

NPV

Sydhavnsgade

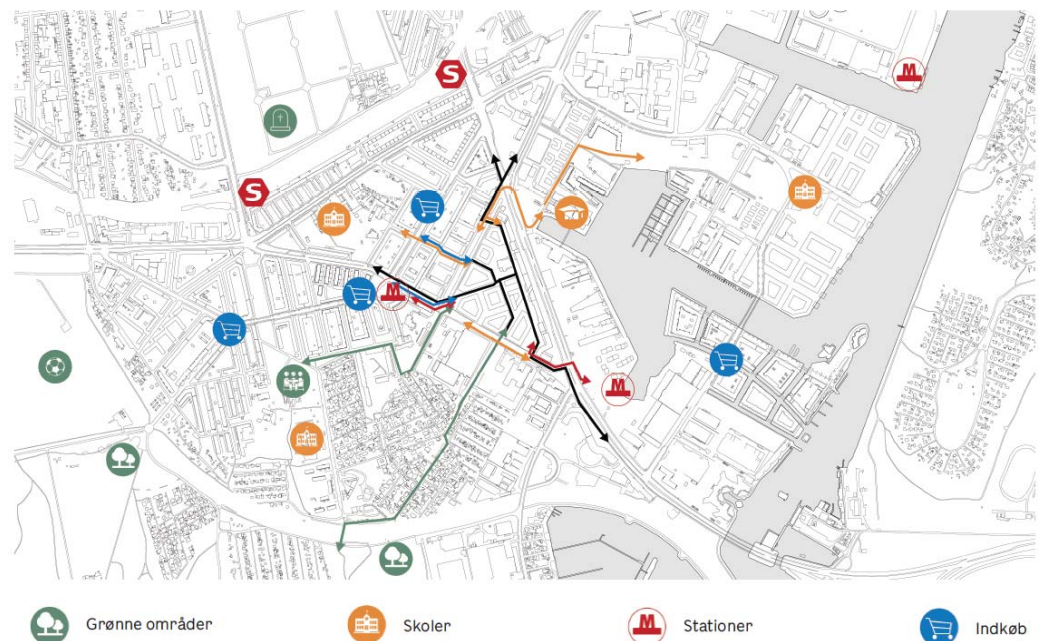
Arbejdsnotat om forbindelser

Notat
27.08.2018
Rev. 21.09.2018
PSA

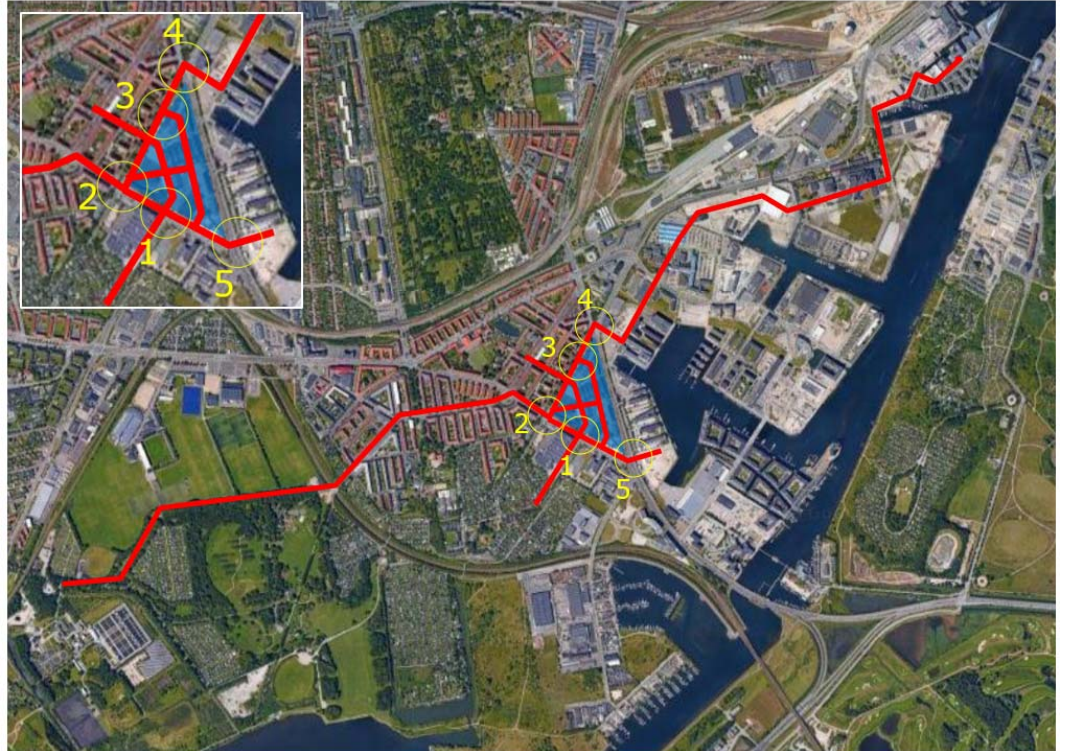
1 Indledning

Som led i planlægningen af byudvikling på Trekantgrunden er der et ønske om at understøtte og styrke de eksterne stiforbindelser for cyklende og gående til og fra, og igennem Trekantgrunden.

Forbindelserne fremgår af figur 1, og i lidt større perspektiv på figur 2. Her er markeret de fem steder i randen af Trekantgrunden der forbindeler de interne forbindelser med de eksterne.



Figur 1. Forbindelserne mellem det interne stinet i Trekantgrunden og centrale mål i nærområdet.



Figur 2. Forbindelserne i et overordnet perspektiv og med de fem steder der skaber forbindelserne mellem Trekantgrunden og omgivelserne.

De fem steder er:

1. Overgang på Borgmester Christiansens Gade ved Olivia Nielsens Gade der skaber forbindelse til stinet mod syd
2. Overgang på tværs af Scandiagade i Trekantgrundens vestlige hjørne
3. Overgang på tværs af Scandiagade ca. midt mellem Borgmester Christiansens Gade og Sydhavnsgade, hvor der er stiforbindelse mod syd-vest
4. Overgang på tværs af Sydhavnsgade i krydset ved Scandiagade
5. Overgang på tværs af Sydhavnsgade i krydset ved Borgmester Christiansens Gade.

1. Overgang på Borgmester Christiansens Gade

Denne overgang indarbejdes som en sikret stikrydsning på fri strækning som led i ombygningen af Borgmester Christiansens Gade.

Det er relativt ukompliceret. Krydsningen kan formentlig udformes med en midterhelle og/eller sideheller muligvis i kombination med en markeret flade og separat belysning.

2. Overgang i Trekantgrundens sydvestlige hjørne

Denne overgang indarbejdes i den videre planlægning af den planlagte pladsdannelse i det vestlige hjørne af Trekantgrunden og den planlagte ombygning af Borgmester Christiansens Gade.

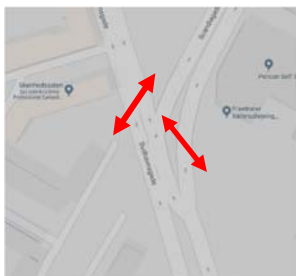
Der kan enten blive tale om en simpel overgang ad Scandiagade, der er ret svagt trafikeret, eller en overgang der indgår i en samlet udformning af pladsen og de tilstødende veje, hvorunder den præcise placering af busslusen også vil indgå.

3. Overgang på tværs af Scandiagade

Denne stikrydsning er enkel, og kan formentlig udformes med en sidehelle mod det grønne midterfelt eventuelt i kombination med separat belysning.

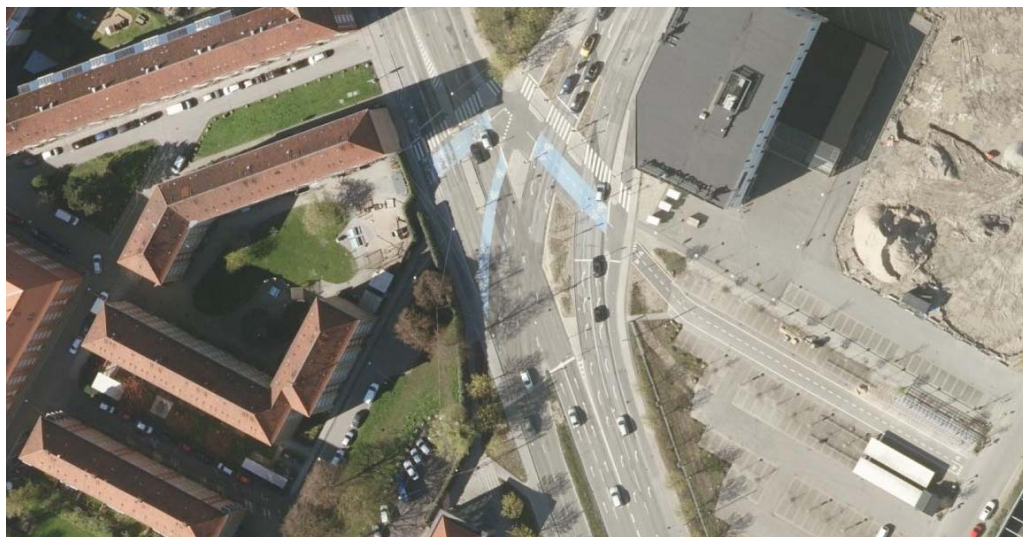
4. Overgang af Sydhavnsgade ved Scandiagade

Krydset mellem Sydhavnsgade og Scandiagade er et meget trafikeret signalreguleret Y-kryds.



Der er fodgængerovergange og dobbeltrettede cykelstier i to vejgrene, henholdsvis over Scandiagade og over Sydhavnsgade, nord for Scandiagade (jf. vignet).

Krydset er netop ombygget med henblik på at forbedre forholdene for de lette trafikanter, idet krydset indgår i en skolevej. Det er i den forbindelse, at der er etableret dobbeltrettede cykelstikrydsninger og krydsets signal er optimeret. Der er blandt andet etableret brede fodgængerstøttepunkter og relativt lange grøntider, som gør det muligt for de lette trafikanter at krydse de to stærkt trafikerede veje.



Krydset Scandiagade/Sydhavnsgade efter ombygning med dobbeltrettede cykelstikrydsninger

Der er tale om en løsning hvor krydset er udformet bedst muligt, vurderet i forhold til krydsets samlede trafikale funktion.

Ser man isoleret på de lette trafikanter vil det naturligvis være en fordel, såfremt Sydhavns-gade kunne krydses syd for Scandiagade, så der blev direkte forbindelse mellem Trekantgrunden og Aalborg Universitet/vandet/A.C Meyers Vænge.

Det vil forringe afviklingen af biltrafikken betydeligt. Det er illustreret på figur 3.

Her fremgår det, at en fodgængerovergang på tværs af Sydhavns-gade vil medføre, at der skal være rødt for biltrafik både fra Scandiagade og fra Sydhavns-gade (fra nord), når der skal være grønt for fodgængerne på den del, der ligger nærmest Trekantgrunden. (Vist med blå ring på delfigur 3).



Figur 3. Overordnede signalfaser i krydset Scandiagade/Sydhavns-gade med ekstra overgang.

Et alternativ er at signalregulere krydset Sydhavns-gade/A.C Meyers Vænge, og i den forbindelse etablere en fodgængerovergang og eventuelt en dobbeltrettet cykelstikrydsning på tværs af Sydhavns-gade. Princippet er vist på figur 4.

Krydset ligger tæt på det eksisterende signal ved Scandiagade, og etableringen af et nyt signalanlæg så tæt på vil betyde dårligere afvikling af biltrafikken.

Det skyldes dels at de to anlæg vil ligge i en afstand, hvor det ikke er muligt at samordne signalerne i begge retninger samtidigt, og dels fordi fodgængere og cyklister på tværs vil tage tid fra trafikken på Sydhavns-gade.



Figur 4. Signalregulering af krydset ved A.C Meyers Vænge. Principskitse. Udformningen kan ikke anbefales

Det vurderes således ikke realistisk, at forholdene kan forbedres mere end de allerede er blevet med den seneste krydsombygning.

Ud over muligheden for at forbedre den fysiske udformning af krydset har kommunen talt om muligheden for at forbedre overgangen mellem den lukkede del af Scandiagade og krydset. Her er der, pga. en støjvæg, en snæver og tæt beplantet passage med cykelbomme. (Jf foto)

Oplevelsen af passagen og trygheden ved at færdes der som let trafikant vil kunne forbedres lidt ved at justere lokalt på stiforløbet, forbedre belysningen, klippe beplantningen, ændre på stibommene og måske tilføje andre elementer, der visuelt gør stedet mere indbydende.



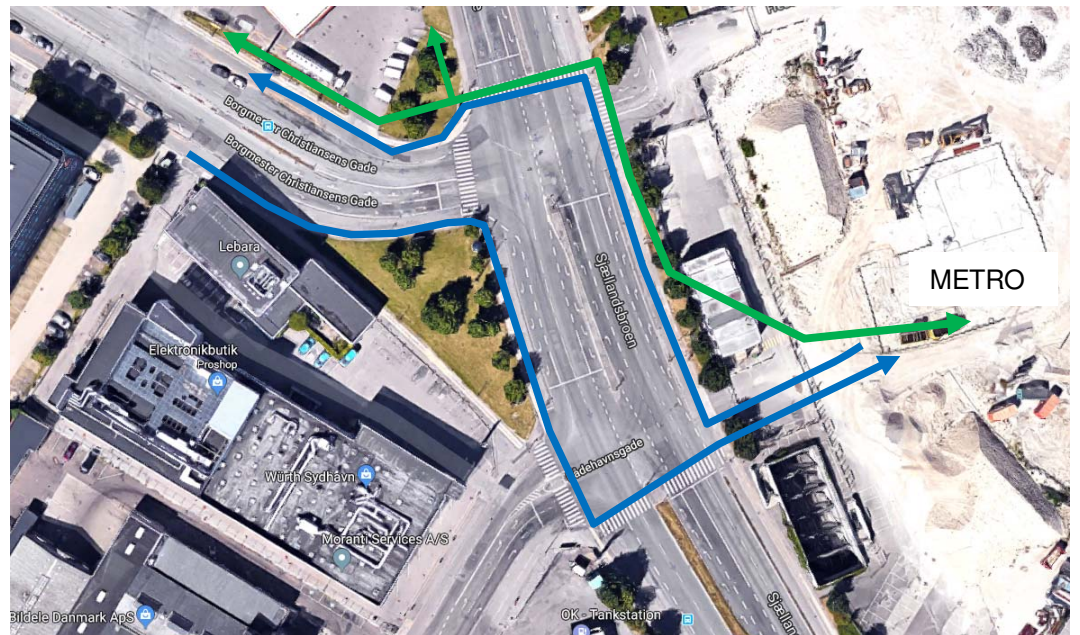
Passagen set fra vest.



På tværs af Sydhavnsgade i krydset ved BCG

I krydset Sydhavnsgade/Borgmester Christiansens Gade handler det om forbindelsen på tværs af Sydhavnsgade, ved Borgmester Christiansens Gade, hvor der i forvejen er en fodgængerovergang. Det primære mål vil være den kommende metrostation, hvis omtrentlige placering af hovedtrappen er vist med rødt på vignetten.

For gående og cyklende mellem Trekantgrunden og metrostationen vil ruterne formentlig blive som vist på figur 5.



Figur 5. Den primære rute for gående (grøn) og for cyklister (blå) mellem Trekantgrunden og den kommende Metrostation i Sydhavnen

Forbedringer for cyklister og gående igennem dobbeltkrydset kan bestå af signaltekniske ændringer og måske en bedre udformning af cykelstikrydsningerne, med beskyttede ventearealer og støttepunkter ved midterrabatten.

Det vurderes ikke at være nødvendigt eller hensigtsmæssigt at skabe dobbeltrettede cykelstikrydsninger i krydset, da dette vil komplicere krydset unødigt og reducere krydsets samlede kapacitet.