



## **Bilag 5 Notat vedrørende udvidelse af cykelstien på Enghavevej**

Strækningen på Enghavevej 6-16 er en vigtig cykelforbindelse mellem Vesterbro og Nørrebro/Østerbro, derudover indgår den i PLUSnettet i Københavns Cykelstrategi og som en del af kommende rute for Supercykelsti Indre Ringrute. Der har gennem flere år været ønske om at udvide vejudlægget på det aktuelle sted.

En vejudvidelse forudsætter, at ejendommene mod Enghavevej 6 og 10-16 nedrives. Endvidere forudsættes, at ejendommen Enghavevej 10 indgår i et magelæg med den private bygherre, svarende til det areal den private bygherre skal afgive til vejudlæg.

Supercykelstiernes formål er at skabe bedre forhold for pendlercyklister på længere strækninger. PLUSnettet er sammensat af udvalgte Grønne Cykelruter, Supercykelstier og de mest benyttede cykelveje. PLUSnettet skal ligeledes sikre en særlig høj standard for stibredde, krydsninger og vedligehold.

Strækningen på Enghavevej, der forslås udvidet, har en udstrækning på ca. 100 m.

### **Konsekvenser af ikke at nedrive de bevaringsværdige bygninger**

Hvis de bevaringsværdige bygninger ikke nedrives, vil vejprofilet på Enghavevej fremstå i sin nuværende bredde på ca. 15,6 m jf. tegning a.

På den vestlige side af Enghavevej er der fra krydset med Vesterbrogade til ca. nr. 4 en smal cykelbane på 1,7 m, og fra ca. nr. 4 og langs det resterende lokalplanområde er der etableret en smal cykelsti i bredden 1,6 - 2,0 m. På den østlige side er der fra krydset med Vesterbrogade og frem til ca. nr. 5 en cykelbane på 2 m, fra ca. nr. 5 til ca. nr. 23 er der en smal cykelsti i bredden ca. 1,6 m, og fra ca. nr. 23 til Matthæusgade er der etableret en cykelbane på 2 m. Cykelsti har kantsten og cykelbane er opstribet, uden kantsten og i niveau med vejen.

Udvidelsen af cykelstierne og tryghed og sikkerhed for cyklisterne har hele tiden været en del af forhandlingerne med bygherre. Der er på strækningen ikke plads til varelevering, af- og pålæsning, da de eksisterende pladser hertil blev nedlagt, da kommunen anlagde den smalle cykelsti. Derfor er dette også tænkt ind i forslaget, der giver mulighed for at anlægge et parkeringsspor med 5 p-pladser. jf. tegning b. Hvis dette ikke sikres, vil der være risiko for parkering ind over cykelsti og fortov, og det betyder, at cyklister i den situation vil bruge fortovet eller kørebanen.

26-01-2016

Sagsnr.

2015-0180161

Dokumentnr.

2015-0180161-6

Sagsbehandler

Louise Brask Nielsen

### **Byplan Syd**

Njalsgade 13  
Postboks 348  
2300 København S

E-mail

ES8F@tmf.kk.dk

EAN nummer

5798009493149

Idet der er busser i rute på strækningen samt en kurve, der skal kunne passeres af både busser og lastbiler, kan vejbanernes bredde ikke gøres mindre. Forholdene for fodgængere kan heller ikke forringes, når tilgængelighed for alle skal opretholdes. Det er derfor ikke muligt at etablere bedre cykelforhold, end dem der er anlagt, hvis ikke vejprofilet gøres bredere.

Der er i dag cykelsti, hvor det har været muligt. Bredden af disse cykelstier er ringere end de kvalitetskrav, der stilles til Supercykelstier og PLUSnettet. De kræver således en bredde på min. 2,5 m for Supercykelstierne og 2,8 m for PLUSnettet.

### **Mulighed for at omlægge cykelruterne**

Ændring af hvilke strækninger der indgår i PLUSnettet er en intern kommunal sag, hvorimod ændring af linjeføring for Supercykelstier er en tværkommunal sag, idet Supercykelstierne bliver til i et samarbejde mellem flere kommuner. I dette tilfælde Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune. Den del af Supercykelstien Indre Ringrute, som forløber i Frederiksberg Kommune er allerede etableret frem til kommunegrænsen. En ændring af linjeføringen vil derfor have store konsekvenser for Supercykelstiprojektets samlede anlægsøkonomi på tværs af kommunerne. Hertil kommer, at ruternes placering baseres på vurderinger af, hvilke linjeføringer der rummer det størst mulige potentiale i forhold til at øge andelen af cykelpendlere.

Det vurderes derfor ikke på nuværende tidspunkt muligt at ændre på cykelrutens linjeføring, da dette ville være en væsentlig ændring af de allerede indgåede aftaler mellem Københavns Kommune, Frederiksberg kommune og Vejdirektoratet, der administrer Cykelpuljen og medfinansierer anlæggene.

På sigt kan det undersøges i samarbejde med Frederiksberg Kommune om Supercykelstien på strækningen fra Enghave Station til Åboulevarden kan flyttes fra Enghavevej korridoren til Vesterfælledvej korridoren for i højere grad at binde cykelruten sammen med Carlsberg byudviklingen. En sådan flytning vil have økonomiske konsekvenser til anlæg for både Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune, og er afhængigt af at der kan opnås enighed mellem de to kommuner.

### **Mulighed for at omlægge biltrafikken**

Enghavevej indgår som fordelingsgade i Københavns vejnetsplan og fungerer som forbindelse mellem Kgs. Enghave/ Købehavn SV, Vesterbro, Frederiksberg og til resten af byen. På Enghavevej syd for Vesterbrogade er der i 2014 talt en årsdøgntrafik (ÅDT) på 13.500 køretøjer og 9.000 cykler. Derudover kører buslinje 3A langs denne del af Enghavevej med stoppesteder ud for lokalplanområdet for begge retninger.

Generelt vil det være svært at flytte trafikken fra Enghavevej til en lignende nord-syd gående korridor enten vest eller øst for Enghavevej. Dette skyldes, at der allerede er flyttet en del trafik til Enghavevej. Både fra Gasværksvej-korridoren i forbindelse med, at denne blev ensrettet i nordlig retning, og fra Platanvejskorridoren, der er lukket i en periode for gennemkørende trafik som følge af metroarbejdet på Frederiksberg.

Det forventes ikke, at en omlægning af trafikken vil betyde et fald i trafiktallet. Trafikken flyttes blot. For trafik i nordlig retning vil det være et skub tilbage mod Gasværksvej-korridoren. Samlet vil alle overflytninger give betragtelig omvejskørsel for alle de ture, der har lokale mål på Vesterbro eller Frederiksberg i forlængelse af Enghavevej-korridoren.

Trafikken vil fordele sig til de andre korridorer, og den forventes at fordele sig mere eller mindre jævnt over alle mulighederne, afhængig af oprindelse og destination for de enkelte ture. Derudover vil de andre korridorer have en trafiktilvækst på baggrund af den almindelige trafikudvikling, og hertil kommer den trafiktilvækst, der kommer på baggrund af den byudvikling, der er igangsat. Dette alene kan flere steder bringe trafiksystemet tæt på sin kapacitetsgrænse og give afviklingsmæssige problemer.

Derfor vurderer forvaltningen, at Enghavevej har en trafikintensitet, der ikke umiddelbart kan overflyttes til andre korridorer med en lignende nord-syd forbindelse, der kan fordele trafikken til forskellige bydele. Forvaltningen kan derfor ikke anbefale, at der arbejdes videre med en neddrogning af hovedparten af biltrafikken på Enghavevej for at skabe plads til bedre cykelforhold. Hvis disse ændringer på Enghavevej ønskes, kræver det en omklassificering af noget af Enghavevej i forhold til vejnetsplanen, der er vedtaget i kommuneplanen.

### **Gennemgang af alternativerne**

De nærmeste korridorer med lignende funktioner set fra den sydlige del af København, mod Vesterbro, Frederiksberg og derfra mod resten af København er, jf. tegning c, følgende:

- P. Knudsens gade, Sjælør Boulevard, Vigerslevvej, Toftegårds Alle, Sdr. og Ndr. Fasanvej (kan fungere omvendt fra nord).

Dette sender trafik igennem Valby, og de flaskehalse, der er omkring Valby Station. Flyttes hovedparten af trafikken fra Enghavevej herover, må der forventes store kapacitetsmæssige udfordringer på denne strækning, herunder må der forventes

hyppige afviklingsmæssige sammenbrud og behov for ombygning med konsekvenser for bustrafikkens serviceniveau.

- Enghavevej enten til Enghave station eller Enghave Plads og via enten Vigerslev Allé eller til Lyrskovgade til Vesterfælledvej, Vesterbrogade og Pile Allé (kan fungere omvendt fra nord).

Dette må forventes at være et af de mest oplagte steder, trafikken vil flytte hen. Lyrskovgade er i dag trafikdæmpet, og Vester Fælledvej bliver ombygget til at passe til den trafikbelastning, der forventes med udbygningen af Carlsberg. Flyttes hovedparten af trafikken fra Enghavevej til Vester Fælledvej, vil projektet her skulle ændres for at undgå afviklingsmæssige problemer. Det har konsekvens for vejprofil og muligvis med indflydelse på potentialet for vejtræer.

- Enghavevej til Enghave station via Ingerslevsgade til Skelbækgade og Gasværksvej (kun i nordlig retning) eller til Bernstorffsgade (både nord og sydlig retning) og videre igennem byen.

I forbindelse med Gasværksvejs-projektet er der optimeret alt det, der umiddelbart kan på trafikforsyningen mellem Skelbækgade og Vesterbrogade, og der vil ikke kunne skabes plads til at flytte hovedparten af de biler, der kører på Enghavevej i nordlig retning over i denne linjeføring. Endvidere vil flaskehalsen omkring krydset med Vesterbrogade forstærkes. Fra nord vil biler have behov for at finde en alternativ rute. Flyttes hovedparten af bilerne fra Enghavevej over på Bernstorffsgade, vil belastningen øges særligt omkring krydset ved Vesterbrogade, og de tilstødende gader, og der må forventes yderligere afviklingsproblemer.

- Vasbygade frem til Bernstorffsvej (kan fungere omvendt fra nord).

En overflytning til denne korridor vurderes ligeledes udfordrende, idet der i forbindelse med byudviklingen af Kalvebod Brygge ind mod baneterrænet forventes en trafikvækst, der i sig selv stiller store krav til udnyttelsen og tilpasning af infrastrukturen i denne del af vejnettet, hvorfor afviklingsproblemer kan forekomme.



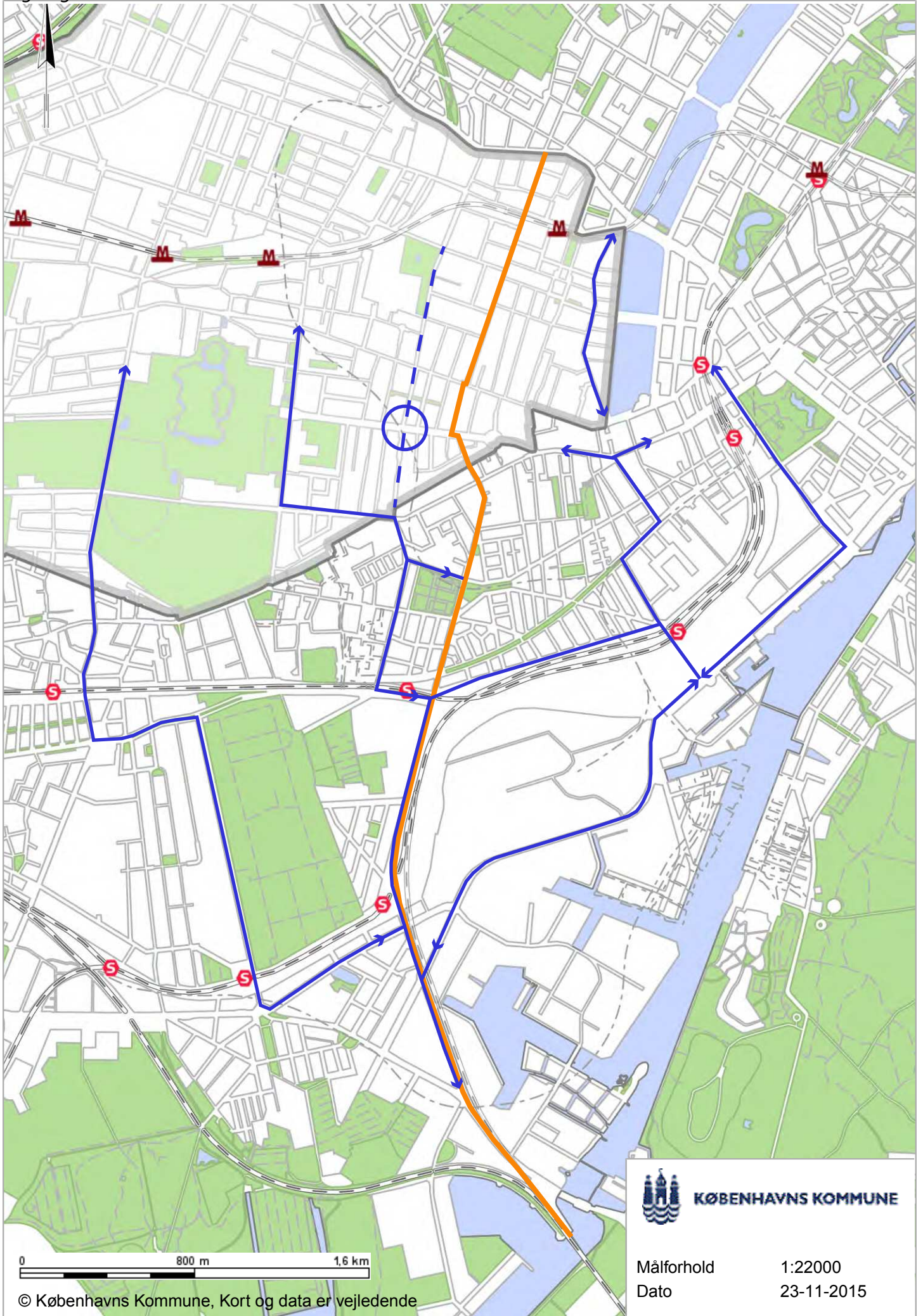
**SUNVEDSGADE-KARRÈEN**  
Skitse af eksisterende vejforløb  
Principiell placering af træer  
Matrikelskel  
Cykelstier  
jan. 16

# Tegning b



**SUNDEVEDSGADE-KARRÈEN**  
Skitse af fremtidigt vejforløb  
Principl placering af træer ●  
Matrikelskel —  
Cykelstier ■  
jan.16





KØBENHAVNS KOMMUNE

Målforhold

1:22000

Dato

23-11-2015