

Trafikal fredeliggørelse af Østerbro

Effekter af Østlig Ringvej og forslag til ny Trafiksaneringsplan

Østerbro Lokaludvalg

05. marts 2021

Udarbejdet af: Susanne Krawack, Grøn Mobilitet

med bistand fra Pablo Celis, Celis Consult



Tåsinge Plads – Fotograf Charlotte Brøndum, Klimakvarter

Indhold

Indledning	3
Sammenfatning.....	3
Baggrund	3
Fremskrivning af trafikken	4
Forudsætninger i trafikfremskrivningerne.....	5
Resultater af fremskrivningen til 2035	6
Hvad betyder Østlig Ringvej for Østerbro.....	8
Kapaciteten på Nordhavnsvej og i Nordhavnstunnelen	10
Hvad kan man gøre på Østerbro?	10
Trafikale forbedringer på Østerbro.....	11
Formål med en trafiksaneringsplan for Østerbro.	11
Hovedgrebet – Østerbro som en ”trafikø”	11
Gevinster ved indførelse af en trafikø på Østerbro	17

Indledning

Østerbro Lokaludvalg har bedt om en analyse af følgende:

- En fremskrivning af trafikken til 2035 og 2050
- Konsekvenserne for trafikmønsteret på Østerbro af en Østlig Ringvej
- Kapaciteten i tunnelen i forhold til den forventede trafik
- Hvilke trafikale forbedringer på Østerbro kunne reducere effekterne på Østerbro

Notatet beskriver svarene på disse spørgsmål. Det er udarbejdet af Pablo Celis og Susanne Krawack for Østerbro Lokaludvalg.

Sammenfatning

Der har tidligere været et ønske om trafikal fredeliggørelse af Østerbro, som er beskrevet i Bydelsplan for Østerbro. Dette ønske aktualiseres af planerne om at etablere en Østlig Ringvej om København.

Forundersøgelsen af en Østlig Ringvej viser, at der vil ske en kraftig trafikstigning på den nye forbindelse og dens fortsættelse via Nordhavnstunnelen og Norhavsgade til Lyngbyvej. Til gengæld sker der en aflastning af trafikken på næsten alle andre gader på Østerbro.

Forundersøgelserne forudsætter imidlertid, at der sker et fald i antal biler pr. 1000 indbyggere i København helt generelt mellem 2025 og 2050. Hvis denne forudsætning ikke holder, vil det betyde, at den beregnede trafikale aflastning ikke vil realiseres.

Der er derfor en meget god grund til at gennemføre en trafiksanering af Østerbro, der reducerer den gennemkørende og uvedkommende trafik på Østerbro.

Det foreslås at dette gennemføres ved følgende hovedgreb:

- At der etableres en trafikø med 3 zoner
- At Poul Henningsens Plads lukkes for biltrafik og vejarealet anvendes til byrum og grønne strøg
- At Trianglen delvist lukkes for gennemkørsel
- At der etableres ensretninger, der betyder at gennemkørsel i bil bliver meget vanskelig og at der frigøres vejareal, der kan anvendes til grønne strøg og ophold

Baggrund

Der er flere gange arbejdet med at etablere en ringvej øst om København. Formålet har været at slutte ringen og dermed at kunne aflaste de vestlige ringforbindelser (motorring 3) og aflaste de centrale bydele for gennemkørende trafik. Desuden vil en østlig forbindelse muliggøre byudvikling på Refshaleøen.

Disse forundersøgelser har hidtil vist, at der ikke kommer tilstrækkelig trafik på en Østlig omfartsvej til at den kan betale anlægsomkostningerne tilbage i samfundsøkonomiske forstand. Der er således ikke tilstrækkelig sparet rejsetid og mindre miljøbelastning til at opveje anlægsomkostningen. Det gælder både de alternativer, hvor trafikken ledes af en vej på terræn og i forskellige tunnelvariationer.

I den aktuelle analyse er den Østlige Ringvej kombineret med at udbygge Lynetteholmen og Refshaleøen, så de netop afsluttede forundersøgelser har inddraget yderligere byudvikling i projektet. Forundersøgelserne er gennemført i et samarbejde mellem Københavns kommune og Vejdirektoratet. Det er disse forundersøgelser, der danner grundlaget for dette notat. Forundersøgelserne viser, at en Østlig ringvej heller ikke i denne udgave er samfundsøkonomisk rentabel.

Fremskrivning af trafikken

Når man i en trafikmodel laver en fremskrivning, er de væsentligste forudsætninger følgende:

Byudvikling: Når der flytter folk til området, vil der skabes mere trafik. Tilflytterne vil have biler og køre på arbejde mv., så flere borgere vil alt andet lige skabe mere trafik.

Bilejerskab: Når vi som samfund bliver rigere, vil flere have råd til at købe en bil. Derfor har den økonomiske udvikling indflydelse på hvor mange biler, der vil komme. Den historiske udvikling viser en direkte sammenhæng mellem biltallet og den økonomiske udvikling.

Befolkningen i Københavns kommune har et lavere antal biler pr. 1000 indbyggere end andre steder i Danmark.

Det skyldes

- At de daglige gøremål ligger tæt på, og så er gang og cykel oplagte transportmidler.
- At den kollektive trafik god i sammenligning med resten af Danmark.
- At det historisk set har være folk med lavere indkomster, der har boet i København: mange studerende og pensionister.

Det sidste forhold er ikke aktuelt mere, og derfor stiger antallet af biler i den københavnske befolkning. Mellem 2012 og 2016 steg antal personbiler fra 177 til 184 biler pr. 1000 indbyggere i København.

Som led i forundersøgelserne af en Østlig Ringvej er trafikken i hele Hovedstadsregionen fremskrevet til 2035 og til en situation, hvor byudviklingen i Københavns kommune er medtaget til 2050 – og som kaldes 2035+. Man vælger denne betegnelse fordi det er uklart hvornår Lynetteholm er udbygget, og det man ønsker, er at vurdere konsekvensen af den situation, hvor Lynetteholm er udbygget.

Man fremskriver normalt trafikken ved at fremskrive både byudvikling og andre forhold, som fx bilejerskab til det år, hvor den undersøgte vej forventes at åbne.

Forundersøgelsen for Østlig Ringvej er gennemført således, at den beskriver den trafikale situation i 2035 uden en Østlig Ringvej og en situation i 2035 med en Østlig Ringvej. Tilsvarende er det beregnet hvordan en situation med og uden en østlig ringvej vil være i 2050, men alene med byudvikling i Københavns kommune.

På Refshaleøen, Lynetten og Lynetteholm forudsættes 5.200 nye beboere indtil 2035 og 32.400 nye beboere mellem 2035 og 2050. Den forventede byudvikling i Nordhavn er 11.500 nye beboere indtil 2035 og 20.100 i perioden 2035 – 2050. Der forudsættes også stor vækst i arbejdspladser i disse områder.

Forudsætninger i trafikfremskrivningerne

I analysen af Østlig Ringvej har man i forundersøgelserne af valgt ikke at fremskrive biltallet efter den økonomiske udvikling. Man vælger at fremskrive befolkningsudviklingen med den forventede byudvikling, som det normalt sker. Med hensyn til udviklingen i bilejerskabet er der valgt lidt særlige forudsætninger:

- Mellem 2015 og 2025 fastholder man bilejerskabet, dvs. at når der flytter flere mennesker til kommunen kommer der flere biler, sådan at man fortsat i hele kommunen har det samme antal biler pr 1000 indbyggere.
- Mellem 2025 og 2050 fastholder man antallet af biler. Det betyder at når der flytter flere mennesker til kommunen, så vil der ikke komme flere biler. Det betyder altså at antal biler pr 1000 indbyggere vil falde. Antal biler pr 1000 indbyggere falder med 8% mellem 2025 og 2035 og 15% mellem 2035 og 2050.

Det er en usædvanlig måde at fremskrive bilparken på, og der er ikke gjort noget ud af at argumentere for det noget utraditionelle valg i rapporten fra Vejdirektoratet. Hvis man skal vurdere, hvorfor man har valgt denne fremgangsmåde, er der i hvert tilfælde tre mulige forklaringer:

1. Når man fremskriver trafikken over mange år og indregner en generel vækst i biltrafikken år for år, så ender man ofte på så store trafikmængder at de ikke kan afvikles på vejnettet. Derfor kan det være hensigtsmæssigt at fremskrive biltallet og trafikken på en måde så trafikken stadigt kan afvikles på det meste af vejnettet. Det er en måde at kunne se hvordan trafikstrømmene ændres ved for eksempel at bygge en ny vej.
2. En anden forklaring er at man faktisk påtænker at reducere antal biler i København. I den situation ville man sædvanlig vis beskrive, hvordan man vil gøre det og diskutere forudsætningen i rapporten
3. Den tredje mulige forklaring er, at man ønsker at få projektet til at fremstå sådan, at det ikke får biltrafikken til at stige ret mange steder. Det er oplagt, at de færreste borgere i København vil have noget imod et vejanlæg, hvis det fører til at trafikken i lokalområdet falder.

Der er ikke redegjort for hvordan forudsætningerne er valgt, så der kan ikke konkluderes noget, men man kan spørge ind til forudsætningerne, i de kredse hvor projektet diskuteres.

Det er som nævnt en lidt utraditionel fremgangsmåde. Fremskrivning af trafikken på selve den Østlige Ringvej vurderes at være troværdige, men man skal nok passe på, at man ikke overvurderer den generelle trafikale aflastning i København. Under alle omstændigheder er fremskrivninger af trafikken på så lang tidshorisont som til 2035 og 2050 behæftet med en stor usikkerhed. Der kan ske mange ting i mellem tiden, som påvirker trafikudviklingen. Man skal derfor bruge de beregnede trafiktal som størrelsesordener, og til at forstå hvordan trafikmønsteret ændres ved at bygge en ny Østlig Ringvej.

Resultater af fremskrivningen til 2035

Fremskrivningen med trafikmodellen viser, at med situationen hvor man ikke etablerer en Østlig Ringvej vil forventningen frem til 2035 være:

- fra 2015 til 2035 forventes biltrafikken i hele Københavns kommune stiger med 24%
- fra 2035 til 2035+ forventer man, at trafikken stiger med 5% i hele kommunen

Når man ser på veje og gader på Østerbro forventes udviklingen mellem situationen i 2015 og situationen uden en Østlig Ringvej i 2035 ret forskelligartet fra vej til vej. Det skyldes i høj grad de ændringer i trafikmønsteret, der skete som følge af Nordhavnsvejs åbning.

År/ændring				ændring i %	ændring i %	ændring i %
	2015	2018	2035	2015-18	2015 - 2035	2018 - 2035
Østerbrogade	23161	19800	23914	-14,5	3,3	20,8
Strandboulevarden	11063	16000	7896	44,6	-28,6	-50,7
Kalkbrænderihavnsgade	15526	24000	23842	54,6	53,6	-0,7
Nordhavnsvej	0	22000	33018		-	50,1
Fredensbro	39560		46054		16,4	
Lyngbyvej	78173	88900	106003	13,7	35,6	19,2
Nordhavnstunnel	0		8969		-	
Nørre Alle	33317	30600	35980	-8,2	8,0	17,6
Ryvangs Alle	11.677		12968		11,1	

Tabel 1: Trafikken på udvalgte veje – dels beregninger i 2015, 2035 og 2035+, og talte i 2018. Der er "huller" i tabellen, fordi ikke alle veje dækkes af analyserne

Åbning af Nordhavnsvej har betydet at trafikken er steget på Lyngbyvej og Kalkbrænderihavnsgade, mens trafikken er faldet på Strandboulevarden, Jagtvej og Øster Alle.

Der er gennemført tællinger af trafikken på udvalgte veje i 2018, som belyser dette. Disse tællinger viser i kombination med beregningerne:

- at der er sket et fald i trafikken på Østerbrogade. Fremskrivningen til 2035 viser, at trafikken på det tidspunkt forventes at være tilbage på samme niveau som før Nordhavnsvejs åbning
- på Kalkbrænderihavnsgade er trafikken steget efter Nordhavnsvejs åbning, og man forventer ikke en yderligere stigning frem til 2035.
- på selve Nordhavnsvej forventes trafikken at stige med 50% frem til 2035
- på Lyngbyvej frem til Helsingørmotorvejen forventes en trafikstigning på 20% ud over den stigning på 13%, der skete som følge af Nordhavnsvejs åbning.

Man kan derfor ikke tale om en jævn udvikling i trafikken på Østerbro i perioden. Det kunne derfor være oplagt at sammenligne med trafikberegninger fra 2020 eller trafiktællinger fra de seneste år, som Østerbro lokalråd også har efterspurgt. Udfordringen er imidlertid at man ikke kan se af modelberegningerne, hvor på strækningerne de angivne trafiktal er beregnet. Trafiktallene varierer ret meget fra delstrækning til delstrækning, så man får ikke meget ud af at forsøge at sammenligne trafiktal fra forskellige kilder.

I forundersøgelsen regner man på en situation i 2035 og 2035+ uden Østlig Ringvej. Det skal understreges at man i forundersøgelserne klart skriver, at man den sidste, som en helt hypotetisk situation.

Man kan dog ved at sammenligne de to situationer uden en Østlig Ringvej se hvad byudviklingen i sig selv vil betyde for trafikken på Østerbro.

Den beregnede trafikale effekt at basis 2035+ i forhold til basis 2035 er som nævnt 5% trafikstigning i hele København. På gaderne på Østerbro ser forskellen således ud:

	2035 basis	% til 2035+
Østerbrogade	23914	2,7
Strandboulevarden	7896	8,8
Kalkbrænderihavnsgade	23842	6,3
Nordhavnsvej	33018	26,3
Østbanegade	1839	14,6
Fredensbro	46054	1,5
Lyngbyvej	106003	8,6
Nordhavnstunnel	8969	95,4
Nørre Alle	35980	1,8
Ryvangs alle	12968	0,4

Tabel 2: Den beregnede trafikale effekt

Udbygning af Lynetteholm mv. betyder således, trafikken stiger meget i Nordhavnsvej og Nordhavnstunnel. På resten af Østerbro vil det at udbygge Lynetteholmen uden at etablere en Østlig Ringvej betyde, at trafikken vil stige på alle større veje med under 10%. At trafikken stiger mere på Østbanegade skal man tage med et gran salt, da det er fra et meget lavt niveau.

Fremskrivning fra 2015 til 2035 betyder derfor en stor forandring i trafikmønsteret på Østerbro, som allerede er realiseret ved åbning af Nordhavnsvej. Den videre fremskrivning til 2035 viser stigninger i trafikken på alle de store veje på Østerbro. Den reduktion i biltrafikken på visse gader på Østerbro, som blev skabt af Nordhavnstunnelen, bliver således erstattet af ny trafik.

Fra 2035 til 2035+ vil der ske en fortsat stigning i biltrafikken på alle de større veje på Østerbro, men med en væsentlig lavere procentvis stigning.

Hvad betyder Østlig Ringvej for Østerbro

Der er gennemført beregninger af trafikken med og uden en Østlig Ringvej både i 2035 og i 2035+.

Nedenfor ses forskellene. Man kan altså sige at tabellen viser hvad en Østlig Ringvej betyder for trafikken på de overordnede veje på Østerbro båd i en situation med Lynetteholmen udbygget og uden Lynetteholmen. I sidstnævnte situation vil tunnelen betjene Refshaleøen og lede trafik øst om byen.

	Med Østlig Ringvej i	
	2035	2035+
Østerbrogade	-8	-22
Strandboulevarden	-12	-29
Kalkbrænderihavnsgade	-6	-21
Nordhavnsvej	37	108
Østbanegade	-3	-29
Fredensbro	-15	-25
Lyngbyvej	7	30
Nordhavnstunnel	155	303
Nørre Alle	-12	-24
Ryvangs alle	-1	-4

Tabel 3: Effekten af Østlig Ringvej i 2035 og 2035+ i % trafikstigning på veje på Østerbro

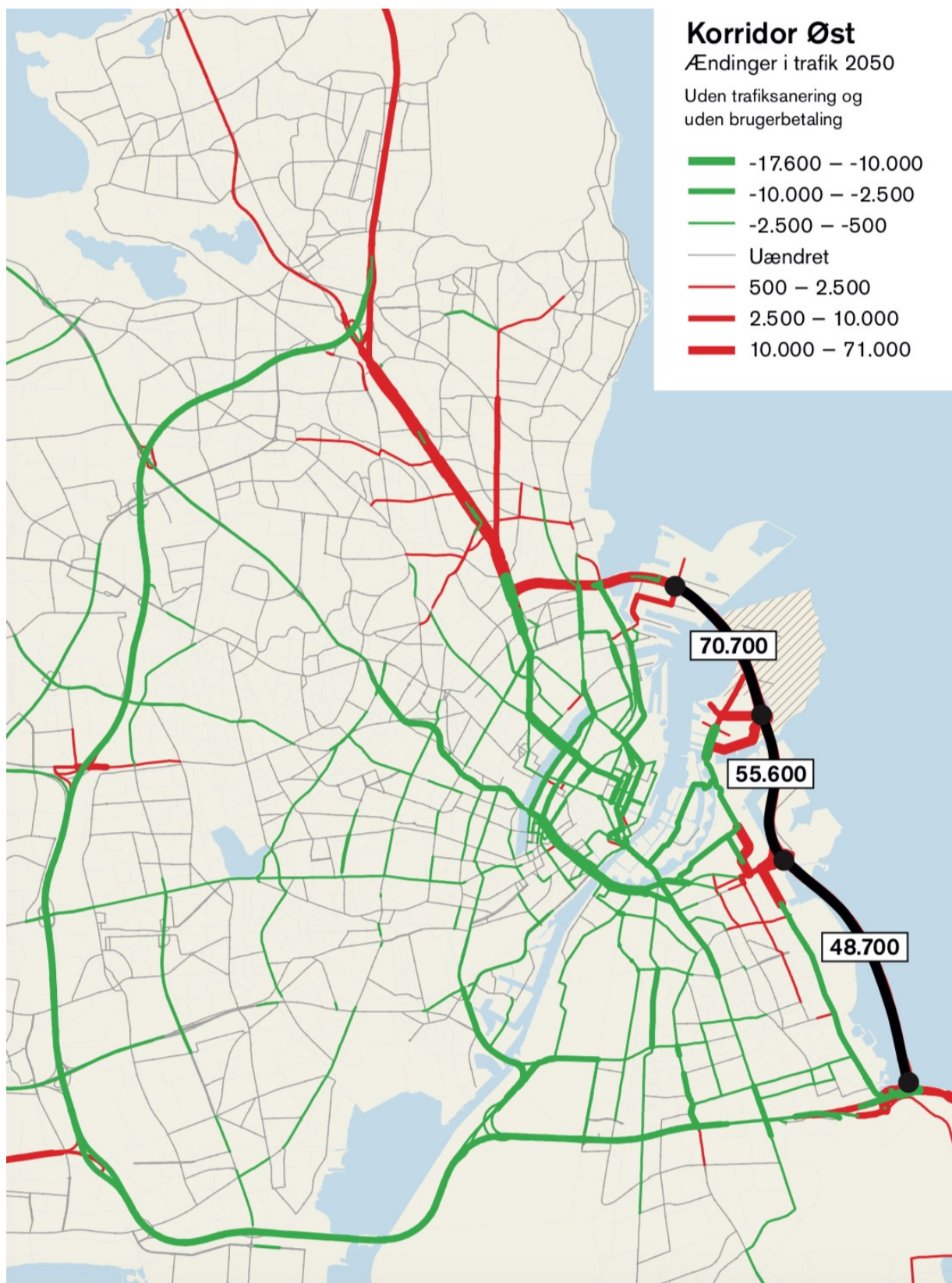
Effekten af at bygge den Østlige omfartsvej er tydelig ifølge modelberegningerne. Der sker markante trafikstigninger på selve linjeføringen, der udbygges. Det vil sige at trafikken stiger på Lyngbyvej, Nordhavnsvej og i Nordhavnstunnelen. Der er tale om meget markante stigninger.

Til gengæld forventes trafikken at falde på alle andre veje på Østerbro.

Denne tendens er givetvis korrekt, men spørgsmålet er, hvor meget forudsætningen om den lave udvikling i biltallet betyder for dette resultat. Det vurderes, at den beregnede aflastning i det meste af København er overdrevet.

Man kan derfor komme i den situation, at der sker en stigning i biltallet i København, der følger befolkningsudviklingen. Det vil betyde, at aflastningen af vejnettet bliver mindre og at trafikken der udbygges på Nordhavnslinjen også bliver lidt større.

På figur 1 ses den beregnede trafiksituation i 2050. På de grønne veje bliver der mindre biltrafik end i situationen uden en Østlig Ringvej. Tilsvarende stiger trafikken på de veje der er røde. Det samlede billede viser en trafikal aflastning i næsten hele København og en koncentration af trafik og en voldsom trafikstigning på linjeføringen for den Østlige Ringvej.



Figur 1: Den beregnede trafiksituation i 2050

Kapaciteten på Nordhavnsvej og i Nordhavnstunnelen

Beregningerne viser at trafikken i Trafikken på Nordhavnsvej kommer op på 87.000 køretøjer på et hverdagsdøgn, i scenariet uden betaling for at køre på vejen og uden trafiksanering i Indre By. Det er Vejdirektoratets vurdering af vejen så har nået sin kapacitetsgrænse, og at der vil opstå hyppige køproblemer i myldretiden.

Trafikken vil særligt i myldretiden, vil være præget af trængsel. Det vil forventeligt føre til at myldretiden bliver længere – og det kan blive attraktivt at prøve at finde alternative ruter, for at spare tid.

I alle de scenarier, hvor forbindelsen delvist finansieres af betaling for at køre på vejen, vil trafikken imidlertid kunne afvikles.

Hvad kan man gøre på Østerbro?

Hvis man anlægger Østlig Ringvej og udbygger Lynetteholmen, vil der komme en kraftig stigning i trafikken på en rute gennem Østerbro, fra Helsingørmotorvejen ad Lyngbyvej og Nordhavnsvej til Nordhavnstunnelen. Til gengæld viser trafikberegningerne, at der bliver lavere trafikintensitet på alle øvrige veje på Østerbro – en effekt, der er en rigtig tendens, men formodentligt er overvurderet.

Denne situation kan lede til to udfordringer for trafikken på Østerbro:

- Hvordan sikrer man, at den stigende trafik på Helsingørmotorvej - Nordhavnsvej-Nordhavnstunnelen bliver på denne strækning og ikke siver gennem Østerbro i jagten på en hurtigere vej uden trængsel?
- Hvordan sikrer man at aflastning af trafikken på det meste af vejnettet på Østerbro fastholdes og ikke sander til igen med biltrafik?

Begge udfordringer kan sikres gennem en trafiksaneringsplan for Østerbro, som holder uvedkommende biltrafik ude, men som også betyder at adgangen i bil for beboerne på Østerbro vil blive vanskeligere.

I "Bydelsplan for Østerbro 2017-2020" er beskrevet hvordan man på Østerbro ønsker en trafikal fredeliggørelse af Østerbro. Der er således allerede et ønske om at begrænse den gennemkørende og uvedkommende biltrafik på Østerbro. Forundersøgelsen om en Østlig Ringvej understreger i høj grad behovet for at gennemføre en sådan trafiksanering, for at sikre at der ikke kommer sivetrafik gennem Østerbro, når og hvis man etablerer en Østlig Ringvej om København.

I bydelsplanen fremhæves især følgende ønsker, der relaterer sig til infrastrukturen og anvendelsen af byrum:

- Generelt ønske om en trafikal fredeliggørelse af hele Østerbro
- Ønske om øget fremkommelighed for cyklister og fodgængere
- Ønske om mere plads til ophold (pladser med bænke)
- Flere grønne og rekreative områder
- Gennemførelse af tiltag, der understøtter handelslivet (Østerbrogade og Nordre Frihavsgade)

I bydelsplanen nævnes følgende specifikke projekter som middel til at indfri en række af ovenstående ønsker:

- Østerbrogade som miljøprioriteret handelsgade
- Strandboulevarden som rekreativ klimapark (vedtaget af borgerrepræsentationen)
- Nordre Frihavsgade som Cykelgade (delvis vedtaget af borgerrepræsentationen)
- Trafiksanering i Skt. Kjelds Kvarter (problem med gennemkørende trafik)
- Flere P-pladser i Rosenvængetkvarteret (Classensgade)

Trafikale forbedringer på Østerbro

I det følgende beskrives en række trafikale- og byrumsforbedringer, der kan imødekomme både de nuværende ønsker til trafikal fredeliggørelse af Østerbro og som kan virke som et hovedgreb til at afbøde de negative konsekvenser af en Østlig Ringvej.

Formål med en trafiksaneringsplan for Østerbro.

Formålet med en sammenhængende trafiksaneringsplan er primært at sikre at det store trafikpres på Nordhavnsvej og Nordhavnstunnelen ikke fører til at der siver en masse uvedkommende trafik gennem Østerbro.

Hertil skal trafiksaneringsplan imødekomme de nuværende ønsker til en trafikal fredeliggørelse som beskrevet i "Bydelsplan for Østerbro – 2017-2020"

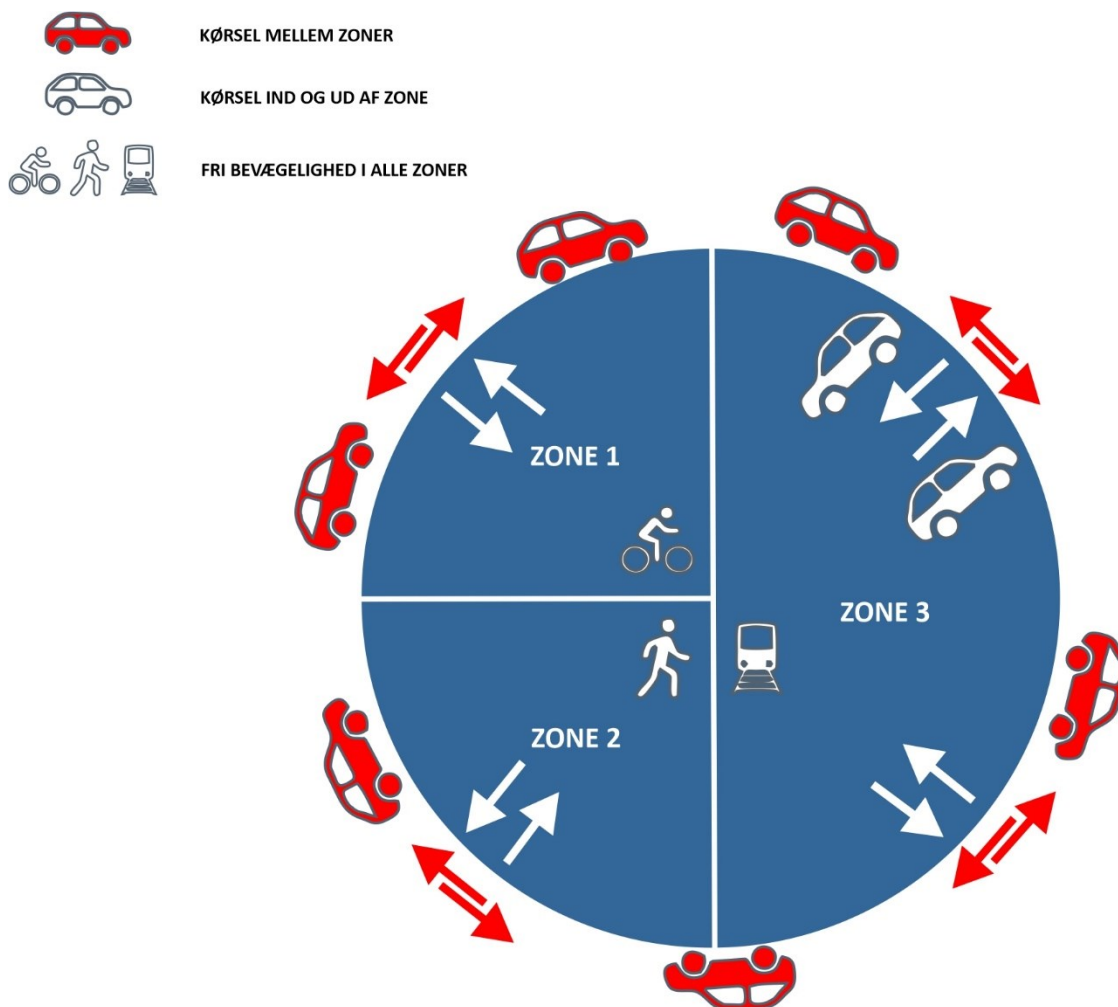
Hovedgrebet – Østerbro som en "trafikø"

En effektiv måde at holde uvedkommende trafik ude fra et område er ved at etablere en trafikø.

Konceptet med implementeringen af en trafikø medfører, at den gennemkørende biltrafik reduceres ved at opdele området i mindre "lukkede" zoner, hvor det kun er muligt at køre ind og ud samme sted, og derfor er det ikke attraktivt at køre gennem zonen. Det er desuden vanskeligt at køre inde i zonen, så det er kun bilister med ærinde, der vil køre derind. Har man som bilist ærinde i flere zoner, skal man anvende de prioriterede 'ringveje' for at komme fra én zone til en anden.

Implementering af trafikøer er et effektivt virkemiddel til trafikalt at fredeliggøre større sammenhængende områder og skabe nye byrum med plads til ophold og øvrige transportformer - cykel, gang og bedre adgang til kollektive knudepunkter.

Konceptet med etablering af en trafikø på Østerbro vil derfor være et godt middel til netop at lukke uvedkommende trafik ude fra Østerbro. Og dermed undgå at trafikken vil sive ad de mindre gader gennem Østerbro i de situationer, hvor der er kø på 'Lyngbyvej – Nordhavnsvej – Nordhavnstunnelen' forbindelsen.



Figur 2: Princippet med trafikzoner er at reducere den gennemkørende trafik i afgrænsede byområder ved at opdele området i mindre "lukkede" zoner, hvor det ikke er muligt at køre imellem zonerne.

Af figur 3 fremgår et forslag til opdeling af Østerbro i 3 zoner med angivelse af de primære adgange ind og ud af Østerbro for personbiltrafikken.

Ideen er at man som trafikant i en personbil kan køre ind i den nordøstlige zone (Skt. Kjelds kvarteret) fra Jagtvej eller nogle af adgangsvejene fra Lyngbyvej, men man kan ikke fortsætte i bil ad Østerbrogade eller Strandboulevarden. Det er således kun trafik til dette område, der vil køre derind. Hvis man skal til den zone, der ligger øst for Østerbrogade, så skal man køre rundt ad ringen og ind syd fra ad Østerbrogade eller Kristianiagade. Og de biler, der kører ind denne vej kan ikke køre videre gennem området.



Figur 3: Forslag til indretning af Østerbro som trafikø inddelt i 3 zoner. De grønne pile skal anvendes som primære adgangsveje for personbiltrafikken og inddelingen i 3 zoner umuliggør i princippet kørsel imellem zonerne (de grønne linjer). Etableringen af trafikøen kræver som hovedindsats at krydsene omkring Poul Hennings Plads og Trianglen lukkes helt eller delvist for gennemkørende personbiltrafik (markeret med rød cirkel).

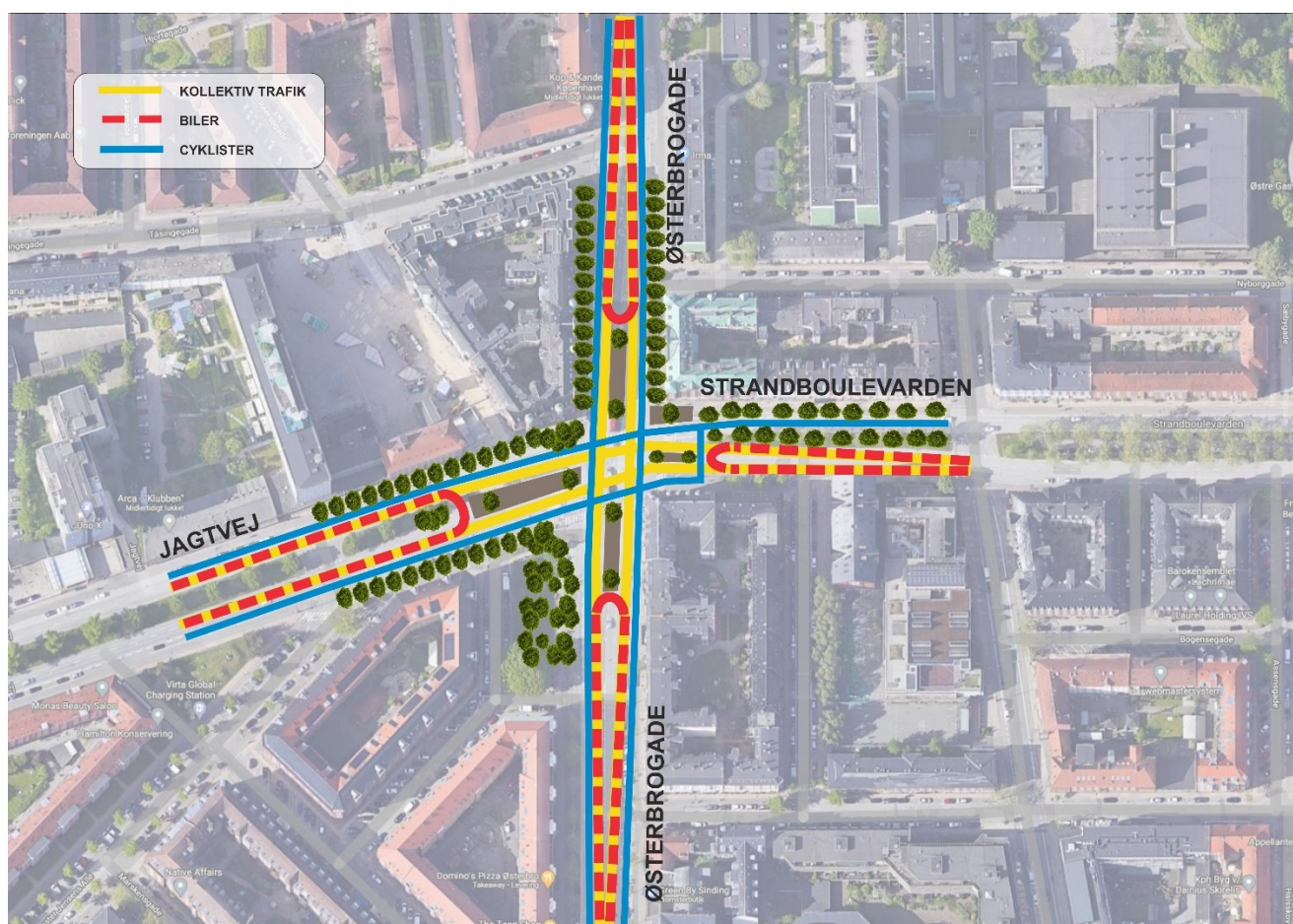
Trafikøen foreslås afgrænset som det fremgår af figur 3, hvor følgende veje udgør cirkulationsringen for biltrafik med ærinde i de forskellige zoner:

- Dag Hammerskjølds Allé
- Folke Bernadottes Allé
- Kalkbrænderihavnsgade
- Strandvænget
- Nordhavnsvej
- Lyngbyvej
- Nørre Allé
- Tagensvej
- Øster Søgade

Følgende veje foreslås at udgøre de primære adgange til og fra de enkelte zoner i trafikøen:

- Blegdamsvej
- Østerbrogade (Nord/Syd)
- Kristianiagade
- Vordingborggade (Ensrettet)
- Jagtvej

Jagtvej og Østerbrogade udgør i dag attraktive fordelingsveje til området, men fungerer også som attraktive veje for gennemkørende trafik uden ærinde på Østerbro. For at minimere muligheden for at køre igennem Østerbro foreslås krydset omkring Poul Hennings Plads lukket fuldstændig for biltrafik mens adgang for fodgængere, cyklister og kollektiv trafik fastholdes. I princippet som vist i figur 4.



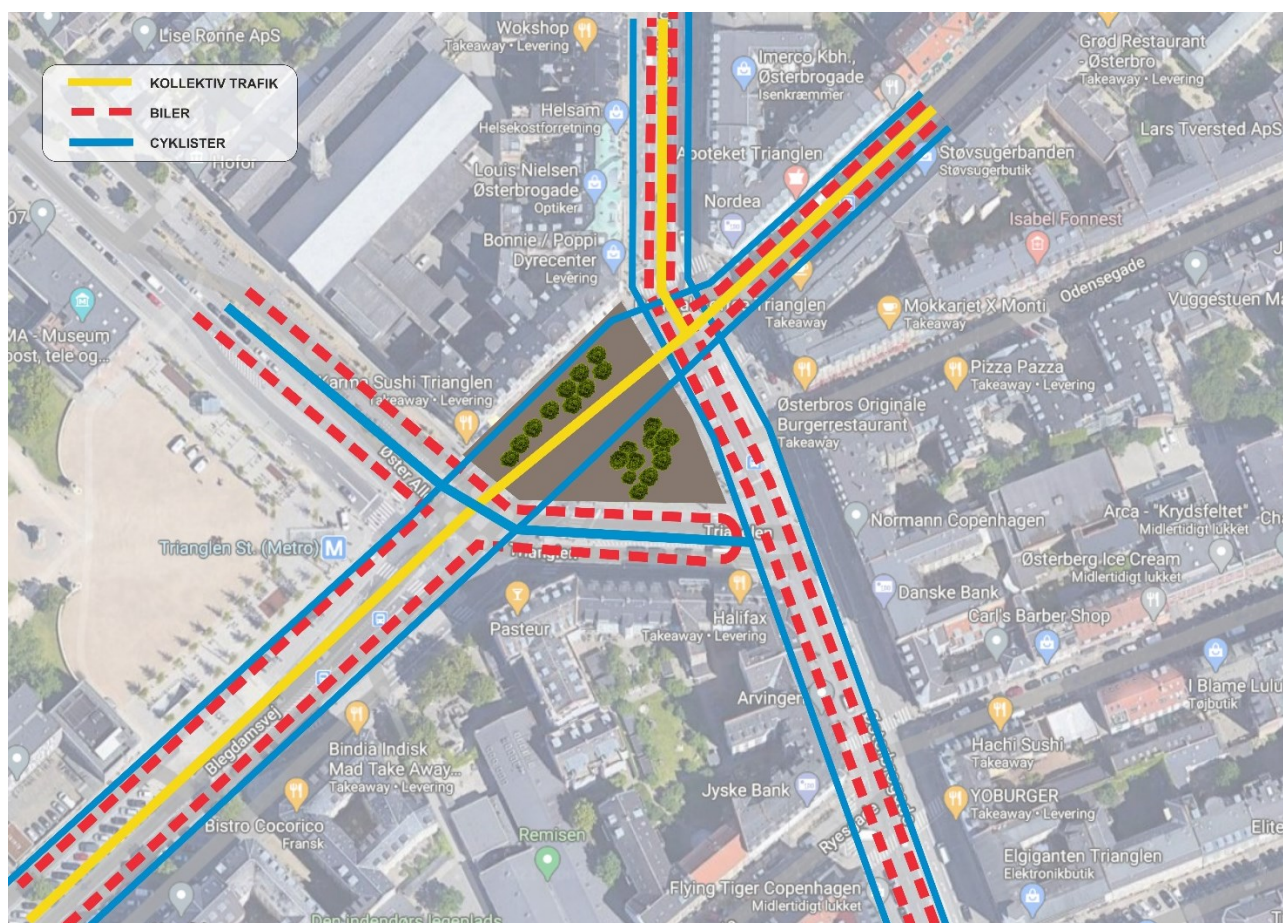
Figur 4: Princip for lukning af krydset omkring Poul Henningsens Plads for gennemkørende biltrafik. Der opretholdes fuld tilslutning for fodgængere, cyklister og kollektiv trafik i krydset.

Med lukningen af Poul Henningsens Plads for biltrafik foreslås både Jagtvej og Østerbrogade indsnævret til 2 kørespor. Løsningen harmonerer i øvrigt med ombygningen af Strandboulevarden som klimavej med kun 2 kørespor. I krydsets fire ben etableres vendemulighed for biltrafikken så der sikres fuld adgang til alle matrikler på Østerbro.

Med lukningen af Poul Henningsens Plads opnås følgende:

- Kortslutning af al biltrafik i krydset
- Fuld adgang for fodgængere, cyklister og kollektiv trafik (linjerne A1, 14 og 23)
- Understøtning af Østerbrogade som miljøprioriteret handelsgade
- Aflastning af Vordingborggade som ind- og udkørsel til og fra Østerbro
- Friholdelse af arealer til byrum, beplantning, udeservering mm.

Udover at lukke Poul Henningsens Plads for biltrafik foreslås Trianglen lukket delvist for biltrafik. Af figur 5 fremgår et princip for den delvise lukning.



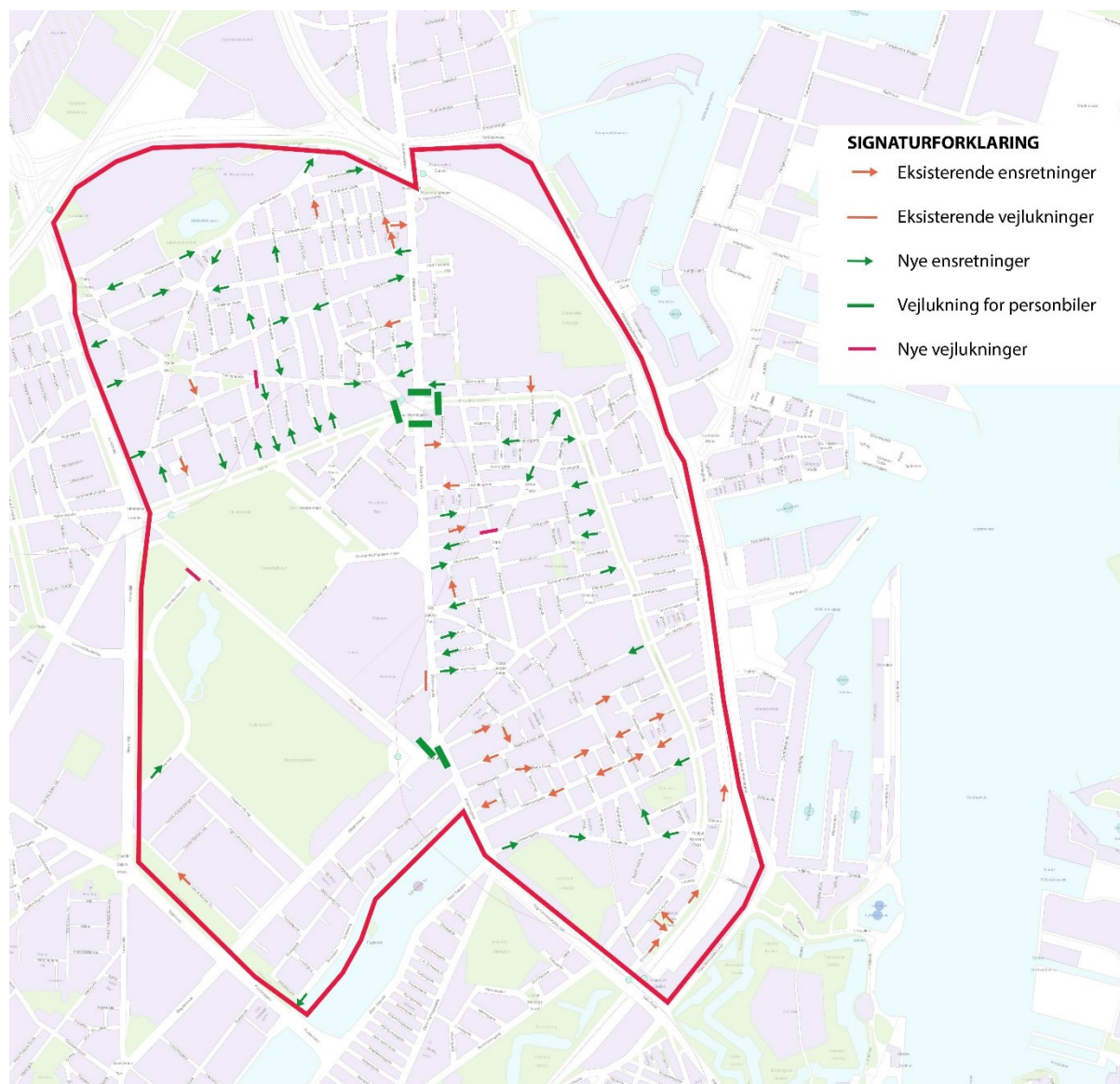
Figur 5: Princip for delvis lukning af Trianglen for biltrafik.

Med lukningen af Trianglen for biltrafik umuliggøres gennemkørende trafik på korridoren fra Blegdamsvej og gennem Nordre Frihavnsgade. Nordre Frihavnsgade omdannes til Cykelgade med kørsel tilladt og vil fortsat fungere som en adgang til Østerbro øst for Østerbrogade.

Med den delvise lukning af Trianglen opnås følgende:

- Kortslutning af al gennemkørende biltrafik i krydset – set i sammenhæng med lukningen af Poul Henningsens Plads
- Fuld adgang for fodgængere, cyklister og kollektiv trafik (linjerne A1, 14 og 23)
- Understøtning af Østerbrogade som miljøprioriteret handelsgade
- Aflastning af Nordre Frihavnsgade
- Friholdelse af arealer til byrum, beplantning, udeservering mm.
- Fastholdelse af robust adgang til og fra arrangementer i Parken.

De relativt få adgangsveje sammenholdt med de centrale vejlukninger for biltrafik vil betyde at det ikke bliver attraktivt at køre gennem Østerbro. Det vil imidlertid også betyde at det kan blive mere besværligt for bilister, der bor på Østerbro, at komme ind og ud og i særlig grad at køre bilture indenfor Østerbro. Indførelsen af trafikøen forventes dog at fredeliggøre Østerbro i en sådan grad at der ikke vil blive oplevet gener med øgning af trafik på de udvalgte adgangsveje.



Figur 6: Forslag til samlede tiltag til reduktion af den gennemkørende biltrafik på Østerbro

Af figur 6 fremgår et mere detaljeret kort over i hvilket omfang det eksisterende vejnet skal omdannes med ensretninger, vejlukninger mm. Hovedgrebet til at minimere den gennemkørende trafik i zonerne er at ensrette eksisterende dobbeltrettede gader. Dette vanskeliggør gennemkørende trafik i zonerne og åbner mulighed for alternativ udnyttelse af den nedlagte kørebane for biltrafik. Af BILAG 1 fremgår et større kort af forslaget til ensretninger mm.

Sammenlagt foreslås 52 gader ensrettet samtidigt med at der indføres 8 vejlukninger. Implementeringen af trafikøen på Østerbro medfører en lang række ændringer i vejnettet i form af nye ensretninger, vejlukninger mm. og det er vigtigt at påpege, at de angivne forslag til ændringer i vejnettet skal ses som principper, der efterfølgende vil kræve en betydelig modningsproces hos både

lokaludvalget på Østerbro og hos Københavns Kommune (tekniske godkendelser, borgerhøringer mm.), inden de kan realiseres og implementeres.

Gevinster ved indførelse af en trafikø på Østerbro

En reduktion af biltrafik på Østerbro har både direkte og afledte gavnlige effekter på kvaliteten af byrum og byliv. De væsentligste afledte effekter på bylivet som helhed skyldes mindre luftforurening, mindre trafikstøj og øget tryghed og sikkerhed for de bløde trafikanter.

De mere direkte effekter på byrum og byliv afhænger af, at nuværende trafik- og parkeringsarealer kan frigøres til nye arealer for fodgængere, cyklister, beplantning og byinventar.

Særligt for fodgængere vil indførelsen af en trafikø på Østerbro give en markant opgradering af fodgængerarealerne på flere gadestrækninger, som foreslås omprofileret fra de nuværende fire spor til to spor. Der kan evt. etableres busbaner, hvis det er hensigtsmæssigt, men væsentligt mindre biltrafik vil give busbaner mindre effekt. Gaderne er blandt bydelens vigtigste byrum:

- Østerbrogade - er delvist 2 sporet allerede og der er ikke plads til busbaner på hele strækningen og det vil ikke være relevant med lavere biltrafik
- Jagtvej
- Strandboulevarden - omlægning er besluttet som led i skybrudssikring
- Ndr. Frihavnsgade - omlægning er besluttet

De vil have en meget stor potentiel effekt for at forbedre byrum og byliv samt bedre fodgængerforhold, fx ved at udvide fortovene langs strækningerne, skabe mulighed for ophold og plante flere træer.

Væsentligst blandt de omlagte gader er Østerbrogade med et stort potentiale for bylivet som det markante samlende gadestrøg for bydelens mange byfunktioner og mødesteder, og som kan danne en endnu mere aktiv del af dette byliv med betydning for et større opland. Hertil vil både Trianglen og Poul Henningsens Plads kunne omdannes til markante byrum fremfor deres nuværende funktion som egentlige trafikrum.

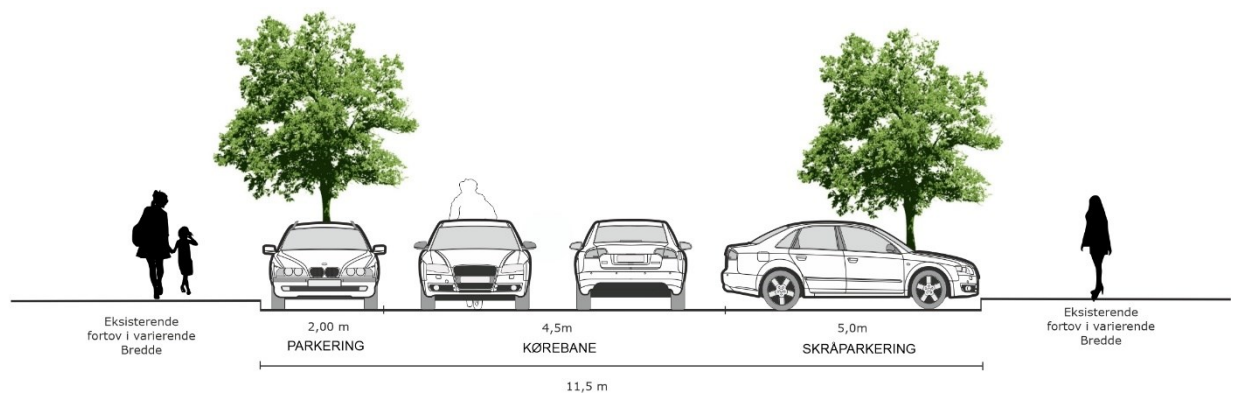
Mange af de øvrige omdannede gader er også lokale blandede strøggader, som vil få glæde af de nye fodgængerarealer og det medfølgende byliv.

De foreslåede ensrettede gader med nedlæggelsen af ét kørespor kan i princippet anvendes på mange forskellige måder – enten kan det overskydende vejareal anvendes til forbedrede cykelforhold, bredere fortove, beplantning/byrum eller udeservering.

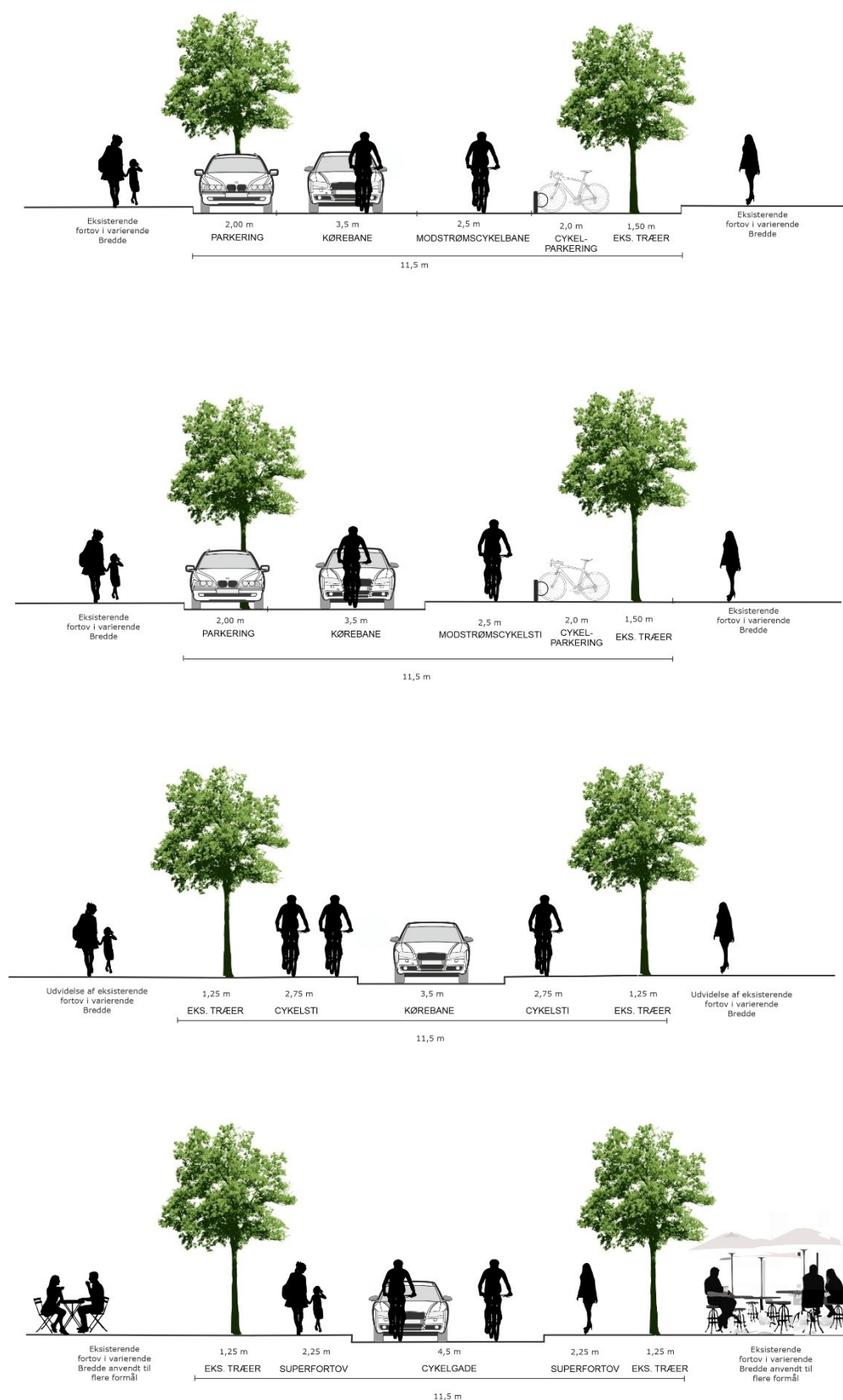
Et løsningsrum for en principiel gade på Østerbro (figur 7) fremgår af de forskellige tværprofiler på figur 8. Nogle af løsningerne kan etableres for få midler mens andre at løsningerne er mere omkostningstunge.

Det er anbefalingen, at beslutningen om omdannelse af de enkelte gader tages i samråd med Østerbro Lokaludvalg inden de forelægges for Københavns Kommune.

TVÆRPROFIL - NUVÆRENDE (DOBBELTRETtet BILTRAFIK)



Figur 7: Principindretning for typisk bygade på Østerbro med dobbeltrettet biltrafik samt parkering i begge sider.



Figur 8: Fire principielle muligheder for omdannelse af bygaden ved ensretning af biltrafikken og evt. nedlæggelse af bilparkering