



31. oktober 2018

Sagsnr.
2018-0277747

Dokumentnr.
2018-0277747-10

Bilag 5 Høringssvar og forvaltningens kommentarer

I det følgende fremgår høringssvar og forvaltningens vurdering af høringssvarene. Bagerst i bilaget findes de originale høringssvar fra Østerbro Lokaludvalg, Valby Lokaludvalg, Nørrebro Lokaludvalg og Movia.

Østerbro lokaludvalg har afgivet følgende kommentar:

”Lokaludvalget foreslår omlægningsprojektet at lukke Øster Søgade helt for biltrafik dette sted, så der kan opstå en regulær Lille Trianglen-plads i stedet for den nuværende forkløede udgave – og den trafikale sikkerhed i krydset kan fremmes markant.”

Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering af høringssvar:

- *At lukke Østersøgade ligger uden for dette projekts rammer, og forvaltningen har derfor ikke arbejdet videre med forslaget.*

”Den foreslåede flytning af det nuværende busstop ud for Østerbrogade 104-106 til en placering nærmere på Sankt Jacobs Plads passer helt fint med lokaludvalgets tanker. Dog bør busstoppet flyttes til den nordlige side af pladsen.”

Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering af høringssvar:

- *Flytningen af bussen sker for at skabe bedre oversigtsforhold og derved reduceres antallet af påkørsler. Den samme effekt kan ikke opnås ved at flytte busstoppestedet til den nordlige side af Sankt Jakobs plads.*

Østerbro lokaludvalg foreslår, ”at det nordgående busstop på Østerbrogade-Trianglen allerede nu kan flyttes op til en placering i Østerbrogade ud for banken på hjørnet til Nordre Frihavnsgade”.

Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering af høringssvar:

- *Dette ligger uden for projektområdet og forvaltningen har derfor ikke arbejdet videre med forslaget.*

”Lokaludvalget er forundret over, at der ikke er taget skridt til at sikre gående og cyklister ved Hans Knudsens Plads. Selve krydsningen af Lyngbyvej er blevet lidt sikrere, men der er stadig en del farlige situationer for fodgængere og cyklister bl.a. videre ad Borgervænget

Cykelprojekter

Islands Brygge 37
Postboks 339
2300 København S

EAN nummer
5798009809452

og ad Glænøgade. Der bør tænkes et helt nyt koncept for Hans Knudsens Plads pladsens fremtidige anvendelse, men sikkerheden er et problem nu.”

Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering af høringssvar:

- Dette ligger uden for projektområdet og forvaltningen har derfor ikke arbejdet videre med forslaget.

Valby lokaludvalg har afgivet følgende kommentar:

”Ved rughavevej burde man overveje at se på afstribning i forhold til placering af cykler fra rughavevej for det er ofte fordi biler kører frem i højresving og så skal stoppe pludselig for fodgængere og samtidig holde øje med cykler der gør højresvinget usikkert og skaber farlige og overraskende opbremsninger”.

Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering af høringssvar:

- Dette ligger uden for projektområdet og forvaltningen har derfor ikke arbejdet videre med forslaget.

Nørrebro lokaludvalg har afgivet følgende kommentar:

Nørrebro Lokaludvalg Ønsker at ændre væsentligt på projektforslaget, herunder at flytte busstop, reducere antallet af vejbaner, delvist fjerne adgangforholdene fra parallelgaden Lundtoftegade.

Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering af høringssvar:

Projektet er resultatet af et grundigt forarbejde, og de løsninger, der er foreslået, er dem, der øger trafikikkerheden bedst muligt og stadigvæk sikrer fremkommeligheden for trafikanterne. Ved at flytte bussen ville oversigtsforholdene blive reduceret, og det vurderes, at to vejbaner er nødvendige for at kunne tage imod den biltrafik, der kommer fra Borups plads.

Nørrebro Lokaludvalg ønsker, at den del af Lundtoftegade, der ligger nord for Hillerødgade også får lavet konkrete trafikikkerhedstiltag.

Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering af høringssvar:

- Dette ligger uden for projektområdet og forvaltningen har derfor ikke arbejdet videre med forslaget.

Det foreslås at lave et blå cykelfelt over Lundtoftegade i krydset Lundtoftegade/Hillerødgade og lave tidligere grønt lys for cyklister for at give dem et ”forspring”.

Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering af høringssvar:

- *Der er ikke registreret uheld, hvor cyklister er kommet til skade i dette kryds, hvorfor forvaltningen ikke arbejder videre med forslaget.*

Movia har afgivet følgende kommentarer:

Østerbrogade

Movia påpeger, at venstresvingsforbuddet fra den lokale Østerbrogade vil medføre mere trafik på Classensgade, som betjenes af linje 37.

Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering af høringssvar:

- *Der er tale om meget få bilister, der i dag drejer ud af denne gade for at køre mod Østerport via Østerbrogade, og forvaltningen vurderer, at der er tale om under tre i spidstimerne, da bilister ofte vælger Classensgade som alternativ rute.*

Movia ser trafiksikkerhedsmæssige udfordringer ved den nye placering. At stoppestedet bliver etableret uden en bushelle, vil medføre en større konflikt mellem cyklisterne og buspassagerer. Dette er en forringelse i forhold til det eksisterende stoppested. Desuden bliver afstanden til fodgængerfeltet forlænget, ”hvilke[t] helt sikkert vil medføre at buspassagererne vil krydse Østerbrogade andre steder”. Movia anbefaler, at man genovervejer dette projektforslag.

Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering af høringssvar:

- *Forvaltningen er enig i, at der kan opstå konflikter mellem buspassager og cyklister. Her vurderes de trafiksikkerhedsmæssige forbedringer at opveje ulemperne, da de forbedrede oversigtsforhold vil reducere antallet af tilskadekomne i højresvingskonflikter.*

Toftegårds Allé

”Dertil vil Movia gerne fremhæve igen de udfordringer busserne på linje 4A har ved højresvinget i krydset Toftegårds Allé/Vigerslev Allé. Busserne skal benytte det inderste kørebane for at komme over i busbanen. Dette kan ofte godt være problematisk, når magasinet er fyldt op i myldretiderne.

Denne problemstilling er fremhævet for kommunen ved andre lejligheder, uden at der kommer et konkret projekt fra kommunes side. Movia håber at man kan finde en løsning i krydset, som vil bidrage til afviklingen af de højresvingende trafikanter”.

Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering af høringssvar:

- *Movias kommentarer ligger udenfor projektområdet. Forvaltningen har derfor ikke arbejdet videre med forslagene.*

Teknik- og Miljøforvaltningen, Byens Fysik
Att: Mathilde Løvenholdt Larsen, cp2a@tmf.kk.dk

Høringssvar - Trafiksikkerhed 2015

Østerbro Lokaludvalg har følgende bemærkninger:

1. Lokaludvalget anerkender den konstaterede trafikale usikkerhed på de to delstrækninger af Østerbrogade.
2. Lokaludvalget har udarbejdet delprojekter for en omlægning af trafikken på de brede dele i hele Østerbrogadeforløbet, så ikke nødvendige arealer til biltrafik omlægges til fortov og bedre handelsmuligheder. I lokaludvalgets løsning reduceres asfaltbredden således netop ud for søerne, og den løsning vil lokaludvalget langt foretrække frem for den her foreslåede. Dog er en hindring af venstresvingning fra Ryesgade en klar sikkerhedsfordel, lokaludvalget ikke har forudset. Lokaludvalget foreslår omlægningsprojektet at lukke Øster Søgade helt for biltrafik dette sted, så der kan opstå en regulær Lille Trianglen-plads i stedet for den nuværende forkølede udgave – og den trafikale sikkerhed i krydset kan fremmes markant.
3. Den foreslåede flytning af det nuværende busstop ud for Østerbrogade 104-106 til en placering nærmere på Sankt Jacobs Plads passer helt fint med lokaludvalgets tanker. Dog bør busstoppet flyttes til den nordlige side af pladsen.
4. Begge ovennævnte placeringer af busstoppet har den fordel, at det nordgående busstop på Østerbrogade-Trianglen allerede nu kan flyttes op til en placering i Østerbrogade ud for banken på hjørnet til Nordre Frihavsgade – en flytning af dette busstop der vil være en forudsætning for at kunne gøre Trianglen til den "landfaste plads", som borgerne i 2003 i en prøveetablering startede en spontan markant underskriftindsamling for at fremme, og som lokaludvalget går ind for.

18-08-2017

Sagsnr.
2017-0282056

Dokumentnr.
2017-0282056-3

Lokaludvalget er forundret over, at der ikke er taget skridt til at sikre gående og cyklister ved Hans Knudsens Plads. Selve krydsningen af Lyngbyvej er blevet lidt sikrere, men der er stadig en del farlige situationer for fodgængere og cyklister bl.a. videre



Et lokaludvalg
KØBENHAVNS KOMMUNE

Østerbro Lokaludvalg er en uafhængig lokal forsamling, der er oprettet af Københavns Kommune. Lokaludvalget fungerer som bindeled mellem københavnerna i bydelen og politikerne på Københavns Rådhus.

Valby Lokaludvalg

Fra: Michael Fjeldsøe [<mailto:fjeldsoe02@gmail.com>]

Sendt: 20. maj 2016 15:49

Til: Dorthe Sørensen Eren

Emne: Re: OBS: VS: Trafiksikkerhedsprojekt 2015 - projektforslag

Når det sendes ud vil det være godt hvis det er tydeligt, om det er biler eller cykler eller fodgængere der er involveret i uheld

Ved rughavevej burde man overveje at se på afstribning i forhold til placering af cykler fra rughavevej for det er ofte fordi biler kører frem i højresving og så skal stoppe pludselig for fodgængere og samtidig holde øje med cykler der gør højresvinget usikkert og skaber farlige og overraskende opbremsninger

Nørrebro Lokaludvalg
Nørrebrogade 208
2200 København N

Telefon
3537 1440
E-mail
Z18R@okf.kk.dk
EAN nummer
5798009800275

Nørrebro Lokaludvalg bemærkninger til Trafiksikkerhedsprojekt Lundtoftegade

Vi har anvendt kort fra kbhkort.kk.dk og ikke jeres tegning/kort. Så
vores forslag skal ses som supplerende til jeres sikkerheds-
forbedringer.

Krydset Borups alle / Borups Plads (Lundtoftegade):



På Borups plads-gaden vest for Borups allé ændres de to
fremadrettede vejspor ind i krydset til eet fremadrettet spor og et
venstresvingsspor.

22-06-2016

Sagsnr.
2016-0257934

Dokumentnr.
2016-0257934-1

På den anden side fjernes et vejspor og busholdepladsen flyttes lidt nord-på og pladsen udvides. De ekstra p-pladser der er i projektet anvendes evt. dels til at dette kan realiseres.

Op gennem Lundtoftegade:



Evt. begrænse frit højre- og venstresving ud fra parallelgaden med parkering i vestsiden af Lundtoftegade til enten højre- eller venstresving.

Krydset Hillerødgade Lundtoftegade:



Syd for krydset føres cykelstien i vestsiden af Lundtoftegade helt frem til krydset (ud for Netto).

I østsiden føres cykelstien også helt frem til krydset og venstresvingbanen flyttes én vejbane ud så der kun er tre vejbaner nordpå.

Nord for krydset etableres der en busperron og den ene vejbane sløjfes (anvendes til dette).

I selve krydset opmales vejbanen med én blå cykelstribе i én af retningerne (den mest optimale).

Lysreguleringen justeres så cyklistene får et forspring for bilerne i kørselsretningen syd.

Lundtoftegade nord for Hillerødgade-krvdsset



Der etableres midterheller og bump mellem Tikøbgade og Fredensborggade samt nord for Fredensborggade i Lundtoftegade i stil med det der er planlagt på strækningen mellem Borups Plads og Hillerødgade.

Endvidere ønsker vi at lysreguleringen under højbanen i overgangen mellem Bregnerødgade – Ørnevej føres tilbage til den forrige

ensretning og at lysreguleringen fjernes igen. Evt. med tydeligere skiltning om at man ikke må køre mod ensretningen.

Generelt:

Der frigives 4 p-pladser i projektet. De kunne anvendes dels til at give plads til at bus-holdepladsen ved Borups Plads kan rykkes lidt nordligere og dels til at sikre bedre oversigt ved en eller flere af sidevejene til Lundtoftegade. F.eks. udkørslen af Fredensborggade.

Med venlig hilsen

Mogens Petersen
Formand
Nørrebro Lokaludvalg

Høringssvar fra Movia

Fra: Anil Sharma <ANS@moviatrafik.dk>

Sendt: 4. maj 2016 17:21

Til: Thor Bjørneboe <thobjo@kk.dk>; Mohammad Sakhi Payanda <AW3Z@kk.dk>

Cc: Gert Højbjerg Mortensen <GEH@okf.kk.dk>; Jeppe Gaard <jeg@moviatrafik.dk>; Torsten Rasmussen <TOR@moviatrafik.dk>; Erik Hjulmand <EH@moviatrafik.dk>; Trafikservice <Trafikservice@MOVIATRAFIK.DK>

Emne: Movia bemærkninger (040516): Trafiksikkerhedsprojekter 2015 - Ombygning af 7 kryds og strækninger

Hej Thor og Mohammad

Movia og de aktuelle operatører har gennemgået de vedlagte projektforslag for Trafiksikkerhedsprojekter 2015 - ombygning af 7 kryds og strækninger i Københavns Kommune, hvor målet er at øge trafiksikkerheden og dermed reducere antallet af dræbte og alvorlige tilskadekomne. Efter gennemgangen er man kommet frem til følgende bemærkninger for de enkelte lokaliteter:

Nedenfor finder de foreløbige bemærkninger Movia er kommet frem til vedr. de forskellige projektforslag:

- 1. Torvegade (fodgængerfeltet ved Christianshavns Port) - Linje 2A, 350S og 37**
Movia ser positivt på det pågældende projektforslag med etablering af støttepunkt på Torvegade ved Christianshavns Voldgade, hvor der i dag er et fodgængerfelt. Det vil medføre, at trafikken på Torvegade ikke skal vige for de krydsende fodgængere mv.
- 2. Jagtvej (Fra Nørrebrogade til og med krydset med Rantzausgade) - Linje 8A**
Movia ingen bemærkninger til markering af blå cykelfelt i si degader og fremrykning af stoplinjen i krydset Rantzausgade/Jagtvej.
- 3. Krydset Hulgårdsvej/Godthåbsvej/Sallingvej - Linje 2A, 12 og 21**
Etablering af separat venstresving på Ring 2 medfører normalt at afviklingskapaciteten bliver reduceret, fordi man tager lidt grøntid for de øvrige faser i signalprogrammet. Derfor undrer det Movia, at det ikke har større konsekvenser for trafikafviklingen og dermed busserne i de forskellige vejgrene. Det vil være meget godt, hvis I kunne uddybe/forklare hvad baggrunden er for de forholdsvis positive resultater.

Den eneste forringelse, som bliver fremhævet er fra Sallingvej i retning mod Hulgårdsvej. Her må I meget gerne uddybe hvor meget forsinkelsen forøges med, da strækningen betjenes af linje 12 og 21.

Linje 2A, som kører på tværs af Ring 2 og har busprioritering i krydset i dag er den mest højfrekvente buslinje i krydset. Movia fraråder en forringelse af fremkommeligheden i nord- og sydgående retning, da de vil påvirke køretiden på linjen. Det forventes ikke at busprioriteringen er fjernet i krydset.

I tilfarten på Hulgårdvej er der i dag stoppesteder for både linje 12, der kommer fra Hillerødgade og linje 21 der kommer fra Hulgårdvej. Allerede i dag er der flere tilfælde, hvor busserne er med til at reducere kapaciteten, når holder ind til stoppestederne og benytte kørebanen. Movia vurderer at denne situation vil blive endnu værre, når man reducerer antallet af kørebaner i både til- og frafarten.

4. **Lundtoftegade (strækningen mellem Hillerødgade og Borups Allé) - Linje 66, 68 og 12**

Movia har ingen bemærkninger til ændringerne i krydset Hillerødgade/Ludtoftegade.

I krydset Borups Allé/Lundtoftegade vil Movia gerne have oplyst den forsinkelse køretøjerne kan opleve fra Borups Allé Øst, hvor man ønsker at ændre afmærkningen og etablere en venstresvingsbane.

Det undrer Movia, hvorfor man har valgt den afmærkning, når der i dag er 3 kørebaner (kombineret højresvings- og cykelbane, ligeud bane og en ligeud og venstresvingsbane). Er det meningen at cykelstien på Borups Allé rykkes frem til stoplinjen?

En af de konfliktpunkter, som ikke er blevet berørt i dette kryds er udkørslen fra Stefansgade, som godt kan være problematisk for de køretøjer, der skal til venstre i krydset Borups Allé/Lundtoftegade. I visse tilfælde kan de godt spærre for de øvrige kørebaner og dermed påvirke trafikafviklingen. Hvordan bliver denne situation håndteret i projektet?

I denne sammenhæng skal det også fremhæves, at der er også en del der udfører et venstresving fra Borups Allé til Stefansgade, selvom der er svingforbud.

Hvis det er muligt og man alligevel skal ændre signalgruppeplanen i krydset, må man selvfølgelig godt overveje at implementere busprioritering i krydset (Nice To Have - løsning).

På selve Lundtoftegade er det fint med den justerede afmærkning. Derimod vil vi ikke anbefale etablering af pudebump på strækningen. Selvom pudebump er komfortmæssige venlige for busserne kan de godt

påvirke fremkommeligheden, fordi man skal ramme dem meget præcist med en lav hastighed.

I den vedlagte beskrivelse fremgår det at det er højresvingende ind og ud fra sidegaderne, der trafiksikkerhedsmæssigt er en af udfordringerne på denne strækning.

Uheldene med de højresvingende ind mod sidegaderne vil kunne reduceres, hvis man etablerer et niveauforskelle mellem Ludtoftegade og cykelstien. Derved vil de højresvingende køretøjer være nødt til at sænke farten for at udføre manøvreren. På de tekniske tegninger ser, det også ud til at kommunen etablere denne ændring ved sidegaderne.

Højresvingende ud fra sidegaderne skyldes ikke primært den høje hastighed på Ludtoftegade, men mere de dårlige oversigtsforhold ved udkørslen fra sidegaderne. Her kræver det formentlig mere plads ved udkørslen, således de kan nå at orientere sig for trærækken og de parkerede køretøjer.

5. **Krydset Jagtvej/Tagensvej** - linje 8A og 6A
Movia ser positiv på denne ændring, da man øger afviklingskapaciteten for Jagtvej Syd. Kommunen bør uddybe om det har nogen signaltekniske konsekvenser (grøntiden) for Jagtvej Nord, hvis man etablerer denne ændring. (udgår)
6. **Østerbrogade (nr. 44 til 106)** – Linje 1A, 14 og 37
Den eneste bemærkning Movia har til projektforslaget på Østerbrogade mellem Classensgade og Slagelsegade, at venstresvingsforbud fra sidegaderne godt man medføre mere trafik på Classensgade, som betjenes af linje 37, der vil være det primære alternative i nærområdet.

Den ændret placering af stoppestedet Gustav Adolfsgade i nordgående retning er ikke en betjeningsmæssig god løsning. Selvom stoppestedet kun flyttes ca. 100 m ift. den nuværende placering betyder det at det indbyrdes afstand mellem stoppestedet ved Triangel og Århusgade med hhv. ca. 265 m og 530 m.

Movia ser også nogle trafiksikkerhedsmæssige udfordringer ved den nye placering. Det ene er at stoppestedet bliver etableret uden en bushelle hvilke vil medføre en større konflikt mellem cyklisterne og buspassagerne, som er mindre ved det nuværende stoppested. Det næste er afstanden til fodgængerfeltet bliver længere, hvilke helt sikkert vil medføre at buspassagererne vil krydse Østerbrogade andre steder. Movia anbefaler, at man genovervejer dette projektforslag.
7. **Toftegårds Allé (strækningen mellem Gl. Jernbanevej og Vigerslev Allé)** – linje 4A, 8A, 132 og 133

Ved tilpasningen af belægningen og afmærkningen mellem Lyshøjgårdsvej og Lyshøj Allé bør man også sikre at den ligeud kørende trafik kan afvikles selvom, der højresvingende køretøjer ad Lyshøj Allé.

Har I mulighed for at uddybe hvad tilpasningen af belægningen mere præcist indebærer? Er det kun den lille stensætning hvor færdselstavlen skal stå på inden P-lommen, eller hvad?

Dertil vil Movia gerne fremhæve igen de udfordringer busserne på linje 4A har ved højresvinget i krydset Toftegårds Allé/Vigerslev Allé. Busserne skal benytte det inderste kørebane for at komme over i busbanen. Dette kan ofte godt være problematisk, når magasinet er fyldt op i myldretiderne.

Denne problemstilling er fremhævet for kommunen ved andre lejligheder, uden at der kommet et konkret projekt fra kommunes side. Movia håber at man kan finde en løsning i krydset, som vil bidrage til afviklingen af de højresvingende trafikanter.

Med venlig hilsen

Anil Sharma

Projektleder
Strategi og Anlæg, Trafik og Plan

Direkte: +45 36 13 16 41

Mobil: +45 21 72 14 77

E-mail: ANS@moviatrafik.dk



Tænk venligst på miljøet, inden du printer denne mail. **EMAS**