

Høringsmateriale vedr. skybrudsprojektet på overfladen af Strandboulevarden, 30.06.2017

Baggrund

København skal sikres mod skybrud. I 2011 besluttede Borgerrepræsentationen Klimatilpasningsplanen og i 2012 Skybrudsplanen. Tilsammen udgør de to beslutninger grundlaget for, hvordan byen på et overordnet plan skal sikre byen mod skader fra fremtidige oversvømmelser ved kraftig regn.

Borgerrepræsentationen besluttede den 28. november 2013, at skybrudssikringen af Indre Østerbro skal gennemføres som en kombination af en løsning på overfladen af Strandboulevarden og en skybrudstunnel under Strandboulevarden. Dvs. at den samlede løsning på håndtering af skybrudsvandet på Strandboulevarden er fordelt over og under jorden.

Borgerrepræsentationen godkendte d. 30. april 2015, at skybrudsprojektet på overfladen af Strandboulevarden skulle igangsættes.

Der blev i 2016 lavet en foranalyse for Strandboulevarden med udgangspunkt i at søge ekstra midler til at omdanne Strandboulevarden til et grønt og attraktivt byrum i forbindelse skybrudsprojektet på overfladen. Med foranalysen blev det på baggrund af tre forskellige scenarier undersøgt, hvad der kan realiseres på Strandboulevarden i forhold til håndtering af regnvand, fremkommelighed, parkering, trafikafvikling, cykelsti, genopretning, bynatur, byliv samt bevarelse af eksisterende træer.

Da der ikke blev afsat midler til byrumsforbedringer i skybrudsprojektet i forbindelse med Budget 2017 eller Overførselssagen 2016-17, er der nu lavet et skitseforslag på en skybrudsløsning uden skattefinansierede midler til byrumsforbedringer. Dvs. at det er en ren skybrudsløsning på overfladen af Strandboulevarden kun med finansiering fra taktsmidler på baggrund af det, der er ansøgt hos Forsyningssekretariatet. Der er dermed afsat 35,8 mio. kr. til en ren skybrudsløsning uden øvrige byrumsforbedringer.

Hovedprioriteten i overfladeprojektet er håndteringen af regnvandet i en løsning, der så vidt muligt tilgodeser fremkommelighed, trafik og myndighedskrav samt bevarelse af eksisterende træer og parkeringspladser.

Skitseforslaget skal forelægges Teknik- og Miljøudvalget til september 2017 med henblik på en godkendelse af skybrudsløsningen, efter at den har været i høring hos Østerbro Lokaludvalg.

Teknik- og Miljøudvalget skal ligeledes til september 2017 godkende de nødvendige træfældninger i forbindelse med HOFOR's anlæg af skybrudstunnelen under Strandboulevarden.

Overfladeprojektet og tunnelprojektet koordineres løbende mellem Københavns Kommune og HOFOR.

Overfladeprojektet skal fysisk kobles til HOFOR's skybrudstunnel under Strandboulevarden, og de to projekter er derfor gensidigt afhængige af hinanden, for at kunne håndtere vandmængderne på Strandboulevarden ved skybrud. Skybrudstunnelen forventes færdiganlagt ultimo 2020. Det er endnu ikke afklaret om anlæggelsen af overfladeløsningen kan begynde før anlæggelsen af skybrudstunnelen er færdig.

Formålet med overfladeprojektet er, at få skybrudssikret Strandboulevarden som et led i håndteringen af regnvandet i hele oplandet på Indre Østerbro.

Forudsætninger

Hovedprioriteten i overfladeprojektet er håndteringen af regnvandet i en løsning, der så vidt muligt tilgodeser fremkommelighed, trafik, bevarelse af så mange eksisterende træer og parkeringspladser som muligt samt myndighedskrav.

Der skal håndteres 2000 m³ regnvand på overfladen af Strandboulevarden, og hydrauliske undersøgelser har vist, at den bedste mulige skybrudsløsning inden for budgettet består i at placere regnvandsbassiner, i

den vestlige side af Strandboulevarden, hvor vandet strømmer direkte til fra oplandet i de tilstødende sidegader.

Der skal så vidt muligt findes erstatningsparkeringspladser indenfor projektområdet.

Alle træer skal som udgangspunkt bevares i projektet, men træer som er nødt til at blive fældet i projektet, for at skabe volumen til regnvandet i fordybninger på overfladen eller som følge af anlæg af HOFOR's skybrudstunnel samt omlægning af vejbaner, erstattes indenfor projektområdet. Erstatning af de fældede træer giver mulighed for at plante nye træer med en større artsdiversitet og er derved leve op til den politisk vedtagne strategi for bynatur.

Der skal ikke arbejdes med afkobling af tagvand i projektet.

Genopretning af asfalt og etablering af cykelsti er ikke en del af projektet.

Anlægsøkonomien må ikke overskride 35,8 mio. kr.

Der tilføres 1 % af anlægsmidlerne til drift af det hydrauliske anlæg.

Eksisterende trafikale forhold

Strandboulevarden er en seks-sporet vej med en grøn midterrabat beplantet med store træer. På noget af strækningen er der parkering i midterrabatten, herudover er det tilladt at parkere langs kantstenen i det inderste spor i begge vejsider. Hastighedsgrænsen er 50 km/t. Der kører tre busser på strækningen: Linje 3A, 8A og 37.

Der er cykelsti fra Østerbrogade til Vordingborggade, hvorefter cykeltrafikken færdes på kørebanen.

Strandboulevarden skifter fra fordelingsgade til bydelsgade syd for Vordingborggade. Der er brede fortove i begge sider af vejen, og mindre erhvervsdrivende som supermarked, caféer og butikker.

Forslag til fremtidig udformning

Overfladeprojektet er nu kun tegnet på skitseniveau, og skal derfor detaljeres i de næste faser. De store rammer ligger fast, men ændringer kan forekomme, når projektet konkretiseres.

Kørebanen indskrænkes fra tre til to spor i hver retning fra Løgstørgade til Vordingborggade, hvorefter kørebanen indskrænkes yderligere, så der er ét kørespor i hver retning fra Vordingborggade til Nordre Frihavsgade. Kørebanerne ligger i den østlige side af vejen, så den vestlige side friholdes til regnvandsbassiner. Kantstenene mod eksisterende fortove bevares og den østlige kantsten på eksisterende midterrabat bevares, som fremtidig vestlig kantsten mod kørebanen.

Det meste af den grønne midterrabat med Plataner og Lindetræer bevares, men den indskrænkes nogle steder for at skabe plads til regnvandsbassiner og vejareal. Der etableres regnvandsbassiner mellem eksisterende kantsten på fortovet og eksisterende kantsten på rabatten, i den vestlige side af vejen. Regnvandsbassinerne udformes som brede grønne fordybninger, der skaber volumen til at forsinke regnvandet.

Cykelstien frem til Vordingborggade bevares i begge sider, og cykeltrafikken føres derefter ud på kørebanen syd for Vordingborggade, ligesom ved dagens situation. Køresporene anlægges med en ekstra bredde på ca. 3,8 meter, så der er plads til cykeltrafikken ved siden af bilerne. Fortovene bevares som i dag.

Der anlægges parkeringslommer i den nordvestlige side af vejen og etableres længde- og skråparkering i sidegaderne, for at kompensere for de parkeringspladser, som nedlægges i projektet.

Hastigheden sættes ned til 40 km/t fra 50 km/t syd for Vordingborggade.

Busstoppestederne bevares i længderetningen på samme sted som i dag. Det sydgående busstoppested parallelforskydes ud på den anden side af midterrabatten.

Regnvandshåndtering

Vandet strømmer til Strandboulevarden fra oplandet via sidegaderne fra vest og skal håndteres på selve Strandboulevarden. Når regnvandsbassinerne fyldes ved skybrud, føres vandet via et overløb til skybrudstunnellen under Strandboulevarden og videre ud i havnen. Undersøgelser har vist, at den mulige løsning i forhold til det afsatte budget, og samtidig også den bedste hydrauliske løsning, er at placere regnvandsbassinerne i den vestlige side af Strandboulevarden.

For at kunne opnå et volumen på 2000 m³ i regnvandsbassinerne, skal disse udformes med en dybde på 0,8 m på det dybeste sted.

Træer og bynatur

Den eksisterende grønne midterrabat bevares som udgangspunkt. Dog brydes den ved alle sidegader og den ændres lidt pga. placeringen af regnvandsbassiner og justeringen af trafikken. Arealet af den grønne midterrabat bliver ca. 1350 m² mindre end i dag. På vestsiden af den grønne midterrabat anlægges i alt ca. 5170 m² nyt grønt areal til regnvandsbassiner, fordelt på 12 bassiner. Det grønne areal på Strandboulevarden bliver dermed et bredere grønt areal fra fortov til midterrabat, således at Strandboulevarden på dette sted bliver grønt og opleves som et grønt byrum.

Inden for projektområdet fra Løgstørgade til Nordre Frihavnsgade er der i alt 102 træer, heraf er de 49 Lindetræer og 53 Platantræer.

Der fældes 34 træer i overfladeprojektet, for at skabe plads til regnvandsbassiner. I forbindelse med anlæggelse af HOFOR's skybrudstunnel fældes 21 træer. I alt 55 træer. 10 af disse træer overlapper begge projekter. Dvs. at der fældes 45 træer i alt i de to projekter til sammen. Der plantes nye træer, som erstatning for de træer som fældes i projektet. Der plantes andre og forskellige træarter i henholdsvis midterrabat og i regnvandsbassiner i stedet for de 45 der fældes.

Dette giver med "rene skybrudsmidler" mulighed for at leve op til Københavns Kommunes strategi for bynatur ved at højne kvaliteten af bynaturen med større artsdiversitet og øget biodiversitet.

Der plantes 4 nye plataner i midterrabatten mellem Svendborggade og Vordingborggade. Herudover plantes 41 træer fordelt i regnvandsbassiner (mindre blomstrende træer) og i eksisterende midterrabat mod trafikken (større træer). I regnvandsbassinerne skal vælges plantearter som tåler både vand, skygge og tørke. Regnvandsbassinerne vil højst sandsynligt blive arealer med slået græs.

Parkering

Der er i dag 101 parkeringspladser på strækningen, hvoraf de 14 af pladserne er parkering i midterrabatten, 86 af pladserne er længdeparkering i det inderste spor i hver side af vejen og 1 plads er reserveret handicapparkeringsplads ved Gammel Kalkbrænderivej.

I det fremtidige projekt etableres længdeparkering i parkeringslommer langs Strandboulevarden og der etableres skrå- og længdeparkering i sidegaderne udfor de nye regnvandsbassiner. Ved at etablere parkeringslommer, kan afstanden til sidegaden mindskes til 5 meter, i stedet for 10 meter, og arealet kan udnyttes optimalt til blandt andet erstatningsparkeringspladser, hvorved kun ca. to parkeringspladser nedlægges.

Den eksisterende handicapparkeringsplads ligger i den østlige side af Strandboulevarden mellem Marstalsgade og Gammel Kalkbrænderivej. Den rykkes ca. 5 meter, men dette vurderes ikke at have betydning for brugen af pladsen.

Fremkommelighed, trafiksikkerhed og tryghed

Ved at indskrænke køresporene fra tre til ét spor i hver retning mindskes fremkommeligheden for bilisterne. I forbindelse med foranalysen for Strandboulevarden i 2016 er kapaciteten undersøgt og her er konklusionen, at der skal bevares to spor i hver køreretning nord for Vordingborggade, da trafikmængderne her er større og det er den primære udkørsel til Nordhavn. Syd for Vordingborggade kan trafikken afvikles i

to kørespor såfremt antallet af svingbaner bevares i krydsene. Ved at nedsætte hastigheden til 40 km/t samt tilpasse omløbstiden i signalanlæggene i Vordingborggade, Århusgade og Nordre Frihavnsgade vil trafikken kunne afvikles mere glidende.

Bussens fremkommelighed vil mindskes lidt, da hastigheden generelt vil skulle nedsættes på strækningen og antallet af kørespor mindskes. Bussernes fremkommelighed kan sikres ved at justere den eksisterende busprioritering i de signalregulerede kryds. Dette kan ske ved f.eks. grøntidsforlængelse eller afkorting af grønt for tværretning.

Cykeltrafikken afvikles i dag sammen med biltrafikken syd for Vordingborggade. I forhold til dagens situation vil trafiksikkerheden øges for cyklisterne, da de ikke skal køre ind og ud mellem parkerede biler, og hastigheden nedsættes for biler, både fysisk ved tavler, men også ved indskrænkning af kørespor. Dette vil gøre bilisterne mere opmærksomme på cyklisterne. Det kan føles mindre trygt for cyklisterne, fordi bilerne kommer tættere på, men samtidig kan trygheden øges fordi hastigheden generelt sættes ned og vejforløbet bliver mere overskueligt fordi antallet af kørespor mindskes og parkeringen lægges ind i parkeringslommer på det meste af strækningen.

Vareindlevering, renovation og brandredning

Varelevering kan ske enten i sidegaderne eller via de nyanlagte parkeringslommer langs Strandboulevarden. Behovet for varelevering med lastbiler fastlægges i den videre projektering ved en registrering af randbebyggelsen. Det vurderes her, om enkelte parkeringslommer på Strandboulevarden eller i sidegaderne skal tidsbegrænses i bestemte perioder med henblik på varelevering.

Der er foretaget en vurdering af renovation og brandredningsveje, og indarbejdet en ekstra brandvej udfor nr. 107/109 for at sikre gode adgangsforhold for brandredning, se tegning 4.

Bilag:

Bilag 1, Oversigtskort

Bilag 2, Eksisterende forhold

Bilag 3, Skitseforslag