



Beboermøde vedr. indretning af lokalgade på Strandvænget

23-04-2014

Dato: 22-04-2014
Tid: 16.30-18.00
Sted: Svanemøllens Kaserne

Sagsnr.
2014-0037965

Dokumentnr.
2014-0037965-13

Mødedeltager	Initialer	Organisation
Fleming Kjer	FK	Beboer fra Strandvænget
Kim Borgstrøm	KB	Beboer fra Strandvænget
Mette	ME	Beboer fra Strandvænget
Axel Thrige Laursen	AT	Formand for Østerbro Lokaludvalg
Jens Richard Olsen	JR	Konsulent/Rambøll
Jens Chr. Højgaard	JC	Trafikplanlægger/Kbh's Kommune
Anne Kongsfelt	AK	Projektchef/Kbh's Kommune

Referat

Efter ønske fra Strandvængets beboere, FK, KB, indkaldtes til møde med JR, JC, AK for gennemgang af de foreslåede løsninger fra Strandvængets beboere. Det præsenterede løsningsforslag er vedlagt, se bilag 1. JR beskrev projektets nye udformning, hvor de potentielle problemstillinger blev gennemgået. Det bemærkes, at det nyeste forslag minder om den nuværende situation på strækningen. KB spurgte, hvad status er med den politiske proces for vedtagelsen af det nye forslag. AK svarede, at mødet har til formål at gennemgå planen udarbejdet af Rambøll lavet på baggrund af beboernes ønsker. JR gjorde opmærksom på, at nogle af detaljløsningerne ikke er udarbejdet endnu, da disse kan tilpasses senere.

Vejens status:

JC fastslog, at Strandvængets forslag er en lokalgade. Konceptet Shared Space er ikke eksisterende i Danmark, konkluderes det af JC og JR. JC informerede om, at Shared Space er uden skiltning, og vejbanerne adskilles ikke af kantsten. De nye forslag betyder dog, at Strandvængets beboere kan få deres biler ud på en forsvarlig måde. AK bekræftede, at førnævnte blev fremhævet til TMU-mødet. JR oplyste, at 2,5 m fortov netop er blevet opretholdt for at sikre de nødvendige oversigtsforhold.

Begrænset gennemkørsel:

Ønsket om begrænset gennemkørsel tilgodeses, enten ved etablering af bomme, der åbnes og lukkes manuelt eller opstilling af pullerter, der kan sænkes, i hver ende af lokalgaden, for at sikre adgang til dagrenovation, flyttevogne og andet relevant tung trafik. Den primære adgangsvej til Strandvænget bliver Vesterled. Der skiltes ved Vesterled til Strandvænget, således at bilisterne gøres opmærksom på

Nordhavnsvej

Ryvangs Allé 1, Bygn. 110
Postboks 339
2100 København Ø

E-mail
dornie@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009493149

www.kk.dk/nordhavnsvej

den begrænsede adgang. JC spurgte ind til administration af nøglerne til bommene/pullerterne, således at gennemkørsel muliggøres for et fungerende vejssystem.

Støjskærme:

Det bemærkes, at oversigtsforholdene i det nye forslag overholdes med 95 m udsigt til hver side, som er den lovpligtige afstand ved en skiltet hastighed på 50 km/t. Dette betyder dog, at der ikke kan etableres støjskærm langs hele strækningen. FK spurgte ind til vejreglerne omkring oversigtforhold, da oversigtsforholdenes opretholdelse begrænser opsætningen af støjskærme langs hele strækningen. ME ville i den forbindelse gerne vide, om støjskærmene kan gøres transparente. AK svarede, at transparente støjskærme har en forvrængende effekt, hvorfor disse ikke vil resultere i en dispensation fra kravet om opretholdelse af en oversigt på 95 m. AK og JR fremviste 3D model af støjskærmene og oplyste, at strækningen kommer til at fremstå som korridorer. Strandvængets beboere gjorde i den forbindelse opmærksom på, at de ønsker, at støjskærmen etableres langs hele strækningen om muligt. Hertil forklarede FK, at dobbelt støjskærm, mellem Strandvænget og lokalgaden samt mellem Strandvænget og Nordhavnsvejen vil resultere i et støjniveau på 58 dB.

Trafikafvikling

Strækningen blev gennemgået af JR for cyklisterne færd. FK bemærkede, at der er registreret 800-1000 cyklister på strækningen dagligt. FK ville gerne vide, hvordan mulighederne er for at ændre signalreguleringen ved Strandøre. JR oplyste, at kapaciteten er fuldt udnyttet for alle 3 forslag, og at en ændring derfor ikke er muligt. Til ændring af signalreguleringen, tilføjede AK, at en ændring i signalreguleringen, vil medføre kødannelse, hvormed CO₂-udslippet vil stige i området.

JR gennemgik herefter krydsningen af Strandøre for cyklister. FK mener, at Strandvængets forslag er trafiksikkerhedsmæssigt mest forsvarligt, idet der her er færre veje, som skal krydses. JC bad om klare sammenligningsgrundlag, når FK konstaterede, at forslaget fra Strandvænget resulterer i færre vejbanekrydsninger end de oprindelige forslag. JR tilføjede, at fokus under alle omstændigheder bør være på ventetiderne for cyklisterne. Modeltallene viser, at det nye forslag vil resultere i kødannelse for bilerne i Nordhavnstunnelen, men kortere ventetid for cyklister. ME spurgte, om det er muligt at indgå et kompromis mellem det nye og gamle forslag, hvilket JR bekræftede som en mulighed.

FK foreslog, at stoplinjen tilbagetrækkes på Strandøre-siden, men JR vurderede, at dette vil medføre mere kødannelse. Hertil viser de kapacitetsberegninger, at de oprindelige forslag er bedst til afvikling af trafikken. JC medgav, at det nye forslag ved tilslutningen fra

Strandøre til Strandvænget er bedre for cyklister tidsmæssigt, men dårligt for afviklingen af biltrafikken og trafiksikkerheden sammenholdt med den oprindelige løsning. KB foreslog, at et mindre areal af kanaliseringsanlægget (højresvingsbanen på Strandvænget mod Strandvejen) inddrages i lokalgadens areal. Rambøll vurderer forslaget på støjskærmens placering og på trafikafviklingen i krydset Strandvænget/Strandvejen og leverer derefter ny tegning, hvor forslaget fremgår til næste møde.

JR bemærkede, at idet cykling forbydes til Helgoland, kan der forekomme problemer med at forudsige cyklisternes handlinger i denne situation, hvor løsningen søges ved at opstille forbudskilte.

JR forklarede, at der kan være problemer med at sikre cyklister i krydset Strandvænget/Strandvejen, men at dette antageligt kan løses bl.a. ved, at der etableres plads i ventezoner kombineret med skiltning.

Af- og pålæsningsmuligheder:

Af- og pålæsningsmuligheder for Strandvænget 1 er diskuteret, hvortil Strandvænget beboere spurgte ind til kommunens løsningsforslag.

Den politiske beslutningsproces og projektets status:

KB spurgte, hvad der potentielt kunne tale imod, at det nye forslag kunne vedtages. Hertil svarede AK, at hun har en stærk formodning om, at kapacitetsbegrænsede tiltag ikke vil kunne gennemføres, og at risiko for opstuvning i Nordhavnsvejtunnelen ikke er acceptabel. JR tilføjede, at kapacitetsudnyttelsen vil bevares ved at kombinere det nye forslag på strækningen Strandvænget med det gamle forslag for tilslutningsanlægget og krydset Strandøre/Strandvænget/Nordhavnsvej.

Til næste gang:

AK konkluderede, at en kombination af det nye og gamle forslag udarbejdes, samt at krydset ved Strandvænget/Østerbrogade skitseres og krydsets kapacitet vurderes. Der laves dog ikke en skilteplan på nuværende tidspunkt. Politiet bør kontaktes snarest, så der skabes dialog omkring projektet. Projektet sendes endvidere til Via Trafik, som vil foretage en trafiksikkerhedsrevision af projektet. Rambøll har det aftalte materiale klar til næste møde d. 28. april 2014, kl. 15:30.

Bilag 1: Det præsenterede løsningsforslag d. 22. april 2014.

