



Til Teknik- og Miljøudvalget (TMU)

28-02-13

Jernbanegade – muligheder for fremtidig udformning uden busser i rute i gaden

Sagsnr.
2013-5760

Dokumentnr.
2013-28990

D. 8. oktober 2012 udsatte Teknik- og Miljøudvalget en indstilling (2012-118721) om forslag til lokalplan ”Dagmarhus”. Lokalplanen indeholdt en udbygningsaftale for en delstrækning af Jernbanegade. Der blev bestilt en afklaring af, hvordan hele Jernbanegade kunne indrettes, både med den nuværende og ved en ændret funktion. Samtidig med at det nuværende antal cykelparkeringspladser i gaden fastholdes.

Sagsbehandler
Sara Lise Jeppesen

Forvaltningerne anbefaler, at der arbejdes for, at busdriften i Jernbanegade flyttes til H.C. Andersens Boulevard og Vesterbrogade. Dermed vil Jernbanegade kunne indrettes med cykelstier i begge retninger og uden bustrafik.

Hvis Jernbanegade skal være uden buskørsel, kræves der anlæg af busstoppested på H.C. Andersens Boulevard. Der er endnu ikke truffet beslutning om etablering af dette busstop. Dette forventes at ske i forbindelse med den politiske beslutning om tilkøb til metroforpladsen ved Rådhuspladsen. Busserne i Jernbanegade kan således ikke omlægges til Vesterbrogade/H.C. Andersens Boulevard før forventeligt 2018. Det skal ligeledes bemærkes, at der skal træffes en formel beslutning om ændring i ruteføringen på busserne. Dette sker ikke i forbindelse med behandlingen af metroforpladsen.

Dette notat beskriver muligheder for en fremtidig udformning af Jernbanegade uden busser i rute i gennem gaden. Inden for denne ramme, vil der være flere muligheder for, hvordan vejens endelige udformning kan blive.

Konklusion

I en situation uden busser er der mulighed for at indrette Jerbanegade med: fortov i begge sider af vejen, cykelstier i både den nordlige og den sydlige side af vejen, 110 cykel p-pladser, 2 handicap p-pladser, en afsætningsplads for busser, taxi og varer, samt plante 3-5 træer hvis ledningsforholdende i jorden tillader det. Der vil endvidere være mulighed for at ændre på Jernbanegades udformning forbi Axeltorv og etablere bedre sammenhæng mellem de to dele af pladsen, jf. bilag 1.

Bredden af hhv. cykelstier og fortove vil variere langs gadens forløb, i det bredden af gaden varierer. Serviceniveauet for blødetrafikanter vil stige markant, da det giver mulighed for at etablere bredere fortove og cykelstier end hvis der fortsat skulle køre busser i gaden.

Center for Trafik

Islands Brygge 37, 2.sal
Postboks 450
2300 København S

Telefon
3366 3524

E-mail
BI72@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009493149

Udgiften til den samlede ombygning vurderes ved et indledende skøn at være 12-15 mio. kr., hvoraf ca. 3 mio. kr. er indeholdt i udbygningsaftalen for Dagmarhus.

Krav til en fremtidig udformning af Jernbanegade:

Den fremtidige indretning af Jernbanegade skal indeholde følgende elementer:

- Indretning uden busser i rute igennem gaden, dette afventer politisk afklaring.
- Antallet af cykelparkeringspladser skal være det samme, som det er i dag (110 stk.). Placering i gaden kan dog ændres i forhold til den nuværende.
- Cykelsti i vejens nordlige side, samt undersøgelse af mulighed for etablering af cykelbane eller cykelsti i begge retninger.
- Afsætningsplads i gadens nordlige side så tæt ved krydset mellem H.C. Andersen Boulevard og Jernbanegade som muligt.
- Mulighed for træer langs vejen.
- Tidsperspektiv og økonomi.

Vejelementer i en situation uden busser i gaden (efter 2018)

Jernbanegade varierer i bredde fra 18m til 16m, hvorfor bredden af gadens elementer også varierer.

- **Ensrettet gade for biler, dobbeltrettet for cykler:** Jernbanegade fastholdes ensrettet fra H.C. Andersens Boulevard mod Hammerichsgade. Der udlægges derfor kun en vejbane med en bredde på 3,5m. Det vurderes at en vejbane i denne bredde vil kunne afvikle den forventede vareleverings- og turistbustrafik i gaden.
- **Fortov:** Der skal være fortov i begge sider af gaden med en minimumsbredde på hhv. 2,5m i nordsiden og en minimumsbredde på 2,0m i sydsiden. I sydsiden bliver fortovet smallere end den normale minimumsbredde, men den oplevede bredde vil i syd siden formentlig være større, da der på Scala-grunden ikke alle steder bygges helt frem til matrikelgrænsen. Fortovsbredden vil variere langs vejens forløb.

Der er flere forskellige destinationer langs vejen, bl.a. adgang til biografen, cirkusbygningen og pladsrummet over mod Palads.

- **Cykelstier:** Der udlægges så meget plads som det kan lade sig gøre til cyklister, i det der er fokus på vejens funktion som forbindelse til og fra middelalderbyen. Der udlægges derfor plads til en cykelsti i gadens nordlige side, med en minimumsbredde på 2,5 m og modstrømykelsti i gadens sydlige side med en minimumsbredde på 2,0 m. Da Cykelstien i gadens sydlige side bliver modstrøms, udlægges der plads til en 0,5m bred helle der adskiller cykeltrafikken fra biltrafikken. Cykelstiernes bredde langs gaden varierer.
- **Cykelparkering:** Cykelparkering etableres fra H. C. Andersens Boulevard til Axeltorv i et bånd i vejens nordlige side, med en minimumsbredde på 2,5m. Cykelparkeringen forventes at være langsgående vinkelparkering og følge vejens forløb med afbrud for at skabe passage over vejen samt plads til træer.
- **Afsætnings-/aflæsningsplads:** Der udlægges plads til en aflæsningszone så tæt på hjørnet mellem H.C. Andersens Boulevard og Jernbanegade, som det kan tillades i forhold til trafiksikkerhed. Denne læssezone skal bl.a. afvikle varelevering til gaden samt fungere som afsætningsmulighed for turistbusser og taxi i forbindelse med hotellet. Læssezonen forudsættes at være ca. 20 m lang.
- **Parkering:** Der vil fortsat ikke være parkering i gaden, med undtagelse af bevarelsen af de to eksisterende handicapparkeringspladser. Der vil fra gaden være adgang til eksisterende p-kældre og under det nye byggeri på Scala-grunden, samt adgang til eksisterende overkørsler.
- **Sammenbinding af Axeltorv nord og syd:** Der vil kunne etableres et element som en hævet flade eller et belægningsskift over kørebanen, som kan hjælpe til at binde de to dele af Axeltorv sammen. Den hævede flade eller ændrede belægning vil skulle placeres således, at der er plads til opmarch af biler ved det signalregulerede kryds Jernbanegade/Hammerichsgade og sådan at fladen på bedst mulig måde forbinder ganglinjerne fra Tivoli over de to dele af pladsen. En hævet flade eller et belægningsskift vil udover en sammenbindende effekt også have funktion af et hastighedsnedsættende tiltag. En sådan sammenbinding skal skitseres nærmere og vurderes i forhold til den givne trafikbelastning og trafiksikkerhed, men vil umiddelbart kunne tænkes udformet og afgrænset af en gennemgående belægning mellem pladserne, eller en

form for hævet. Det skal forsat sikres, at der kan foregå varelevering på Axeltorv syds nord-vestlige hjørne.

- **Mulighed for at ændre dele af vejens geometri**

I forbindelse med at vejens indretning ændres og trafikbelastningen forandres, vil der være mulighed for at ændre på vejens geometri på den vestlige del af Jernbanegade, der forløber mellem de to dele af Axeltorv frem mod krydset Jernbanegade/Hammerichsgade. Der er i dag en lang venstresvingsbane og et busstoppested indpasset på strækningen mellem fodgængerfeltet midt på Jernbanegade og krydset Jernbanegade/Hammerichsgade. Kører der efter 2018 ikke længere busser i gaden, vil der ikke længere være behov for et busstoppested, og vejens brug forventes ændret således, at svingbanen på sigt ikke vil behøve at være så lang.

Kørebanebredder forventes derfor at kunne blive smallere samt at kunne føres via en blødere kurve frem mod krydset. Udformningen er ikke illustreret, men en projektering vil kunne klarlægge, hvad der kan lade sig gøre.

- **Mulighed for træer:** Der kan være mulighed for at plante træer i forbindelse med det cykelparkeringsbånd, der udlægges i vejens nordlige side. Det vurderes, at der vil være plads til at plante 3-5 træer mellem H. C. Andersens Boulevard og Axeltorv. Om der er ledningsforhold, der er til hinder for, at der kan plantes træer, er ikke afklaret i forbindelse med udarbejdelse af disse rammer.

En mulig udformning af Jernbanegade er illustreret i bilag 1.

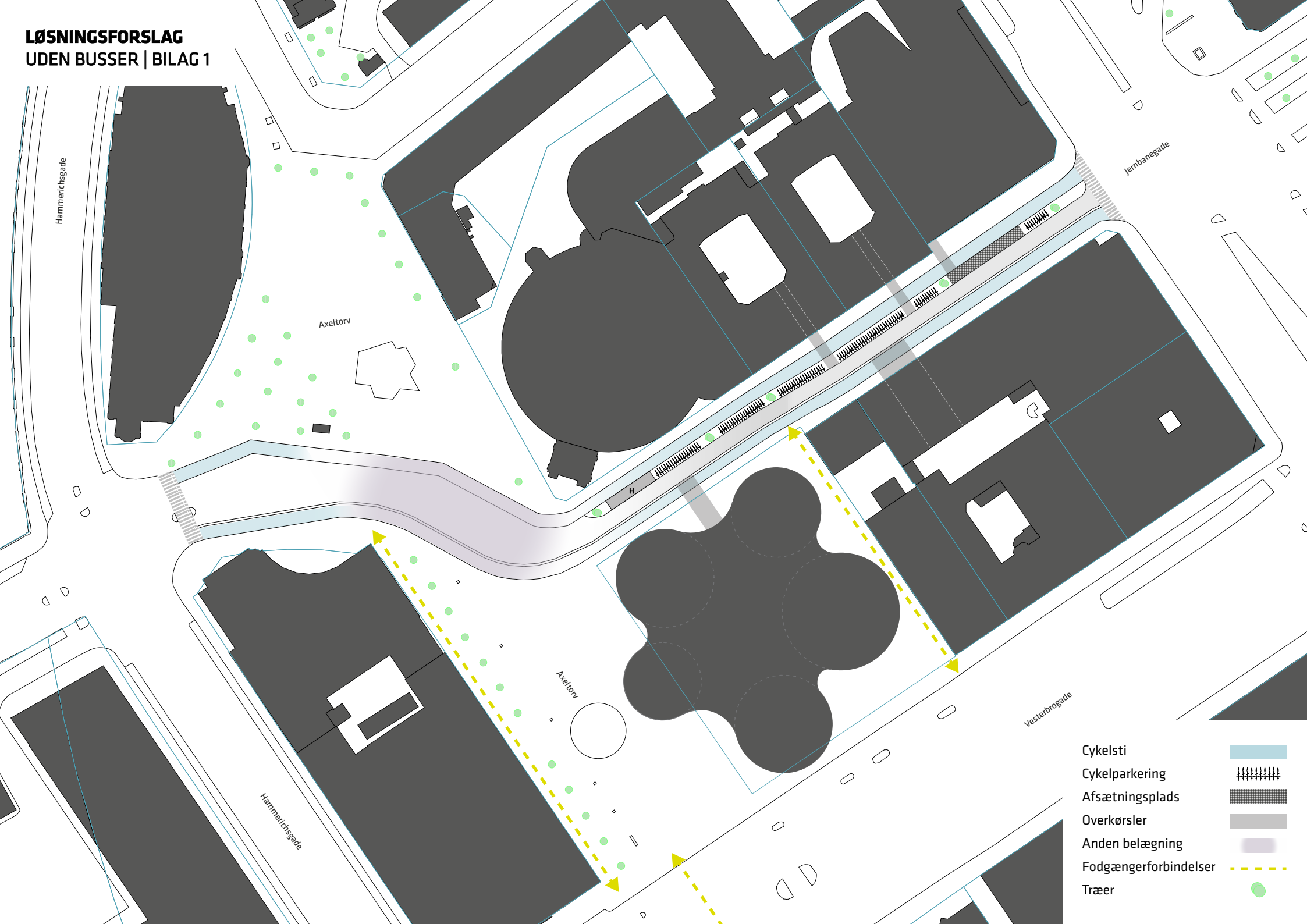
Tidsperspektiv og økonomi.

Jernbanegade forventes tidligst at kunne blive ombygget når anlægsarbejdet omkring metroen er afsluttet i 2018. Hvis der ikke længere skal køre busser i Jernbanegade, vil denne under alle omstændigheder skulle lægges om.

Udbygningsaftalen for Dagmarhus beskriver omlægning og økonomi forbundet med ombygning af den nordlige del gaden. Økonomi til ombygning af den resterende del af gaden vil skulle afholdes af Københavns Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen. Udgiften til den samlede ombygning vurderes ved et indledende skøn at være 12-15 mio. kr., hvoraf ca. 3 mio. kr. er indeholdt i udbygningsaftalen for Dagmarhus.

Skulle der være ønske om at indrette Jernbanegade med busser i rute, vil det være muligt at udforme Jernbanegade med dobbeltrettet busdrift, samtidig med at der etableres: fortov i begge sider af vejen, cykelsti i den nordlige side af vejen, 110 cykel p-pladser, 2 handicap p-pladser, en afsætningsplads for busser, taxi samt varer, sikring af en bedre forbindelse mellem Axeltorv Nord og Syd, samt plante 3-5 træer hvis ledningsforholdene i jorden tillader det. I den sydlige del af gaden vil busser og cyklister skulle dele kørebanen på samme måde som i dag. Et prisskøn for denne indretning vil være identisk med det ovenstående skøn, idet alle kantsten skal omlægges både hvis der ikke skal og hvis der skal køre busser i gaden.

LØSNINGSFORSLAG UDEN BUSSEKUR | BILAG 1



- Cykelsti 
- Cykelparkering 
- Afsætningsplads 
- Overkørsler 
- Anden belægning 
- Fodgængerforbindelser 
- Træer 