



Vurdering af Strandboulevardprojek- tet

Februar 2008

RAMBØLL



Rambøll Nyvig - By- og Trafikudvikling

1 Forudsætninger for projektet

Det har ikke været opgaven at tage udgangspunkt i de nuværende rækker af platantræer, men omprofileringen skal begrænse antallet af træer, der må fældes, og samlet set give plads til flere træer og dermed et betragteligt grønnere frirum end i dag.

Det er forudsat, at projektet respekterer de overordnede rammer for vejnettet angivet i Trafik – og Miljøplan 2004 for hele København³. Som det fremgår af figur 1, er Strandboulevarden nord for Århusgade udpeget som fordelingsgade. Fordelingsgader skal sikre forbindelser mellem bydelene. Denne del af Strandboulevarden skal være én af forbindelserne til Nordhavnen og skal indrettes under hensyntagen til cykel- og busstrafik såvel som til biltrafik. Syd for Århusgade er Strandboulevarden en bydelsgade, hvor den gennemkørende biltrafik, herunder lastbiltrafikken søges minimeret. Der er for nylig etableret indkørselsforbud for lastbilkørsel på Vordingborggade fra Kalkbrænderihavnsgade for at få containertrafikken ledt uden om byen. Derimod er det i dag ikke muligt at indføre tvangsruiter for tunge køretøjer.

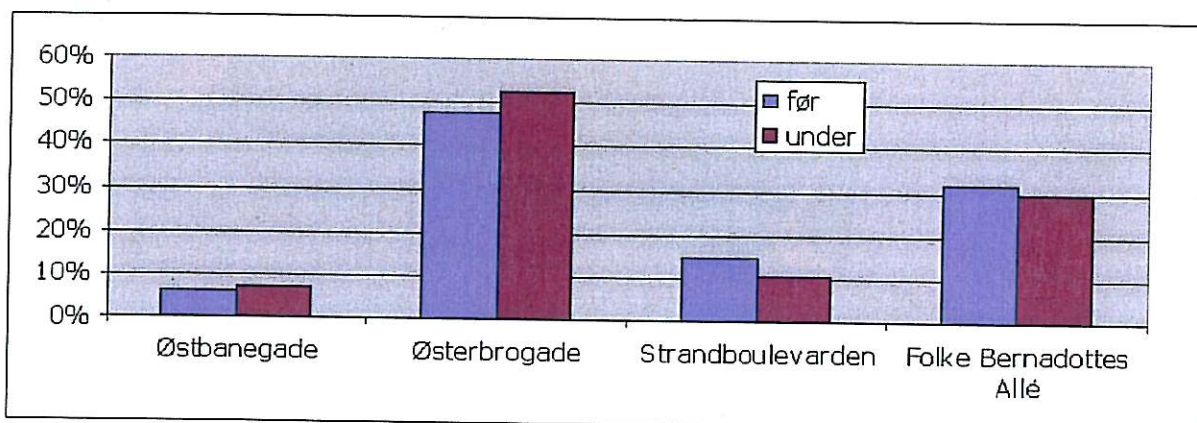
Trafik – og Miljøplan 2004 for hele København indebærer, at den nordlige del af Strandboulevarden ikke kan udformes som en lokalvej (bydelsgade), som det er tænkt i visionen om at skabe et mere rekreativt frirum også her. Der vil dog også på denne strækning stadig være mulighed for omprofilering af gaden.

³ Trafik- og Miljøplan 2004, Københavns Kommune.



varden. Indførsel af P-automater er dog ikke her taget i betragtning, idet dette har fjernet en stor del af pendlerparkeringen på den indre del af Østerbro⁵.

I september 2007 gennemførte Agenda 21 Østerbro et trafik- og byrumsforsøg på Strandboulevarden, hvor de nordgående kørebaner på strækningen mellem Nordre Frihavnsgade og Århusgade i en periode blev lukket for biltrafik. I forbindelse hermed blev der før og under forsøget foretaget trafiktællinger på nedenstående strækninger. Det skal dog bemærkes, at den midlertidige trafikløsning ikke svarer til den fremtidige løsning, der er indbygget i visionen for en omdannelse af det brede gaderum.

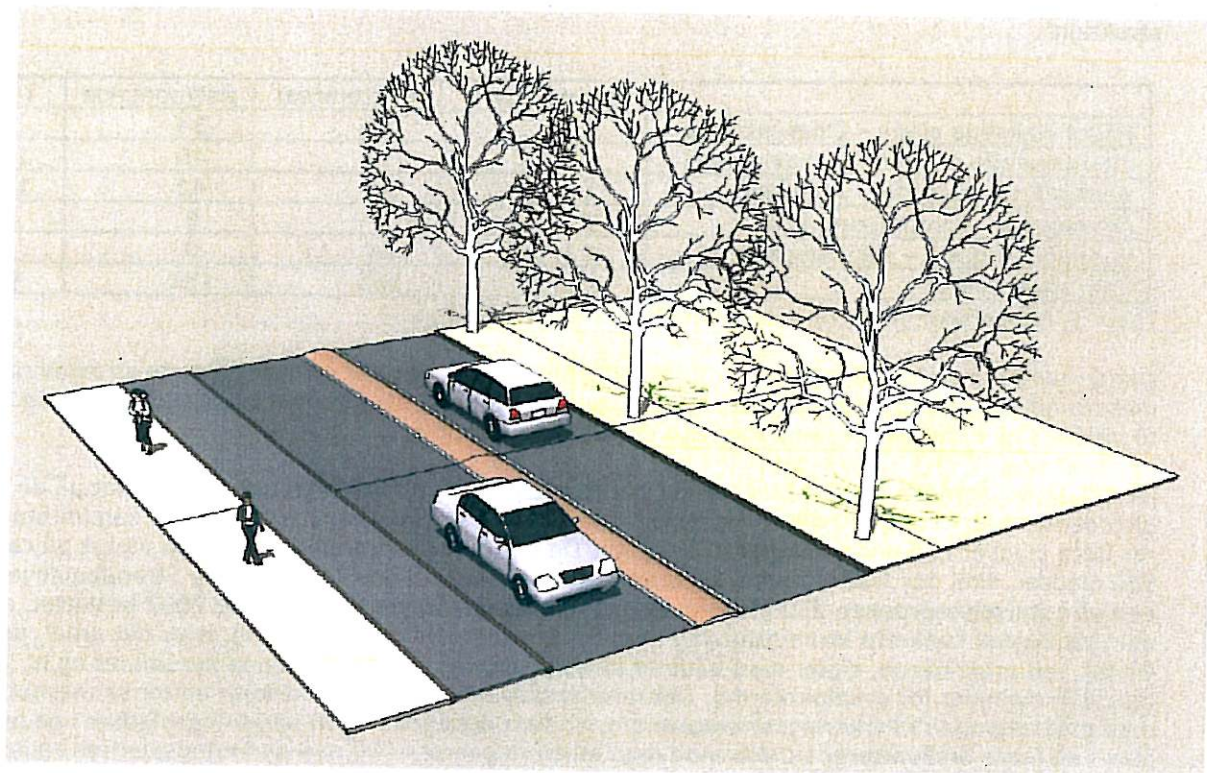


Figur 2. Trafik fra byen (i nordgående retning) fordelt på gader i et snit på Østerbro mellem Søerne og havnen før / under trafik- og byrumsforsøget i hhv. august og september 2007. På Strandboulevarden er der talt nord for Willemoesgade.

Som det fremgår, faldt Strandboulevardens andel af trafikken i nordgående retning fra 15 % til 10%, idet trafikken reduceredes med ca. 1/3. På trods af afbrydelsen af en del af Strandboulevarden, benyttede hovedparten af bilerne således fortsat Strandboulevarden syd for afbrydelsen. En væsentlig del af trafikanterne på Strandboulevarden skønnes derfor at have ærinde i området. På Østbanegade og Østerbrogade steg andelen af trafikken til gengæld hhv. knap 20 og ca. 10%.

⁵ Anført i Trafik og Bymiljøplan for Østerbro.





Figur 4. Cykelsti i den vestlige vejside (denne løsning er fravalgt i visionen figur 11).

Det forudsættes derfor, at der etableres en dobbeltrettet stiforbindelse i det rekreative område langs østsiden af Strandboulevarden. Denne udgør en lokal stiforbindelse og er dermed et supplement til den dobbeltrettede cykelrute, som Københavns Kommune har planer om at etablere i Østbanegade.

Den nuværende gadeparkering på hele Strandboulevarden og i de tilstødende karréers gader er opgjort for de enkelte gadestrækninger fordelt på antal pladser til parkering samt parkerings-måde. Der er i alt ca. 2.500 p-pladser i gaderne i området, som er vist i bilag 1.

Der er ikke foretaget registreringer af parkeringen inde i karreeerne, idet der ikke foreligger tilstrækkelige data. Der er således ikke fuldstændige oplysninger om omfanget og størrelsen af private parkeringspladser i parkeringskældre og huse, eller om hvordan disse ville kunne udnyttes. Det har derfor ikke relevans at kortlægge antallet af private p-pladser på terræn inde i karreeerne. Fra tidligere undersøgelser vides imidlertid, at der samlet set er tale om et meget begrænset antal pladser⁶.

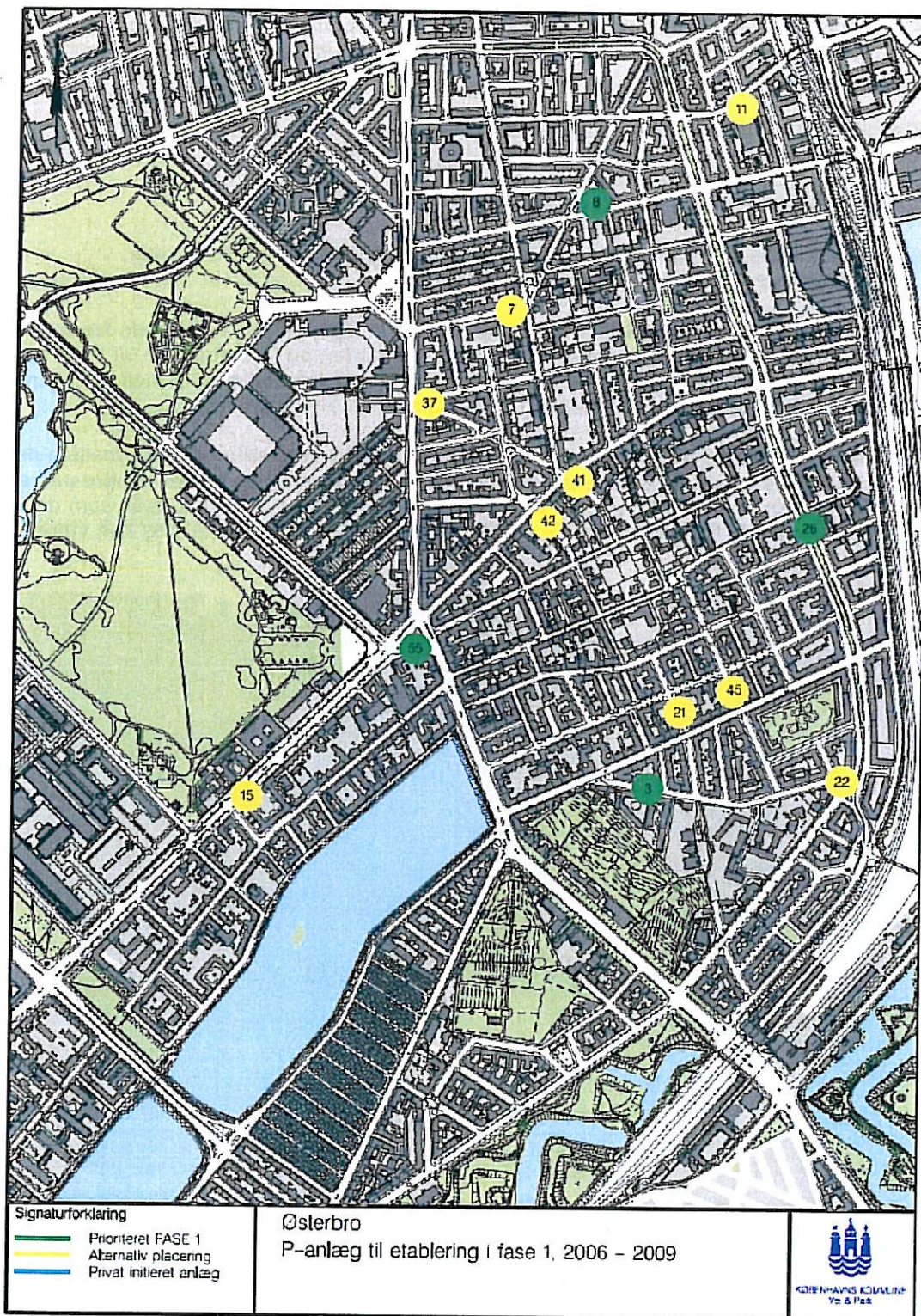
Teknik og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune er i gang med at kortlægge parkeringsdækningen i brokvartererne, men resultatet heraf vil først fremkomme i løbet af et par måneder. Det vil herefter være muligt at benytte de forventede resultater til vurdering af parkeringsdækningen for lidt større områder. Det vil derimod ikke være muligt at vurdere parkeringsdækningen karré for karré. Samtidig vil resultaterne skulle benyttes med forbehold, idet hidtidige registreringer viser store variationer over tid⁷.

Ifølge Parkeringsstrategien for Københavns 5 indre brokvarterer skal der skabes plads til i alt 4.000 parkeringspladser i konstruktion og fjernes 1.000 parkeringspladser på terræn. På Indre

⁶ Afåste parkeringskældre er ikke medtaget i den foreliggende registrering. Herudover er der i områdets karreeer max. ca. 30 p-pladser ifølge "P-rådighed og Panvendelse i Indre By og på Østerbro", Vej- og Park 2003.

⁷ Ifølge oplysninger fra Center for Trafik.





Figur 6. Oversigt over overvejede placeringer af fuldautomatiske P-anlæg i Brokvartererne¹⁰.

2 Skitseprojekt for Strandboulevarden

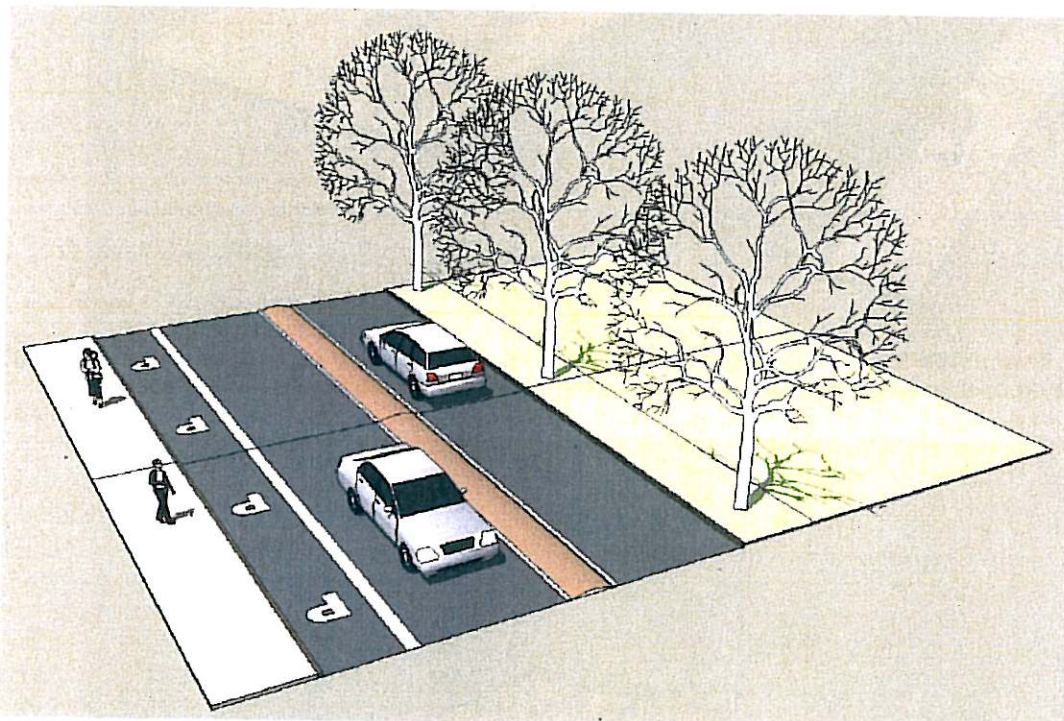
2.1 Trafikbetjeningen

¹⁰ Parkeringsprojektet. Lokalisering af p-anlæg. Bilag 1.



ge mod vest ad enten Classensgade, Nordre Frihavnsgade eller Århusgade for at komme til Strandboulevarden. Alternativt kan der køres via Christianiagade fra Dag Hammarskjölds Allé.

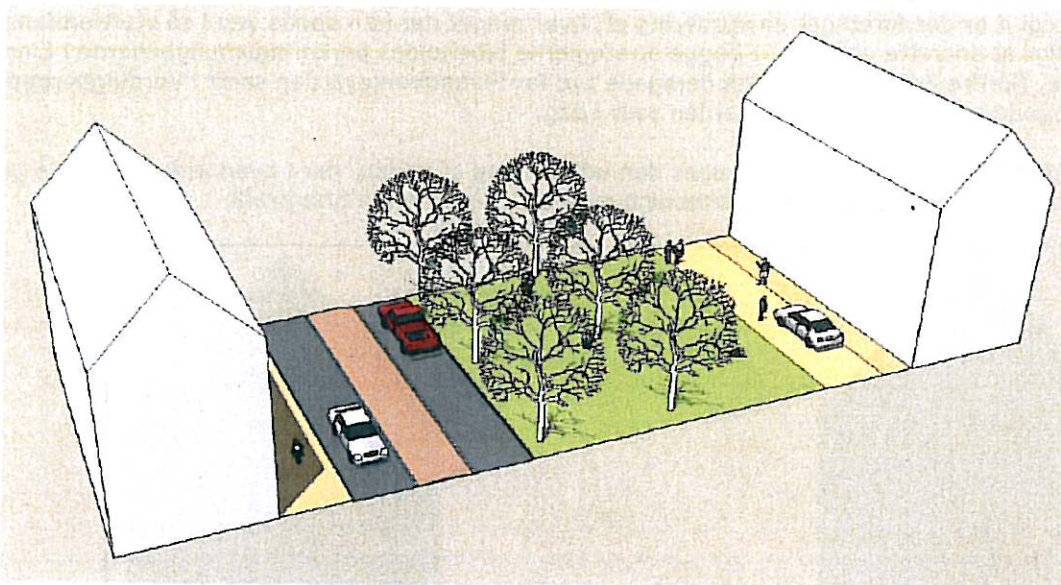
På den måde fredeliggøres den sydlige del af Strandboulevarden for trafik mod nord, mens det tosporede profil på Østbanegade får mere trafik end i dag. Dette forventes dog ikke at give problemer med trafikafviklingen. Derimod må vejens øvrige indretning vurderes under hensyntagen til trafiksikkerhed og miljø, idet den øgede trafik vil forværre evt. foreliggende problemer. Dette ligger dog uden for denne opgave at vurdere. Skitseprojektet åbner således for en udvidelse af friarealerne på Fridtjof Nansens Plads, og der kan her skabes en naturlig forbindelse til Langeliniebroen og de øvrige rekreative områder omkring Kastellet. I de nedenstående figurer, er der vist forskellige forslag til indretning af det fremtidige vejprofil på Strandboulevarden.



Figur 8. Parkering i Strandboulevardens vestside. Den dobbeltrettede cykelsti ligger i Strandboulevardens østside.

Parkeringen kan, som vist på figuren, bibeholdes i den vestlige vejside, men kan også alternativt placeres langs den østlige vejside.





Figur 11. Muligt fremtidigt udseende af Strandboulevarden syd for Århusgade. Sivegade i østsiden kan udføres med en mere grøn karakter end en almindelig vej.

Etableringen af en smal sivegade i den østlige side af strandboulevarden, vil skabe en naturlig forbindelse for fodgængere og cyklister og kortvarige afsætningsmuligheder/redningsvej langs bebyggelsen. Sivegaden vil kunne fungere som dobbeltrettet stiforbindelse. Hvis gaden samtidig skiltes som lege/opholdsområde vil det være forbudt at parkere på strækningen uden for evt. afmærkede felter, hvilket vil understrege områdets grønne karakter.

2.2 Parkeringsforhold

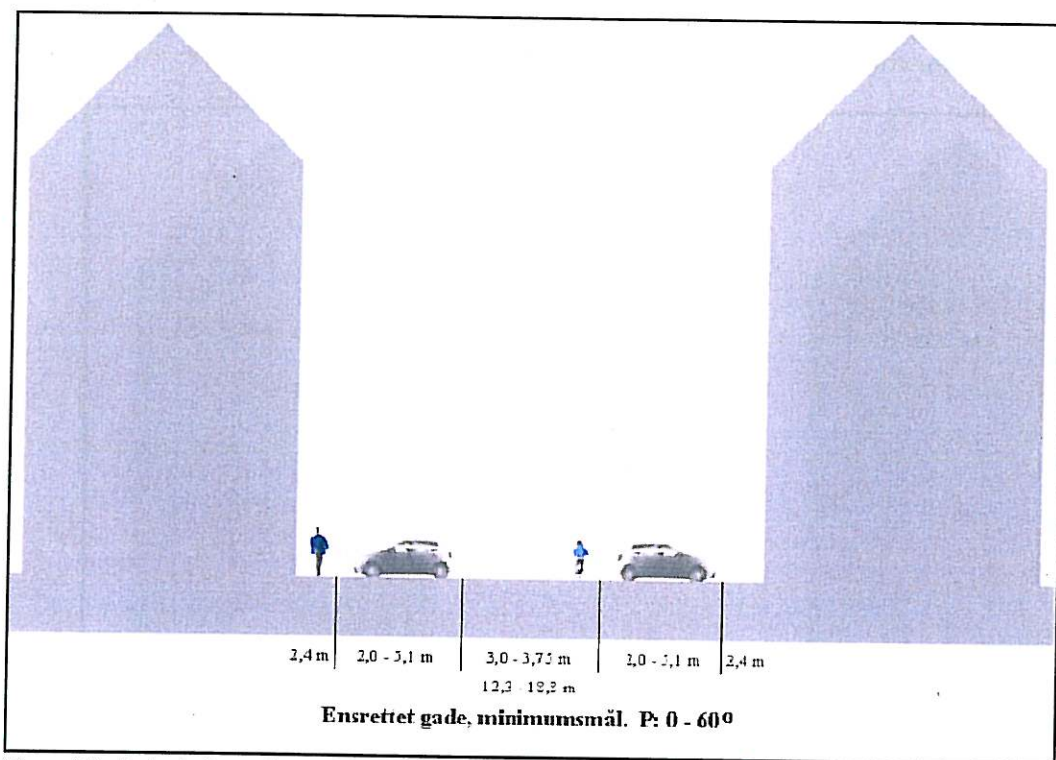
Af hensyn til de ifølge Parkeringsstrategien manglende parkeringsmuligheder vil det dog næppe være muligt at undgå, at der bliver etableret parkeringsanlæg i en del af det grønne område. Inddragelse af den østlige og nordlige vejbane samt midterrabatten på Strandboulevarden til rekreative formål vil betyde, at der fjernes ca. 375 p-pladser, idet der kun kan opretholdes ca. 20 kantstenspladser langs sydsiden af strækningen øst for Østerbrogade samt ca. 10 kantstenspladser langs vestsiden på den øvrige strækning. Der vises derfor en række mindre parkeringsanlæg i den rekreative zone, hver med plads til ca. 10 biler. Herved er det muligt at nå op på i alt ca. 140 pladser på Strandboulevarden. Parkeringsmulighederne på Strandboulevarden reduceres således med i alt ca. 270 pladser.

Med den kalkulerede vækst i behovet på ca. 250 pladser i området omkring Strandboulevarden vil der som følge heraf være behov for at fremskaffe i alt ca. 500 nye pladser. Her er undersøgt mulighederne for at fremskaffe de manglende pladser ved en mere intensiv udnyttelse af parkeringsmulighederne i de nærliggende gader.

Til at vurdere muligheder for at forøge antallet af parkeringspladser i nærliggende gader benyttes oplysninger om de nuværende tværsnit (kørebane, fortov, cykelsti). Muligheder for parkering i sidegaderne til Strandboulevarden er belyst i følgende 2 strategier for gadeparkeringen i nærområdet:

- Strategi A. Parkering på fortov så tæt ved bygninger som muligt. Denne udbygning er mulig at foretage i to udførelser – en billig løsning, hvor der parkeres på det eksisterende fortov og alene etableres nye ramper ved kantstenen, og en dyr løsning, hvor kantstenen flyttes til fortovskanten, og ny parkeringsbelægning etableres. Der er her forudsat en fortovsbredde på mindst 2,4 m.
- Strategi B. Lidt under 1/3 af gadearealet indrettes til opholds- og legeområde, mens resten udlægges til "parkeringsgade". Alle trafikanter færdes på et fælles færdselsareal, hvor bilernes hastighed søges begrænset til 15 km/t. Der foretages en total omprofilering af hele gadearealet fx som vist på skitsen på side 10.



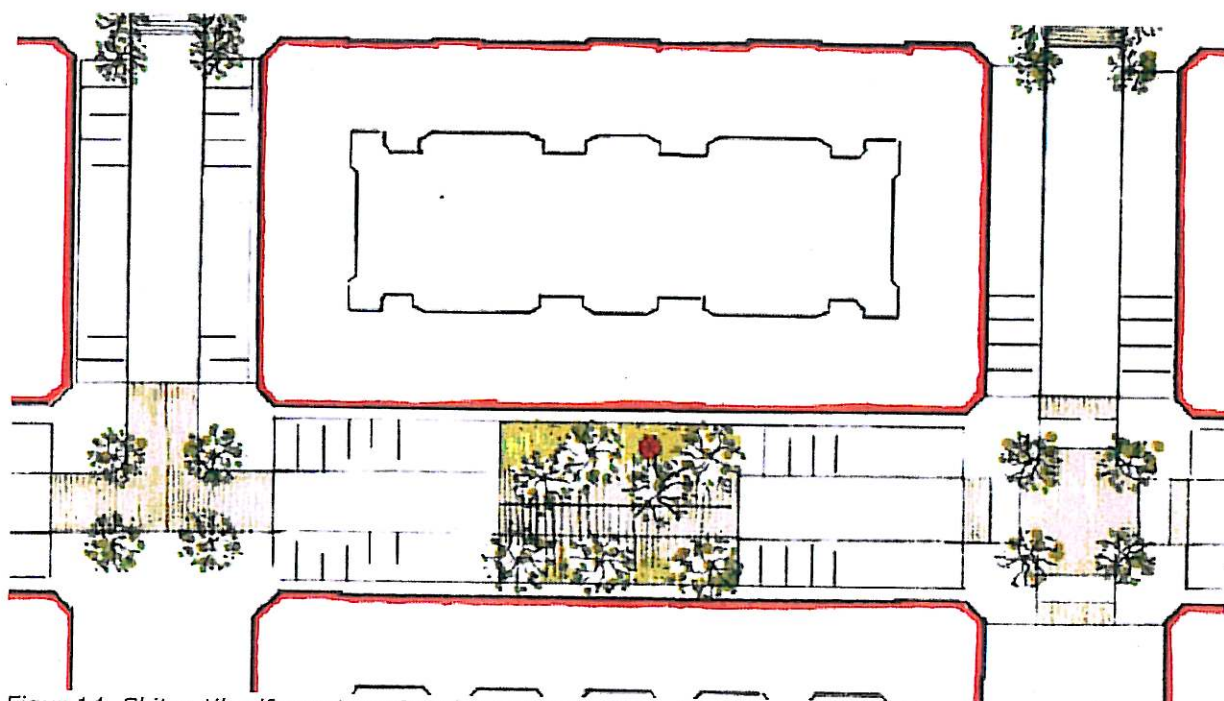


Figur 13. Indretning af ensrettet gade med to parkeringsrækker

Som følge af de smalle kørebaner forudsættes hastigheden i gaderne begrænset til 30-40 km/t.

Strategi B indeholder mulighed for at anvende parkeringsgader kombineret med opholds- og legeområder i en del af gadearealet. Denne kombination regnes der med i de gader, hvor dette giver flere p-muligheder end i strategi A.

Nedenfor er vist en skitse til udformning af parkering i kombination med opholds- og legeområder. I parkeringsgaderne forudsættes en anbefalet hastighed på 15 km/t.



Figur 14. Skitse til udformning af parkeringsgade i kombination med opholds- og legeområde.

3 Konsekvenser af projektet

Da Strandboulevarden i denne trafikale vurdering bibeholdes som 4-sporet vej nord for Århusgade, må trafikken forventes fortsat at kunne blive afviklet her, især hvis den i fremtiden falder lidt. Ligeledes vil bibeholdelse af de signalregulerede kryds Århusgade/Strandboulevarden og Vordingborggade/ Strandboulevarden sikre en tilstrækkelig kapacitet her med de forventede trafikstrømme.

På strækningen syd for Århusgade vil det være kapaciteten i de to viste rundkørsler, der sætter grænsen for hvor meget trafik, der kan afvikles. Hvis trafikken vokser som anført i de tidligere omtalte beregninger, vil man nærme sig grænsen for hvor meget trafik, der kan afvikles. Det må imidlertid i lyset af den hidtidige trafikudvikling anses for sandsynligt, at trafikken ikke vokser så meget. Situationen vil naturligvis helt ændres, hvis fremkommeligheden på Østerbrogade begrænses væsentligt, eller gaden helt lukkes for gennemkørende trafik, således at biler herfra overflyttes til Strandboulevarden.

En omlægning af trafikken på Strandboulevarden til den vestlige vejside vil medføre en væsentlig mindre reduktion i trafikken på Strandboulevarden end den, man fandt under Agenda 21 Østerbro trafik- og byrumsforsøg forsøg, hvor man helt lukkede for trafik mod nord på Strandboulevarden mellem Nordre Frihavsgade og Århusgade. Derimod vil det ændrede profil sammen med vejafbrydelsen mellem Østbanegade og Fridtjof Nansens Plads give anledning til, at en del flere trafikanter vil benytte Østbanegade ligesom under byrumsforsøget.

Derimod vurderes projektet kun i mindre grad at influere på trafikniveauet på Østerbrogade, hvis der sikres tilstrækkelig kapacitet på Strandboulevarden til afviklingen af biltrafikken. Det kan ikke udelukkes, at nogle bilister vil foretage en fornyet afvejning af hvilke veje, de vil benytte, når trafikken i fremtiden vokser. Dette kan evt. få bilister, som før benyttede Strandboulevarden som en smutvej mellem Østerbrogade og Oslo Plads, til at ændre vejvalg. Men det kan lige så godt føre til en øget trafik på Strandboulevarden – især hvis Østerbrogade lukkes for gennemkørende trafik. Etableringen af en ny vejforbindelse til Nordhavnen kan også påvirke trafikbilledet.

Ombygningen af Strandboulevarden vil i sig selv ikke have indvirkning på trafikniveauet på Vordingborggade og Århusgade.

Visionen for Strandboulevarden indebærer, at der nedlægges ca. 270 p-pladser. Der vil således være behov for etablering af i alt ca. 520 nye pladser i området omkring Strandboulevarden. Ved effektivisering af gadeparkeringen i gaderne omkring Strandboulevarden er det i denne vurderingsstrategi A muligt at forøge det samlede antal af parkeringspladser her med max. ca. 900 pladser, hvis alle gader ensrettes.

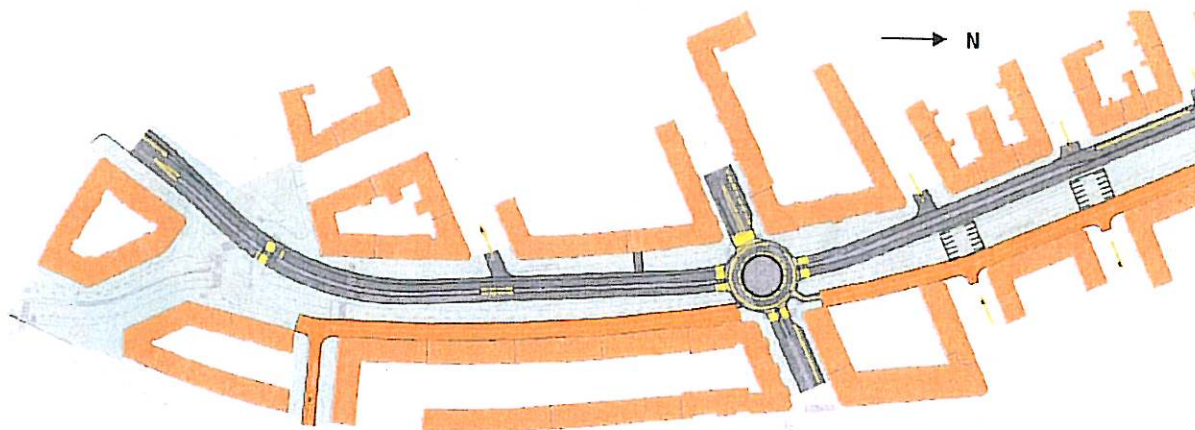
På en række vejstrækninger giver strategi B mulighed for at fremskaffe lidt flere p-pladser end strategi A, således at der kan fremskaffes i alt ca. 950 p-pladser.

Såfremt der foretages ændringer i færre gader, vil tilvæksten blive tilsvarende mindre. Resultater fra en mere detaljeret parkeringsoptimering i Fiskedamskvarteret foretaget af Center for Trafik viser, at det her er realistisk at fremskaffe ca. 1/3 flere p-pladser end i dag. Anvendes denne vækst på hele området omkring Strandboulevarden, indebærer dette en tilvækst på ca. 700 pladser.

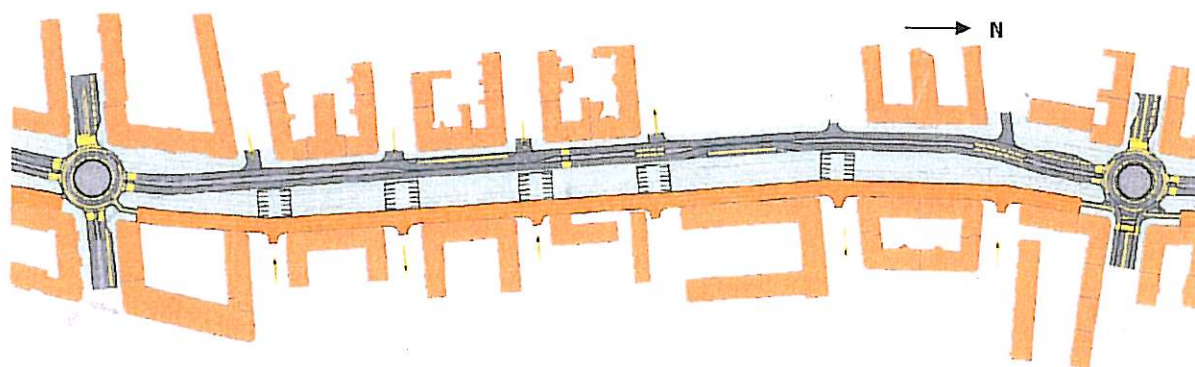
På baggrund heraf må det anses for muligt at tilgodese en samlet tilvækst på ca. 520 pladser på terræn. Med parkeringskældre som forudsat i Parkeringsstrategien bliver behovet for parkering på terræn lavere. Desuden kan evt. ledig parkering i erhvervsjendomme også bidrage til at nå en tilstrækkelig parkeringsdækning, såfremt det er muligt at gøre denne offentligt tilgængelig.



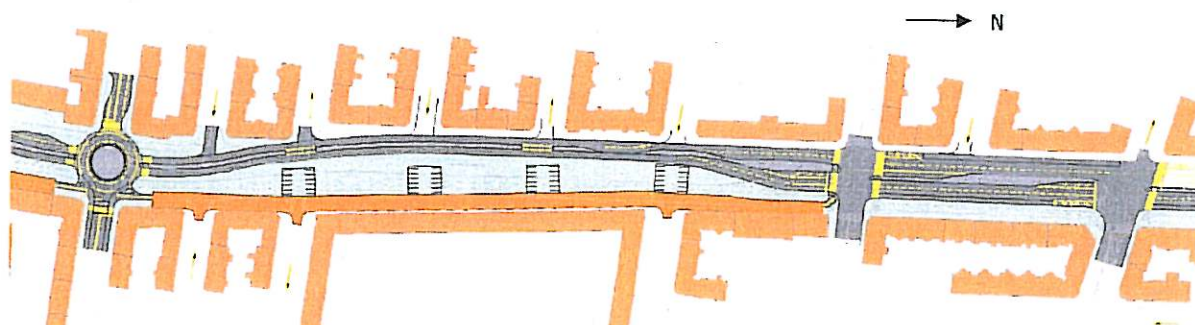
Bilag 2. Forslag til ændret indretning af Strandboulevarden
Rundkørsel i krydsene ved Classensgade og Nordre Frihavsgade



Strækningen mellem Fritjof Nansens Plads og Holsteinsgade



Strækningen mellem Classensgade og Nordre Frihavsgade



Strækningen mellem Nordre Frihavsgade og Vordingborggade