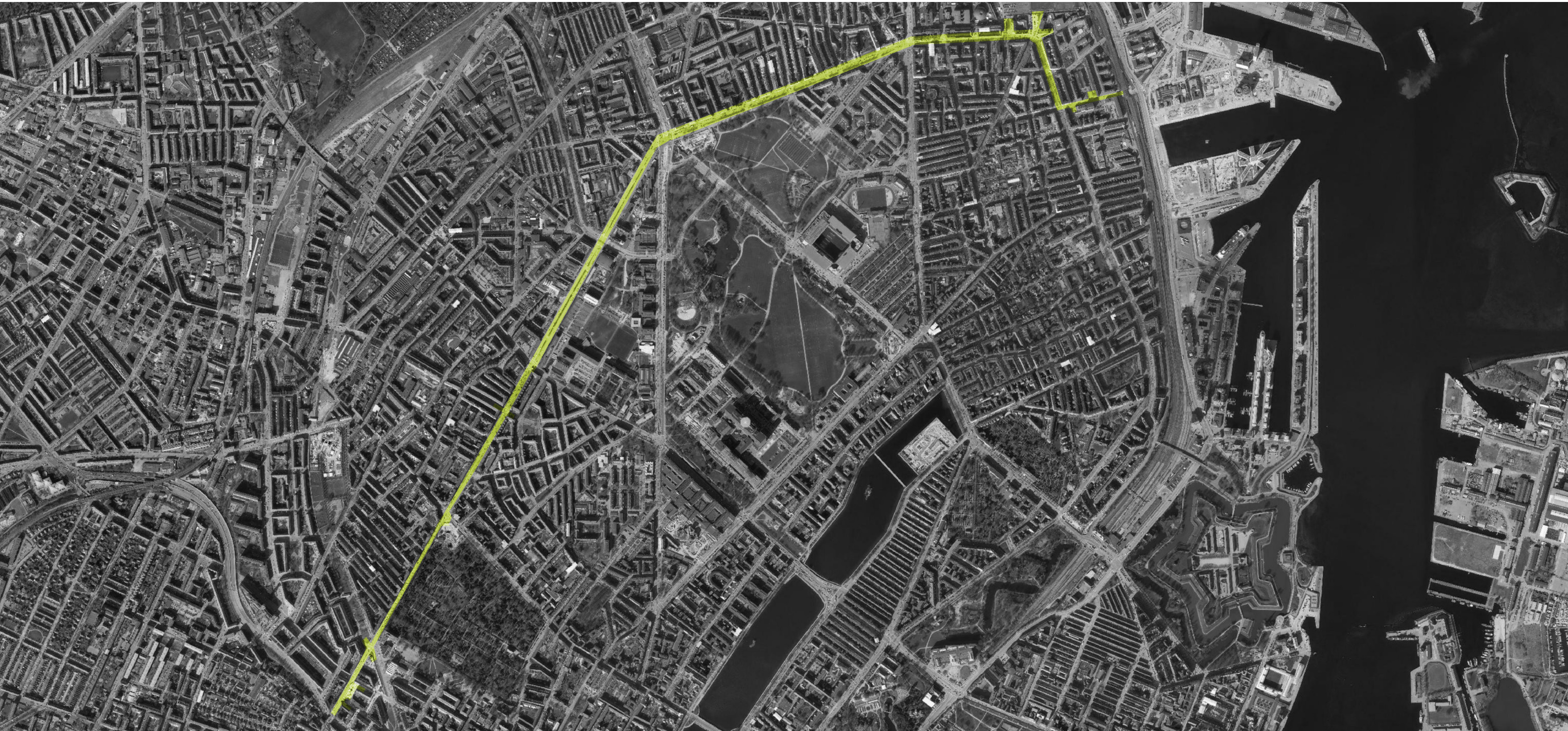


OPTIMERINGSPLAN CYKELBY 2025



JAGTVEJSKORRIDOREN
AUGUST 2015

HØRT I KORRIDOREN



"Det er elendigt at færdes her. Der er for lidt plads, for mange biler og for mange cykler i begge retninger i myldretiden."

Mandlig cyklist
(Jagtvej)

"Det er skræmmende og utrygt at cykle her, men sådan er det også inde i byen"

Kvindelig cyklist
(Jagtvej)

"Det er et godt byrum. Trafikken er her, men der er grønne områder ved siden af. Byrummet er travlt og rodet med mange biler og cykler"

Mandlig cyklist
(Jagtvej)

"Jeg føler mig egentlig tryk. Det eneste skulle være, at bilerne fra sidegaderne skaber lidt utryghed. Nogle steder er det lidt svært at passere det store grønne areal i midten af vejen"

Kvindelig cyklist
(Strandboulevarden)

"Her er lidt kedeligt. Der sker ikke rigtig noget, her mangler byliv. Det er mere en transportvej, men det er fint at der er træer. Det grønne gør godt"

Kvindelig fodgænger
(Strandboulevarden)

"I myldretiden kan jeg ikke komme frem i det tempo, jeg gerne vil. Det ville være rarer at færdes her, hvis der kom bredere cykelstier ligesom på Nørrebrogade"

Mandlig cyklist
(Jagtvej)

SET I KORRIDOREN



ASSISTENS KIRKEGÅRD

Ved Assistens Kirkegård er pladsforholdene trange, især for fodgængere og cyklister i vejens vestside.



HANDELSLIV

På strækningen fra Nørrebros Runddel til Tagensvej har Jagtvej karakter af strøggade med en del handelsliv. Gadestækningen er med sine forskellige vognbanebredder svær at overskue og fremstår uensartet.



MØDET MED BYENS GRØNNE RUM

Jagtvej løber på nordsiden af Fælledparken, der sammen med boulevardbeplantningen skaber et grønt rum.



BOULEVARDEN

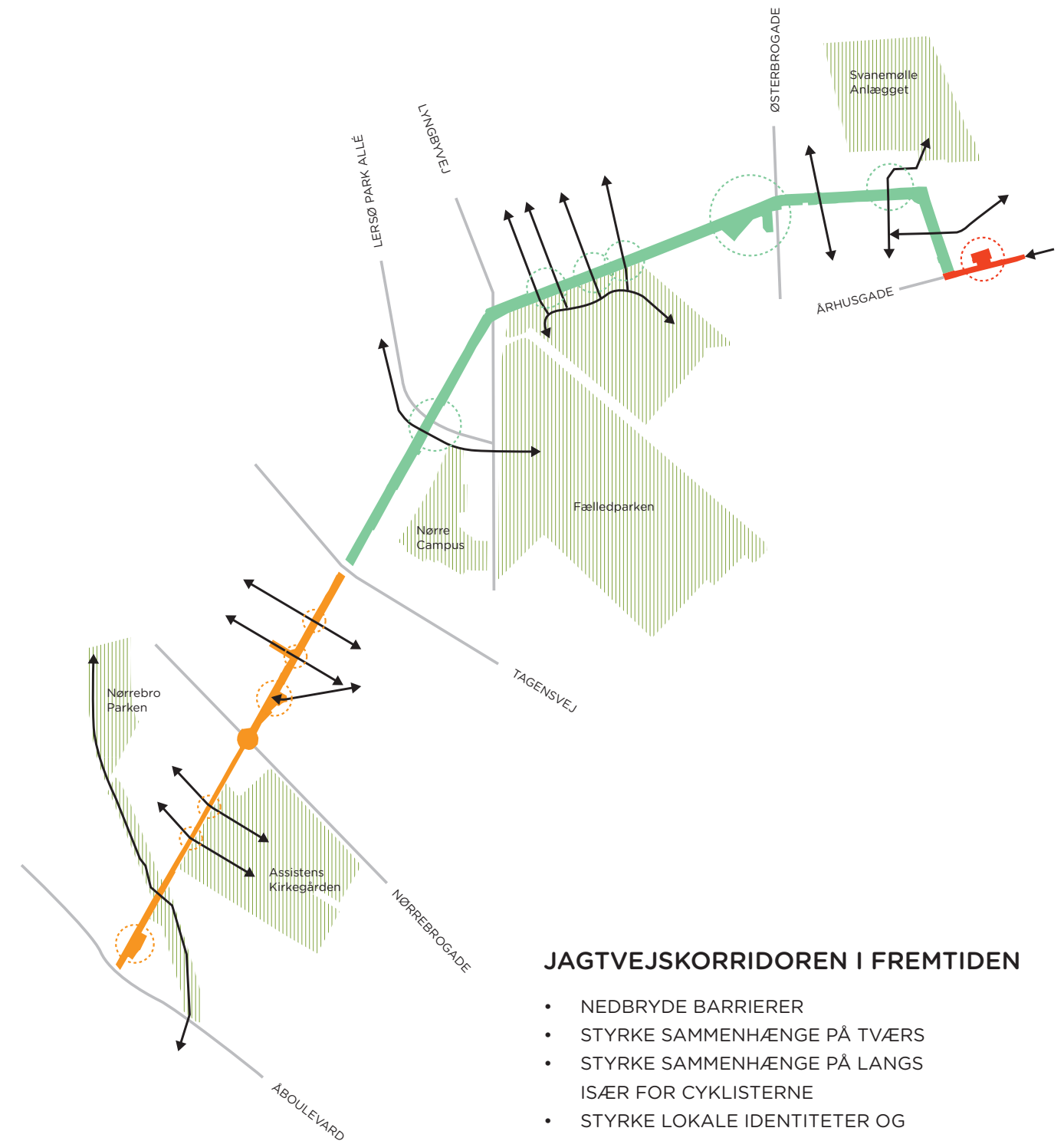
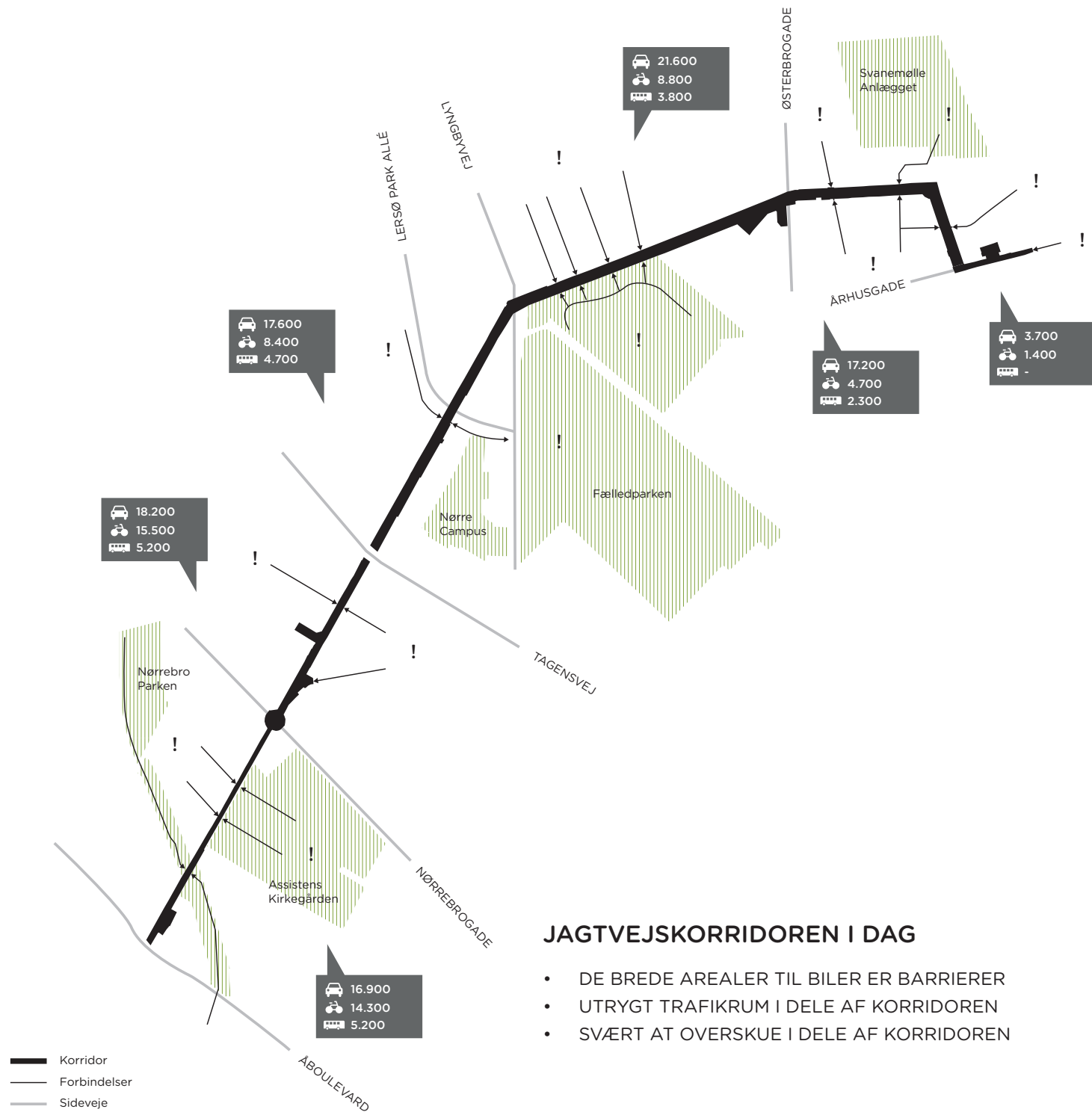
Den vestligste del af Strandboulevarden er karakteriseret ved sine centralt placerede træerækker og sine markante 5-6 etagers beboelsesejendomme med mange arkitektoniske kvaliteter. Gaderummet er veldefineret og fremtræder homogent men indeholder kun få oplevelser og aktiviteter på strækningen.



INDGANGEN TIL NORDHAVN

Den østligste del af Århusgade åbner for adgangen til Nordhavn. Gaden fremstår med sine forskellige byggehøjder og huller i facaden lettere uharmonisk.

FRA REGISTRERING TIL STRATEGI



BYEN KOBLES SAMMEN

- REDUCERE BARRIEREEFFEKTEN
- SAMMENBINDE BYFUNKTIONER
- NYE SIKRE KRYDSNINGSPUNKTER

BEDRE FREMKOMMELIGHED

- TRYGHED FOR BLØDE TRAFIKANTER
- BREDERE CYKELSTIER
- BREDERE FORTOVE NOGLE STEDER

BEDRE BYLIV

- MERE BYLIV
- STYKE DEN GRØNNE KARAKTER
- FORSTÆRKE LOKALE IDENTITETER

JAGTVEJ / STRANDBOULEVARDEN / ÅRHUSGADE

FRA ÅGADE TIL TAGENSVEJ

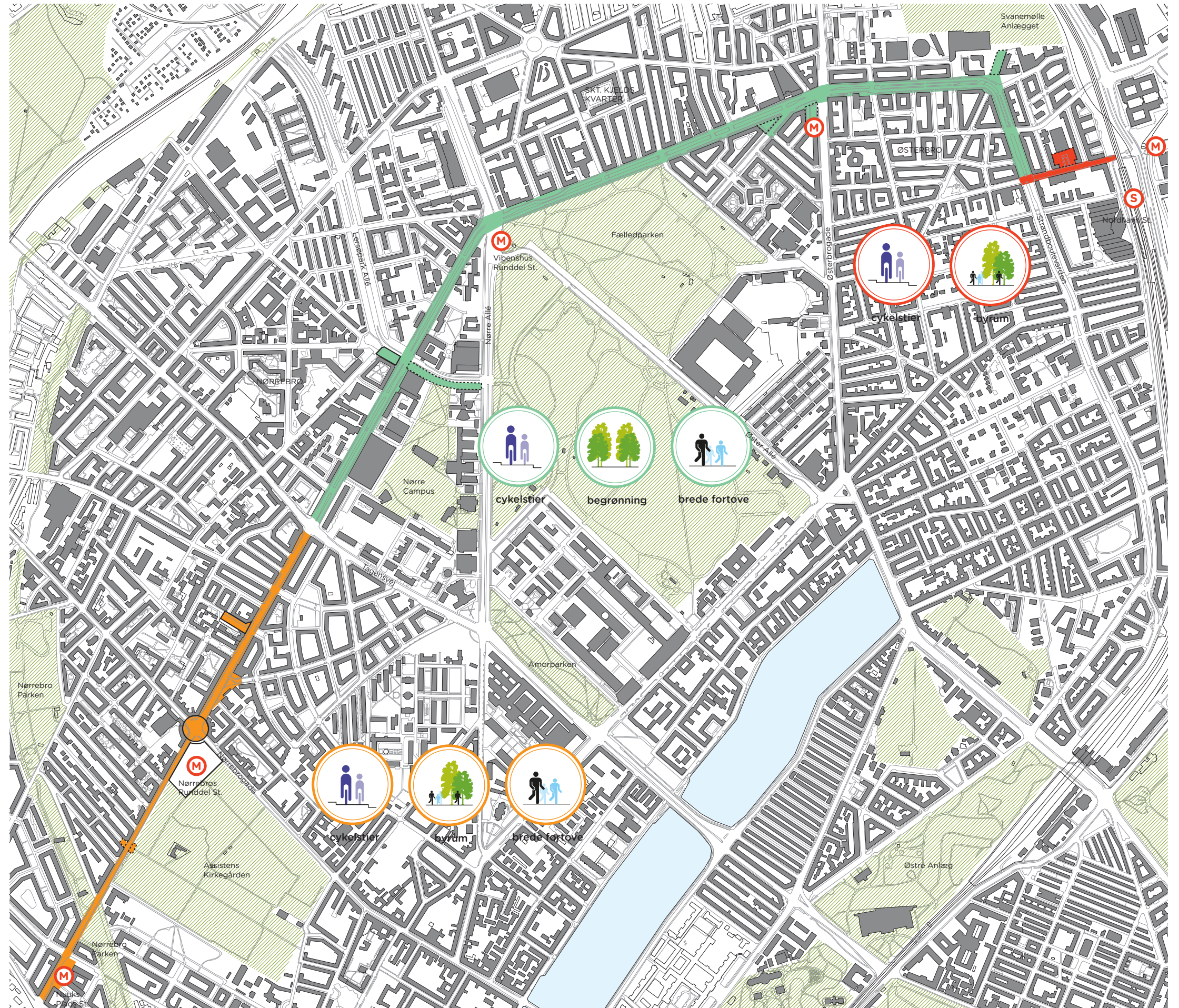
- BEDRE CYKLISTFORHOLD
- BREDERE FORTOVE
- SIKRERE KRYDSNINGSMULIGHEDER
- BEGRØNNING AF SIDEGADETILSLUTNINGER
- MULIGHED FOR GANGFORBINDELSE PÅ ASSISTENS KIRKEGÅRD I FORBINDELSE MED SKYBRUDSPROJEKT

FRA TAGENSVEJ TIL ÅRHUSGADE

- STYRKE CYKLISTFORHOLD
- BEDRE KRYDSNINGSMULIGHEDER
- STYRKELSE AF GRØN KARAKTER
- BREDERE FORTOVE, HVOR DET ER ØNSKELIGT
- ÅBNING MOD FÆLLEDPARKEN
- SAMMENBINDING AF LERSØ PARKALLÉ OG FÆLLEDPARKEN

ÅRHUSGADE

- BEDRE CYKLISTFORHOLD
- FLEKSIBEL PARKERING
- BEGRØNNING AF SIDEGADETILSLUTNINGER





01
JAGTVEJ
FRA ÅGADE TIL TAGENSVEJ

Jagtvej set mod Nørrebros Runddel
- Længs Assistens Kirkegård kan fortovet langs muren fjernes til fordel for bredere cykelstier og et bredt fortov i den modsatte side.

01 FRA ÅGADE TIL TAGENSVEJ

I Kommuneplan 2011 er strækningen kategoriseret som fordelingsgade. I "Københavns Kommunes administrationsgrundlag for trafikledelse 2014-2018" har korridoren punktvis busprioritering og er vist som en del af det overordnede bilnet og cykel Plus-net.

Fra Ågade frem til Nørrebro Runddel fremstår Jagtvej som en tæt brokvartersgade med meget trafik. Strækningen har en sammensat bygningsmasse og spredt handelsliv. Assistens Kirkegård ligger utilgængelig bag kirkegårdsmuren. På strækningen fra Nørrebro Runddel til Tagensvej har Jagtvej karakter af strøggade med en del handelsliv. Flere sidegadeudmundinger er omdannet til små lompeparker.

Mellem Ågade og Nørrebro Runddel ligger markante bygninger som Landsarkivet og Nørrebro Park Skole samt ligeledes markante lokaliteter og byrum som fx Assistens Kirkegård og Nørrebro Runddel. I den sydlige ende krydser Nørrebro ruten med sit brede grønne forløb på tværs af Nørrebro.

Trafikken præges af de mange biler og cykler, der kæmper om pladsen i det smalle gade-

rum. I dag kører der mange busser på Jagtvej, men når Metro Cityringen åbner forsvinder dette behov.

BYRUM

Nørrebro rutes krydsning kan opgraderes ved, at parken føres under Jagtvej i en passage, der fastholder parkkarakteren og de trygge omgivelser. Dermed skabes en sammenhæng i de to parkrum på hver side af Jagtvej, og cyklisterne og skolebørnene undgår et besværligt og utrygt krydsningspunkt. Andre steder på Nørrebro ruten er der gennemført store investeringer i broer og underføringer, der netop fjerner uønskede krydsninger i niveau.

Langs Assistens Kirkegård kan fortovet langs muren fjernes til fordel for bredere cykelstier og et bredt fortov i den modsatte side. Løsningen medfører, at træerne langs kirkegården fjernes, men det vil være muligt at plante nye træer i den modsatte side.

På strækningen mellem Nørrebro Runddel og Tagensvej kan flere af de tilstødende rum

i forbindelse med gadeudmundinger med fordel begrønnes og indrettes til ophold. Det drejer sig om torvedannelse ved Fensmarks-gade, Stevns-gade, Arresø-gade, hvor der er mulighed for at begrønne torvedannelserne og etablere sidde- og opholdssteder.

FREMKOMMELIGHED

Langs Assistens Kirkegård kan vejprofilen om-lægges, så den nuværende busbane/kantstønstensparkering ændres til tydeligere defineret parkeringsspor, der kan indeholde parkering, varelevering og træplantning. Det foreslås samtidig, at fortovet langs kirkegårdsmuren fjernes til fordel for bredere cykelstier på ca. 3 m i begge vejsider, og et bredere fortov i siden modsat kirkegården.

Dermed skabes gode forhold for cyklisterne, der ikke har plads nok i dag, ligesom fodgængerne får gode forhold, hvor behovet er størst. Langs kirkegårdsmuren er der kun et begrænset antal fodgængere, mens der på den modsatte side er rigtig mange, der skal dele den begrænsede plads med vareudstillinger og parkerede cykler. Løsningen udnytter gadens bredde mest optimalt i forhold til

det trafikale behov. Løsningen vil formentlig forudsætte, at der etableres en gangsti på kirkegården i det kommende skybrudsprojekt.

Hvis ikke det ønskes at nedlægge fortovet og fælde træerne langs kirkegården vil det ikke være muligt at etablere bredere cykelstier samtidig med at parkering/varelevering kan opretholdes.

Strækningen fra Nørrebro Runddel til Tagensvej er en typisk handelsgade med hektisk aktivitet og et til tider kaotisk trafikbillede. Der bør strammes på vejprofilen, for at skabe mere ro og bl.a. kan der arbejdes med at adskille cyklister og parkerede biler, der i dag holder i båse på cykelstien, ligesom det er ønskeligt at skabe bedre krydsningsmuligheder for fodgængere.

Det er muligt at etablere en 2 m bred midterhelle, der kan bruges som støttepunkt for bløde trafikanter, der krydser vejen. Det vil samtidig være muligt at etablere en egentlig parkeringsbane, der også vil kunne bruges til træplantning, varelevering og busperroner,

hvis det ønskes. Det relativt brede vejprofil vil samtidig have plads til etablering af smalle rabatter imellem cykelstier og parkeringsbaner, hvilket øger cyklisternes tryghed og sikkerhed. Den nævnte løsning giver også plads til brede cykelstier og fortove, men som alternativ kan det overvejes ikke at etablere en midterhelle, men i stedet et endnu bredere fortov i solsiden, der vil styrke handels- og cafélivet. Samlet set vil det dog formentlig være mest fordelagtigt at etablere en løsning med midterhelle, da krydsningsbehovet er stort.

SKØNNET PRIS: 49 mio kr.



Der anlægges bredere cykelstier og der ryddes op på fortovsarealer for at gøre plads til de mange bløde trafikanter.



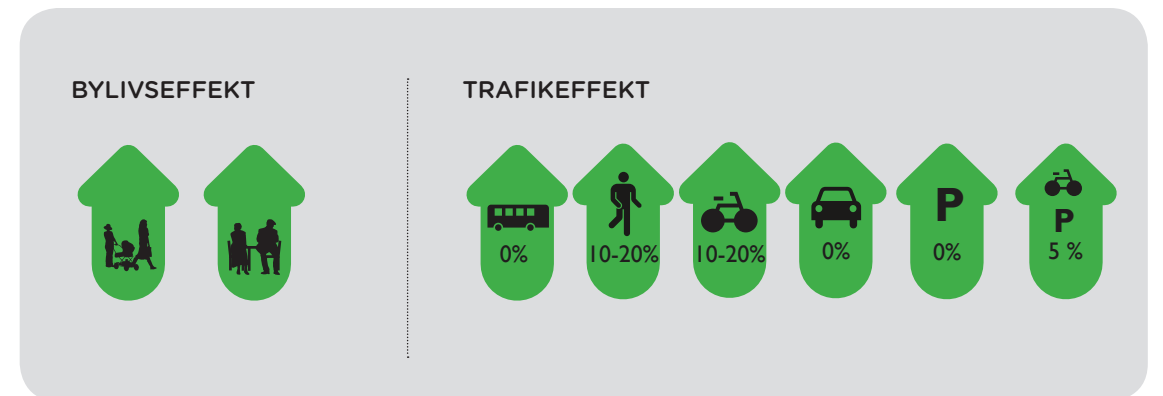
Nørrebro rutes krydsning bør opgraderes ved at parken føres under Jagtvej i en bred passage, der fastholder parkkarakteren og de trygge omgivelser.



Der plantes nye træer ved de udvidede hjørner ved sidegader.



På strækningen fra Nørrebro Runddel til Tagensvej anlægges en midterø, som nedbryder barrierenvirkningen og som skaber bedre forhold for krydsende fodgængere.

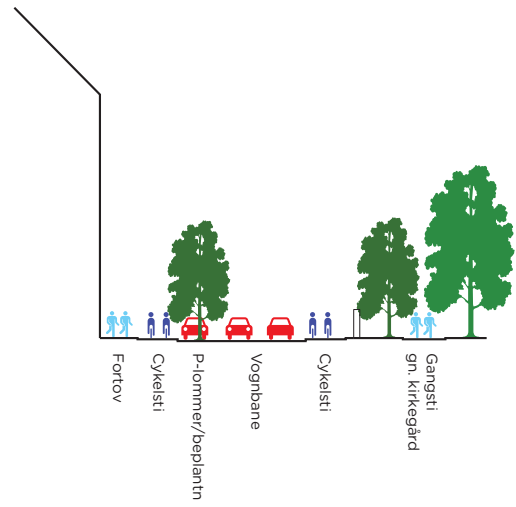


"Ladcyklerne tager meget plads og blokerer for de andre cyklister. Det ville være rarere at færdes her, hvis der var bedre plads. Der er mange biler, som holder stille i kø og os."

- Kvinde, cyklist

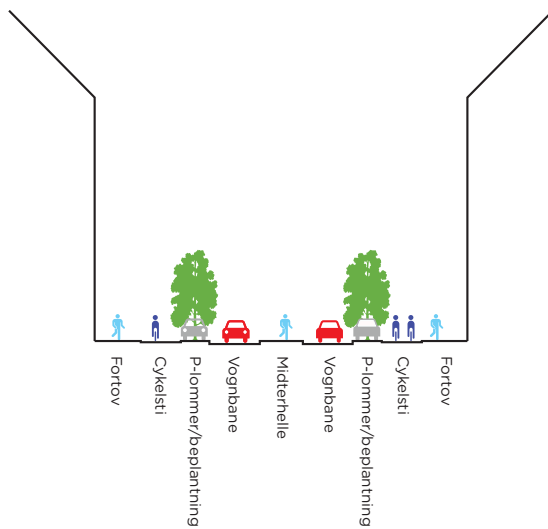
"Her er trangt. Jeg kan færdes i det tempo, jeg gerne vil, men jeg kører også vildt. Her er det vildeste kaos, men jeg ser sjældent uheld. Jeg føler mig sikker, men man skal være opmærksom."

- Mand, cyklist



**SNIT A
V. ASSISTENS KIRKEGÅRD**

Langs Assistens Kirkegård kan fortovet langs muren fjernes til fordel for bredere cykelstier og et bredt fortov i den modsatte side. Løsningen medfører, at træerne langs kirkegårdsmuren fjernes, men det vil være muligt at plante nye træer i den modsatte side.



**SNIT B
V. FENSMARKGADE**

Der kan etableres en midterhelle, der kan bruges som støttepunkt for bløde trafikanter, der krydser vejen. Samtidig er det muligt at etablere en egentlig parkeringsbane, der også vil kunne bruges til træplantning, varelevering og busperroner. Profilet åbner også mulighed for etablering af smalle rabatter imellem cykelstier og parkeringsbaner, hvilket vil øge cyklisternes tryghed og sikkerhed.





02
JAGTVEJ
FRA TAGENSVEJ/STRANDBOULEVARDEN TIL ÅRHUSGADE

Strandboulevarden ved Vordingborggade set mod nord.
Eksempel på stemning og karakter på strækningen
- skybrudssikring er ikke indtænkt her.

02 FRA TAGENSVEJ TIL ÅRHUSGADE

Fra Tagensvej fortsætter Jagtvej over Vibenshus Runddel videre mod Østerbrogade og går over i Strandboulevarden. Jagtvej og Strandboulevarden har to forskellige karakteristika, men hele strækningen er en markant boulevard karakteriseret ved sine centralt placerede træerækker og sine markante 5-6 etagers beboelsejendomme med mange arkitektoniske kvaliteter. Gaderummet er veldefineret og fremtræder homogent.

Langs Jagtvej ligger markante bygninger som Rigshospitalets Kollegium, August Krogh Instituttet, Zoologisk Museum/Statens Naturhistoriske Museum, Taksigelseskirken, Egmont H. Petersens Kollegium og Sankt Augustinus Kirke. Af markante byrum kan nævnes Vibenshus Runddel.

Der kører en del biltrafik på strækningen, men det brede vejprofil udnyttes ikke fuldt ud og danner en barriere for især bløde trafikanter, der skal på tværs. Flere steder bl.a. ved Lersø Parkallé, Skt. Kjeldsgade og Randersgade udnyttes potentialerne for at koble bykvarterer sammen ikke.

BYRUM

Det foreslås, at der arbejdes med at styrke det grønne træk samtidig med at barriereeffekten bør reduceres gennem reduktioner i kørebanearealerne, så krydsning af vejen opleves mere overskuelig. Indsnævring af vejprofilen giver mulighed for at skabe rabatter imellem cykelstier og parkering, eller til at gøre fortovene bredere, hvor der er behov for det. Valget af løsning skal i alle tilfælde koordineres med projektet for skybrudssikring, der påtænkes her.

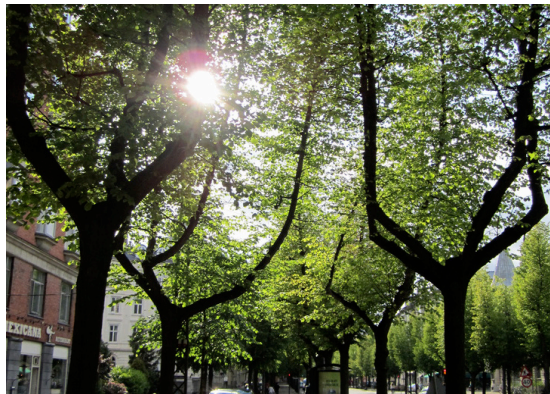
Koblinger på tværs af vejen kan styrkes gennem omprofilering af vejen, men samtidig ved at styrke de individuelle kvaliteter, der findes lokalt. Hvor Jagtvej løber langs Fælledparken kan parken åbnes op flere steder end i dag. Dermed vil parken blive mere visuel tilgængelig udefra samtidig med, at det fredelige miljø bevares i parken. Der er samtidig et potentiale for at opgradere nogle af de tilstødende byrum i korridoren, det drejer sig især om Poul Henningsens Plads og torvedannelsen ved Borgmester Jensens Allé, hvor byrummet er forsømt.

FREMKOMMELIGHED

For at øge trygheden og krydsningsmulighederne foreslås et vejprofil med én vognbane i hver retning samt en grøn parkeringsbane. Dermed reduceres antallet af vognbaner, hvilket skaber en roligere trafikafvikling og gør det meget lettere og tryggere for bløde trafikanter, at krydse vejen. Kapaciteten for biltrafikken nedsættes dermed lidt, og der vil på Strandboulevarden kunne opleves en lidt længere rejsetid. Det forventes dog, at Nordhavnsvej vil tage toppen af trafikken, og den resterende biltrafik derfor ikke vil opleve en egentlig forringelse. Ligeledes vil reduktionen til én vognbane gøre det lettere for bilister, at overskue trafikken.

Cykelstiernes bredde fastholdes, men den grønne parkeringsbane, hvor der også planlægges træer, giver en bufferzone imellem cykelstien og kørebane. Det vil også være muligt, at etablere en rabat imellem cykelstierne og parkeringsbanerne, og dermed gøre det endnu rarere og sikrere at cykle.

SKØNNET PRIS: 52 mio. kr.



Det nedlagte kørespor kan erstattes af ny træbeplantning med p-lommer, som styrker vejens grønne profil.



Der anlægges bredere cykelstier og der skabes bedre forhold for fodgængere.



For at skabe en visuel forbindelse til Fælledparken, kan beplantningen på udvalgte steder reduceres eller fjernes helt og indgangene til parken understreges.

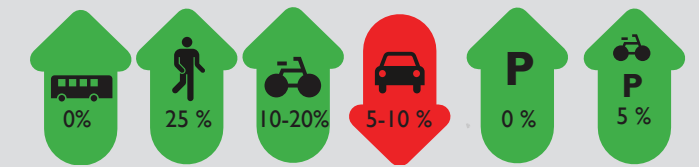


Forbedring af krydsningsmuligheder på tværs af Jagtvej til Fælledparken.

BYLIVSEFFEKT



TRAFIKEFFEKT

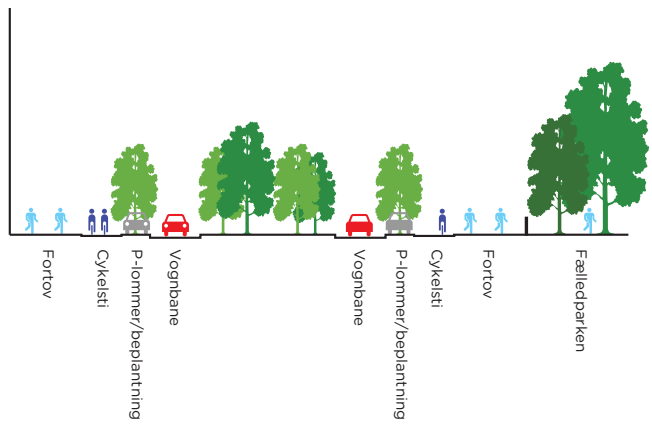


"Her er gode, brede cykelstier, og det fungerer fint her, bortset fra hullerne i cykelstien. Jeg føler mig generelt sikker her som cyklist, men lidt usikker når der kommer biler fra sidevejene.

- Kvinde, cyklist

Byrummet er lidt kedeligt nu, så det bliver dejligt, når der kommer noget mere grønt. Man kunne godt forbedre forholdene for cyklister det sidste stykke inden krydset ved Østerbrogade."

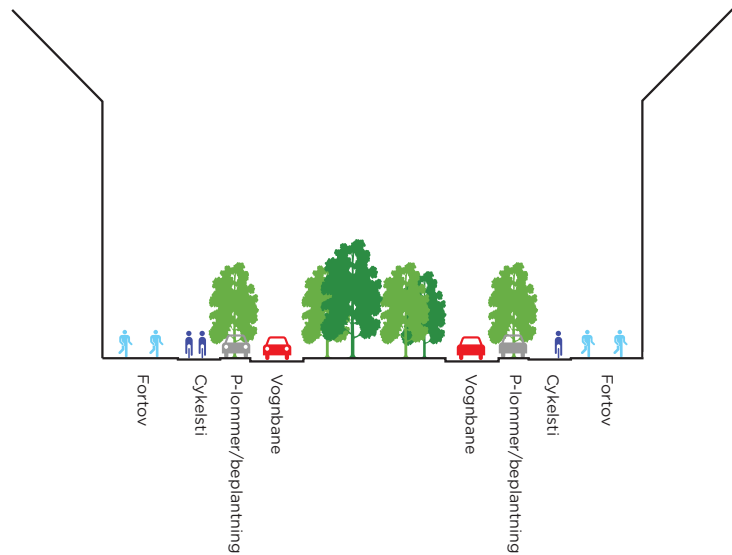
- Mand, cyklist



**SNIT A1
V. SKT. KJELDS GADE**

Der foreslås et nyt vejprofil med brede fortove og cykelstier og med kun én vognbane i hver retning samt en grøn parkeringsbane. Det skaber en roligere trafikafvikling og gør det meget lettere og tryggere for bløde trafikanter at krydse vejen og øger sikkerheden på strækningen.

Hvor Jagtvej løber langs Fælledparken kan parken åbnes, så den nuværende grønne væg fjernes helt eller delvis.



**SNIT A2 (SE S. 12)
V. RANDERSGADE**

Der foreslås et nyt vejprofil med brede fortove og cykelstier og med kun én vognbane i hver retning samt en grøn parkeringsbane. Det skaber en roligere trafikafvikling og gør det meget lettere og tryggere for bløde trafikanter at krydse vejen.



- OPGRADERING AF BYRUM
- EKSISTERENDE BYRUM
- CYKELSTI
- KØREBANE
- - - SVINGBANE
- P-LOMME/BEPLANTNING
- GANG-/CYKELFORBINDELSE

03 ÅRHUSGADE FRA STRANDBOULEVARDEN TIL ØSTBANEGADE

Århusgade går imellem Østerbrogade hen over Strandboulevarden og videre til Kalkbrænderihavsgade. I forbindelse med udvikling af Nordhavn bliver Århusgade den vigtigste kobling imellem Østerbro og Nordhavn for bløde trafikanter og offentlig transport. I dag har den ikke nogen større bymæssig eller trafikal betydning, men dette ændres i fremtiden, hvor gadens udformning kan medvirke til at styrke forbindelsen imellem de to bydele. Gaden vil få en særlig betydning som cykelforbindelse.

BYRUM

Gaden bør udformes, så den er imødekomende og måske kan tiltrække flere gående og cyklister. Til at understøtte dette kan pladsskabelsen ved Østerbrohuset opgraderes ved begrønning og etablering af sidde- og opholdsmuligheder.

På sigt vil hele Århusgade frem til Østerbrogade måske ombygges efter de samme principper.

FREMKOMMELIGHED

Med den forventede vækst i antallet af cyklister bør der etableres cykelstier for at give dem en sikker rute imellem Nordhavn og Østerbro, der adskiller dem fysisk fra bustrafikken i gaden, der også i fremtiden vil køre der.

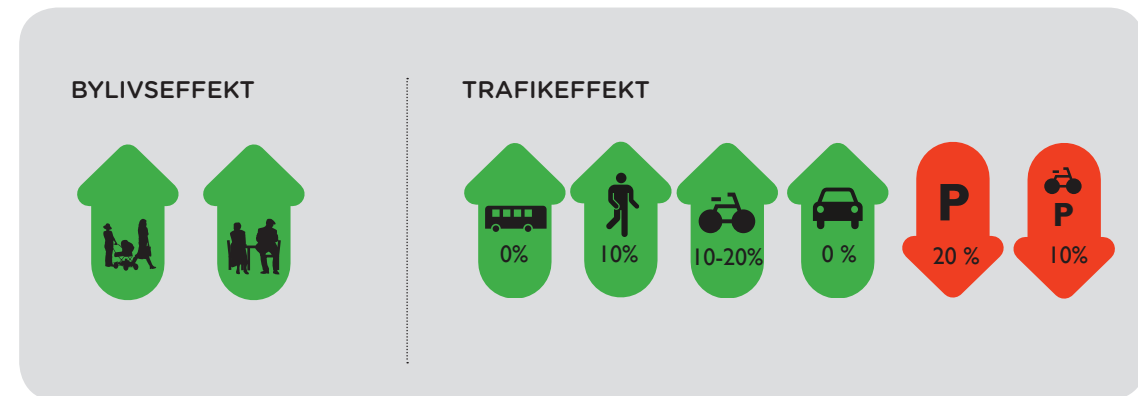
For at etablere cykelstier vil det være nødvendigt at fjerne parkeringen i gaden. Der vil kunne etableres ca. 3 m brede fortove og ca. 3 m brede cykelstier. Hvis parkering ønskes bevaret i den ene side er der plads til 2,5 m brede fortove og cykelstier, hvilket vurderes at være for smalt.

For at undgå at fjerne al parkering, kan det overvejes at udforme cykelstierne, så de kan bruges som parkeringsbaner om aftenen og natten, hvor bustrafikken er så lille, at cyklister og busser godt kan deles om kørebane. Dermed udnyttes vejens areal mere optimalt.

Løsningen skal undersøges nærmere og ulemperne ved at trafikanterne skal dele arealet skal vejes op mod antallet af parkeringspladser, der mistes ved en mere traditionel løsning.

Den endelige løsning bør udformes i sammenhæng med den del af Århusgade, der ligger i Nordhavn.

SKØNNET PRIS: 10 mio. kr.



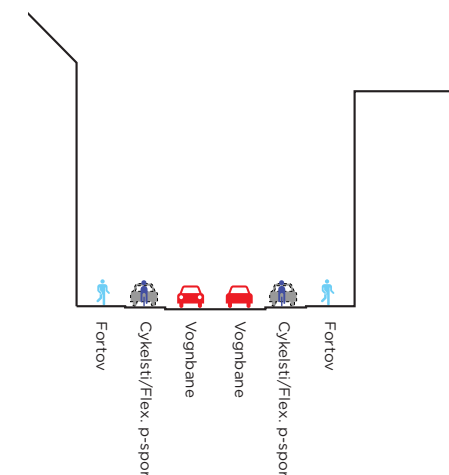
"Byrummet er kedeligt. Der mangler byliv. Jeg tager hen til mine venner for at hygge mig, da der her mangler caféer og iværksættere. Der er ingen problemer her. Der skal også være plads til bilerne."
- Kvinde



Gaden foreslås udformet med brede cykelstier i begge retninger.



Flexparkering. For at tilgodese parkeringsbehovet foreslås cykelstiarealet fleksibelt anvendt, så det i aften- og nattetimer anvendes til bilparkering.



SNIT B V. ÅRHUSGADE

Der vil kunne etableres ca. 3 m brede fortove og ca. 3 m brede cykelstier. For at undgå at fjerne al parkering, kan det overvejes at udforme cykelstierne, så de kan bruges som parkeringsbaner om aftenen og natten, hvor bustrafikken er så lille, at cyklister og busser godt kan deles om kørebane.