

Nørrebrogade, forsøgsprojekt

Udvidelse af cykelstiarealer?



Notat

COWI A/S

Parallevej 2
2800 Kongens Lyngby

Telefon 45 97 22 11
Telefax 45 97 22 12
www.cowi.dk

TMU har på seneste møde fremsat ønske om en vurdering af mulighederne for yderligere at udvide cykelstierne på strækningen fra Søerne til Jagtvej.

-  Forsøgsperiode: Hvis cykelstier skal udvides som i det igangværende forsøg, ved at afmærke en cykelbane uden på eksisterende cykelsti, vil der ikke være nogen reelle muligheder. Kun hvis der etableres midlertidige kantsten og fyldes op med asfalt til eksisterende overflade af cykelstier, vil der nogle steder kunne foretages mindre udvidelser.
-  Permanent udformning: Ved denne udformning vil kantsten blive placeret præcis ved grænsen af den fremtidige kørebane, og både store og mindre udvidelsesmuligheder vil kunne opnås i form af egentlige cykelstier

Dette forklares nærmere nedenfor.

Principper for udvidelse af arealer til cyklende og fodgængere.

Forsøgsprojektet er baseret på Helhedsplanen svarende til løsningsmodel 4. Hovedprincippet i denne løsningsmodel er at afsætte en reel kørebane på to kørespor à 3,5 m = 7 m. De arealer, der herved "bliver til overs" skal primært benyttes til de lette trafikanter (fodgængere og cyklister).

I forbindelse med udarbejdelse af detailprojekt for Helhedsplanens første etape kunne det eventuelt drøftes med bl.a. Politi og Movia at nedsætte bredden af kørebanen til 6,5 m, og derved frigøre endnu en halv meter til de lette trafikanter.

For at opnå en breddeforøgelse af arealerne til lette trafikanter, som kan "mærkes" (samt for at begrænse anlægsøkonomien), er hovedprincippet, at fortov og cykelsti fastholdes i den ene side, mens arealer for lette trafikanter øges i den modsatte side. Anvendelsen af de "til overs blevne" arealer har været drøftet i arbejdsgruppen.

I busgaderne, samt ved enkelte andre væsentlige stoppesteder, er de brugt til fremrykkede personer. Overfor Assistens Kirkegård er arealet benyttet til en flexzone, der kan benyttes til ophold, cykelparkering, særlige aktiviteter m.v.

Dokumentnr. P-66794-A-9.02
Version 1
Udgivelsesdato 20. feb. 2009

Udarbejdet LJR
Kontrolleret HGR
Godkendt LJR

På de resterende strækninger er det "overskydende" areal benyttet til forøgelse af cykelstibreder. Specielt på den inderste del af Nørrebrogade fra Fælledvej til Dosseringen, hvor Nørrebrogade er bredest, og videre over Dr. Louise bro er arealerne brugt til en markant udvidelse af cykelstierne.

Forsøgsprojektet

I forsøgsprojektet er udvidelsen af cykelstierne sket ved afmærkning, dvs. principielt ved afmærkning af en cykelbane uden på den kantstensafrænsede cykelsti. Af hensyn til primært trafikikkerhed er det i forsøgsprojektet valgt ikke at afmærke "cykelbaner" smallere end ca. 1 m.

Der vil derfor i den permanente udformning af første etape nogle steder kunne opnås lidt bredere cykelstier end der er afprøvet i forsøgsprojektet. Der er også strækninger, hvor cykelstier gradvist kan øges fra smallere cykelstier til strækninger med bredere cykelstier.

Det skal samtidig understreges, at første etape af helhedsplanen og dermed forsøgsprojektet, ikke omfatter strækningerne Ravnsborggade–Fælledvej, Elmegade–Kapelvej og den sidste korte strækning op mod Nørrebros Runddel; Fyensgade–Jagtvej.

Afgrænsning af første etape af Helhedsplanen.

Afgrænsningen i første etape er primært foretaget for at kunne overholde et anlægsbudget for første etape på ca. 30 mio. kr. Det seneste udarbejdede anlægsoverslag udført i forbindelse med projektforslaget tyder dog på at **strækningen mellem Ravnsborggade og Fælledvej** godt kan medtages inden for denne budgetramme. Der er dog ikke reel mulighed for at etablere cykelbaner i forsøgsprojektet på denne strækning, men i en permanent udformning er der mulighed for mindre forbedringer.

På **strækningen Elmegade til Kapelvej** er der et potentiale for udvidelse af arealerne for lette trafikanter. Mulighederne er ikke hidtil vurderet, fordi strækningen ikke indgår i første etape. Ca. 1,5 – 2 m af tværprofilet skønnes at kunne nyttiggøres til de lette trafikanter på denne strækning. Cykelstierne på de to tilstødende strækninger (mod Assistens Kirkegård og sydvest for Stengade), der er med i forsøgsprojektet, er forholdsvis smalle 2,0 – 2,5 m. En ensidig, markant udvidelse af den ene af de to cykelstier kan derfor ikke anbefales, og en smal cykelbane afmærket uden på eksisterende cykelstier i begge vejsider kan vanskeligt udnyttes i et forsøgsprojekt.

Muligheden for at inddrage cykelstien i den nordøstlige side til fodgængertrafik og ophold, svarende til flexzonen overfor Assistens Kirkegård, foreligger - men den cykelbane der vil kunne afmærkes uden på cykelstien bliver nok lige smal nok. Men i forbindelse med en permanent udformning er der mulighed for at forbedre forholdene for de lette trafikanter på strækningen.

Opsamling.

Konklusionen er formentlig den, at der ikke i noget væsentligt omfang kan ske en udvidelse af strækningerne, hvor der kan suppleres med cykelbaner afmærket uden på eksisterende cykelstier - i hvert tilfælde i en bredde, der gør det at-

traktivt i et forsøgsprojekt. Derimod er der et potentiale, man kan udnytte ved den permanente udformning.