.

Konsekvenser

Til det videre arbejde er udarbejdet dispositionsforslag for to scenarier;

1. Nygårdsvej med dobbeltrettet trafik og cykelstier
2. Nygårdsvej ensrettet i vestlig retning med modstrømscykelsti

Der er enkelte tiltag, forudsætninger og konsekvenser, der er gældende for begge dispositionsforslag. De er;

Hastighed

Nygårdsvej mellem Vennemindevej og Østerbrogade er i dag en 40 km/t zone. På den østlige del af strækningen er etableret en blå anbefalet 30 km/t zone. Det er tilsigtet, at hele strækningen mellem Vennemindevej og Østerbrogade omfattes af den blå 30 km/t hastighedszone, hvilket medfører at der på strækningen skal etableres fartdæmpere med en afstand på ca. 75 m. Drejer bilisterne ned ad sidevejen kører de ud af 30 km/t zonen, men vil stadig befinde sig i 40 km/t zonen (som i øvrigt dækker det meste af kvarteret).

De fartdæpende foranstaltninger er i dispositionsforslagene valgt til hævede flader i alle kryds. Der er mange sideveje og med meget svingene og krydsende trafik medvirker de hævede flader til en lav hastighed i krydsene. Det har den konsekvens at den anbefalede afstand på ca. 75 m ikke alle steder stemmer overens. På den baggrund er det nødvendigt at etablere et enkelt bump i enden ved Østerbrogade, således at afstanden mellem fartdæmpere ikke bliver for høj. Ved etablering af de hævede flader nedlægges de eksisterende vejbump mellem Fanøgade og Østerbrogade.

Hævede flader har både en hastighedsdæpende effekt og kan forbedre krydsning af vejen for bløde trafikanter.

Parkering

Der har været fokus på at gøre parkeringssituationen mere simpel og overskuelig. Det er tilsigtet, at parkering på strækningen er mere ensformig og derfor udelukkende længdeparkering i kantstensafgrænsede eller afmærkede parkeringsspor eller skråparkering i kantstensafgrænsede parkeringslommer. Nærmere præcisering af parkeringsantallet for de to forslag findes i de følgende afsnit.

Tung trafik

Der kører en del tung trafik på Nygårdsvej i form af varelevering til bl.a. Netto, Unilabs og SATS, samt renovationskøretøjer. Ved udarbejdelse af dispositionsforslagene er der taget højde for en 12 m lastbils kørekurve, så den kan manøvrere uden at påkøre kantsten eller andet materiel i vejkanten. Det gælder for hele strækningen, til og fra sidevejene og i de to signalanlæg ved Vennemindevej og Østerbrogade.

I de følgende afsnit er de trafikale konsekvenser som følge af de to dispositionsforslag opsummeret.

Dobbeltrættet biltrafik og cykelstier

Cyklistforhold

Det primære fokus i dispositionsforslaget har været cyklisternes sikkerhed og tryghed. Der er i dag ingen cykelfaciliteter på Nygårdsvej så cykel- og biltrafik blandes på kørebanen. Dispositionsforslaget omfatter etablering af cykelstier i begge retninger.

Ved de to signalanlæg ved Vennemindevej og Østerbrogade afkortes cykelstien på Nygårdsvej ud til krydset og der etableres kombineret højresving- og cykelbane, som undersøgelser viser er det mest trafiksikre, men lidt mere utryk end ved fremført cykelsti.

Yderligere vil cykelparkering på strækningen blive påvirket. Der er i dag 94 cykelstativer på projektstrækningen. Som følge af indsnævring af fortovej bliver der enkelte steder ikke plads til cykelstativer op ad bygningsfacaden. Herved reduceres den samlede cykelparkering til 93 cykelstativer.

| Nygårdsvej | I dag | | I dispositionsforslaget | |
|---------------|--------------|--------------|-------------------------|--|
| | Eksisterende | Eksisterende | Nye | |
| Cykelstativer | 94 | 63 | 30 | |
| I alt | 94 | | 93 | |

Parkering

Der etableres længdeparkering hvor pladsforholdene tillader det på hele strækningen. Justering af parkeringsforholdene, samt etablering af cykelsti, har medført en reduktion i antallet af parkeringspladser på Nygårdsvej. Der er i dag 139 parkeringspladser på Nygårdsvej mellem Vennemindevej og Østerbrogade. I dispositionsforslaget for Nygårdsvej er det samlede parkeringsregnskab således 61 parkeringspladser inkl. 2 handicapparkeringspladser, hvoraf den ene af disse, er en personlig plads.

| Nygårdsvej | I dag | Nedlægges | I dispositionsforslaget |
|------------|-------|-----------|-------------------------|
| P-pladser | 139 | 78 | 61 |

Omvejstrafik

Det vurderes ikke, at realisering af dette dispositionsforslag vil medføre omvejstrafik.

Træer og beplantning

På baggrund af det nye vejprofil, er det nødvendigt at nedlægge (hvis ikke de kan flyttes) de eksisterende træer. I dag er der etableret otte træer på Nygårdsvej. I dispositionsforslaget plantes der 16 nye træer.

| Nygårdsvej | I dag | Træer der bevares | Ny træer | I alt dispositionsforslaget |
|------------|-------|-------------------|----------|--------------------------------|
| Træer | 8 | 0 | 16 | 16 |

Derudover er muligt i en senere fase at indarbejde flere steder med lav beplantning, enten på de heller for enden af parkeringsbåndet eller ved bagkant af fortovet.

Haver og terrasser ud for facader på strækningen vil ikke blive berørt af de foreslåede ændringer på Nygårdsvej.

9.2

Ensretning og modstrømscykelsti

Cyklistforhold

Det primære fokus i dispositionsforslaget har været cyklisternes sikkerhed og tryghed. Dispositionsforslaget omfatter etablering af modstrømscykelsti i østgående retning.

Ved signalanlægget ved Vennemindevej starter modstrømscykelstien. Herfra forløber stien frem til signalanlægget ved Østerbrogade. Vestkørende cykeltrafik og biltrafikken deles om vejarealet, som er gjort lidt bredere af den grund.

Cykelparkering på strækningen vil med denne løsning blive påvirket. Der er i dag 94 cykelstativer på projektstrækningen. Som følge af indsnævring af fortov bliver der enkelte steder ikke plads til cykelstativer op ad bygningsfacaden. Der etableres dog erstatningscykelparkering flere steder på strækningen. Herved bliver det samlede cykelparkeringsregnskab 222 cykelstativer på projektstrækningen.

| Nygårdsvej | I dag | | I dispositionsforslaget | |
|---------------|--------------|--|-------------------------|-----|
| | Eksisterende | | Eksisterende | Nye |
| Cykelstativer | 94 | | 58 | 128 |
| I alt | 94 | | 186 | |

Parkering

Der etableres skråparkering og længdeparkering hvor pladsforholdene tillader det på hele strækningen.

Justering af parkeringsforholdene, samt etablering af cykelsti, har medført en reduktion i antallet af parkeringspladser på Nygårdsvej. Der er i dag 139 parkeringspladser på Nygårdsvej mellem Vennemindevej og Østerbrogade. I dispositionsforslaget for Nygårdsvej er det samlede parkeringsregnskab således 93 parkeringspladser inkl. 3 handicapparkeringspladser, hvoraf den ene af disse, er en personlig plads.

| Nygårdsvej | I dag | Nedlægges | I dispositionsforslaget |
|------------|-------|-----------|-------------------------|
| P-pladser | 139 | 46 | 93 |

Omvejstrafik

Ensretning af Nygårdsvej vil medføre mere trafik på de omkringliggende veje, specielt Kildevældsgade. Det skyldes primært at Kildevældsgade er signalreguleret ved Østerbrogade og den derfor er nemmere og hurtigere at benytte. Kildevældsgade vurderes til at få en stigning i trafikken på 18 – 23 %, mens de øvrige gader forventes at få en stigning i størrelsesorden 1 – 6 %.

Trafikstigningen på 1 - 6% på de øvrige veje er så lille, at det formentlig slet ikke vil bemærkes, at der kommer mere trafik. En stigning på Kildevældsgade på 18 – 23 % svarer til ca. 30-40 ekstra biler i spidstimen, hvilket er en ekstra bil hvert andet minut. 250-325 ekstra biler i døgnet på Kildevældsgade vil kunne mærkes, men det må betegnes som en stigning i mindre grad.

Kildevældsgade er busbejtent og uden fartdæmpende foranstaltninger og egner sig derfor til mere trafik end der kører i dag.

Fordeling af trafikken ud på de vurderede omvejsruter i lokalområdet er illustreret i figur 79.



Figur 79: Eksisterende døgntrafik (farvede tal) samt østkørende døgntrafik (hvide tal) på Nygårdsvej fordelt ud på de lokale veje.

Tung trafik

Ses der på det overordnede vejnet, antages det at tung varelevering fra øst for Nygårdsvej i dag kører ind på Nygårdsvej fra Østerbrogade. Det forventes at forblive uændret ved ensretning af Nygårdsvej.

Tung trafik fra Lyngbyvej og Jagtvej mod vest antages i dag at køre af enten Vognmandsmarken og Vennemindevej eller som den primære rute, Jagtvej og Vennemindevej for at komme til Nygårdsvej. Ved ensretning antages det at den tunge trafik i højere grad vil køre ad Jagtvej til Østerbrogade, jf. figur 80.



Figur 80: Tv.: Antagede ruter for tung trafik til Nygårdsvej i dag. Th.: Antagede ruter for tung trafik til Nygårdsvej ved ensretning af vejen.

Træer og beplantning

På baggrund af det nye vejprofil, er det nødvendigt at nedlægge (hvis ikke de kan flyttes) nogle af de eksisterende træer. I dag er der etableret syv træer på Nygårdsvej. Den nye udformning af Nygårdsvej tillader etablering af 28 træer langs strækningen og ved sidevejene.

| Nygårdsvej | I dag | Træer der bevares | Ny træer | I alt dispositionsforslaget |
|------------|-------|-------------------|----------|--------------------------------|
| Træer | 8 | 2 | 26 | 28 |

Derudover er muligt i en senere fase at indarbejde flere steder med lav beplantning, enten på de heller for enden af parkeringsbåndet eller ved bagkant af fortovet.

Haver og terrasser ud for facader på strækningen vil ikke blive berørt af de foreslåede ændringer på Nygårdsvej.

9.3

Opsummering

I tabel 5 ses konsekvenser for realisering af et af de to scenarier stillet overfor hinanden og for situationen i dag.

| Nygårdsvej | I dag | Dobbeltrettet trafik | Ensretning |
|-----------------------------|-------|----------------------|------------|
| Træregnskab | 8 | 16 | 29 |
| Parkeringsregnskab – biler | 139 | 61 | 93 |
| Parkeringsregnskab – cykler | 94 | 93 | 186 |
| ÅDT biler på Nygårdsvej | 1.900 | 1.900 | 1.140 |

Tabel 5: Opsummering af konsekvenser for de to fremtidsscenerier i forhold til i dag.

Ensretningssceneriet er det mindst indgribende forslag med hensyn til parkeringsregnskabet for biler og cykler. Yderligere kan plantes flere træer ved ensretning end ved dobbeltrettet.

Ensretning medfører mindre trafik på Nygårdsvej, men det vil så give øget omvejskørsel på de omkringliggende veje. Som tidligere nævnt, vurderes det ikke, at omvejstrafikken ved ensretning vil skabe store gener på de omkringliggende veje.

9.4

Erstatningsparkering

Som følge af ombygning på Nygårdsvej nedlægges bilparkering på vejen. På den baggrund er det undersøgt, om det er muligt at etablere erstatningsparkering i lokalområdet. Den primære fremgangsmåde til at finde erstatningsparkering vurderes at være omlægning af længdeparkering til skråparkering.

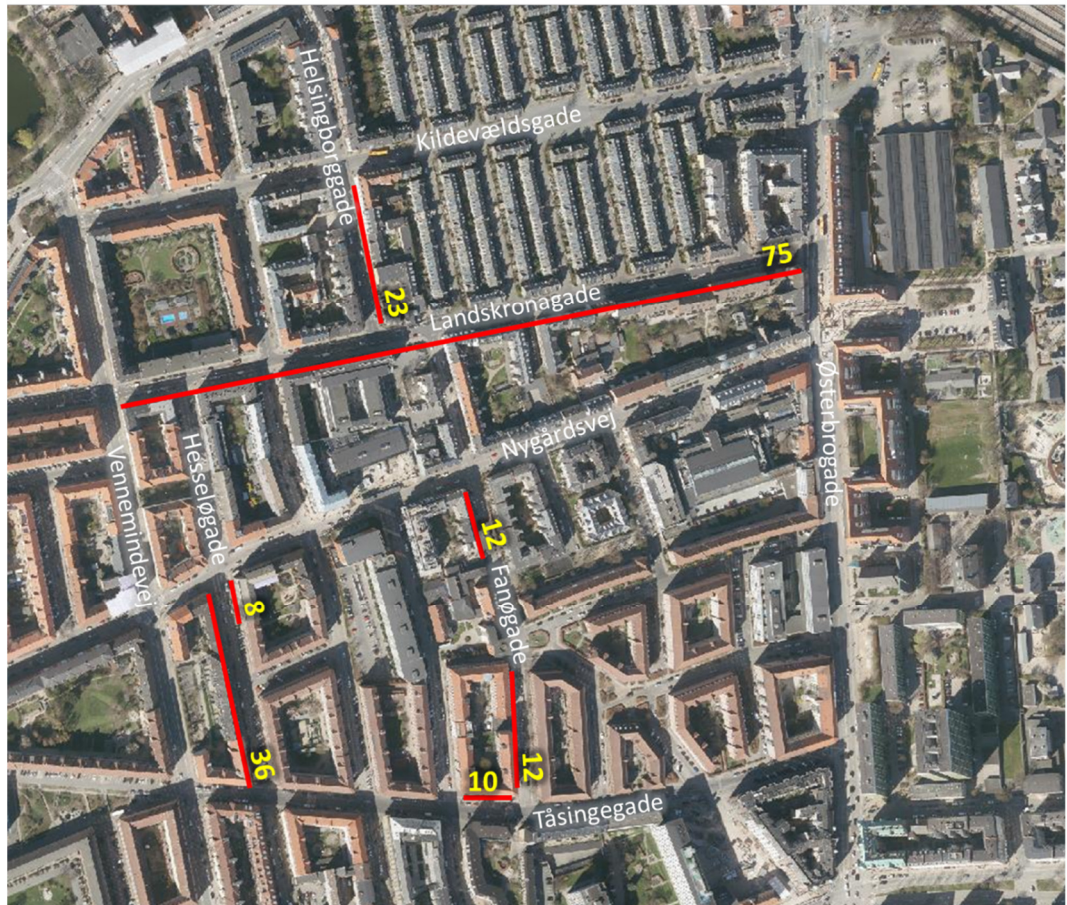
Skråparkering kræver dog et bredere tværprofil, så det er ikke alle steder, at længdeparkering kan omlægges. Generelt er arbejdet ud fra en præmis om, at der påkræves en tværprofil på 5,3 m (skråparkering) samt 2,5 m (fortovsbredde). Herved skal der fra bygningsfacade eller skel være 7,8 m til vejkanten, for at etablere skråparkering og fortov med en passende bredde.

På den baggrund er der i lokalområdet fundet 73 yderligere parkeringspladser – parkeringspladser der kan lægges til det samlede parkeringsregnskab. Parkeringsregnskabet lokalt ved erstatningsparkering er opsummeret i tabel 6.

| Vej | Eksisterende parkering, der nedlægges | Ny parkering | Stigning i parkeringsregnskab |
|--|---------------------------------------|--------------|-------------------------------|
| Fanøgade (Nygårdsvej – Reersøgade) | 6 | 12 | +5 |
| Fanøgade (Reersøgade – Tåsingegade) | 7 | 12 | +5 |
| Helsingborggade (Kildevældsgade – Landskronagade) | 14 | 23 | +9 |
| Hesseløgade (Nygårdsvej – Tåsingegade) | 21 | 43 | +23 |
| Landskronagade (Vennemindevej – Østerbrogade) | 49 | 75 | +26 |
| Tåsingegade (Masnedøgade – Fanøgade) | 5 | 10 | +5 |
| Samlet | 102 | 175 | +73 |

Tabel 6: Lokalt parkeringsregnskab ved etablering af erstatningsparkering i form af omlægning af længdeparkering til skråparkering.

I figur 81 ses hvilke strækninger, hvor længdeparkering kan omlægges til skråparkering.



Figur 81: Med rødt er markeret, hvor der omlægges længdeparkering til skråparkering. For hver strækning er det samlede antal parkeringspladser ved omlægning til skråparkering noteret.

Via Trafik Rådgivning A/S

Søvej 13 B 3460 Birkerød

T.: 4820 9000

E.: via@via trafik.dk

www.via trafik.dk

CVR. nr.: 25115708

Via Trafik Aarhus

Inge Lehmanns Gade 10, 7. sal

DK-8000 Aarhus C

T.: 8626 6070

E.: via@via trafik.dk