

## 5 ENGHAVEVEJ – KINGOSGADE

Projektet omfatter den vestlige side af Enghavevej fra det punkt, hvor denne svinger (omkring 100 m syd for krydset Enghavevej / Vesterbrogade), den østlige side af Enghavevej fra og med busstoppestedet (ca. 50 m syd for krydset Enghavevej/Vesterbrogade), og endelig selve krydset Enghavevej/Vesterbrogade og begge sider af Kingosgade til grænsen mod Frederiksberg Kommune. Figur 3 viser projektets udstrækning.



Figur 3 Projektets udstrækning ad Enghavevej og Kingosgade.

### 5.1 Eksisterende forhold

#### 5.1.1 Baggrundsdata

Projektforslaget er udarbejdet på baggrund af grundkortet modtaget fra Københavns Kommune. Grundkort kan erfaringsmæssigt have større eller mindre nøjagtighed og kan således afvige med op til 0,5 m. Projektforslaget skal derfor verificeres med en egentlig opmåling, inden der udarbejdes hovedprojekt.

#### 5.1.2 Eksisterende vejforhold

##### Kingosgade ml. Vesterbrogade og Boyesgade

Strækningen er ca. 70 m lang. Gaden er dobbeltrettet med et kørespor til hver retning. Kørebanerne er bredere end 3,25 m.

Der findes ingen cykelfaciliteter på strækningen. Strækningen opleves som meget utryk for cykler, da Kingosgade er smal og meget trafikkeret. Det er specielt gældende for cykler, der kommer over krydset fra Enghavevej, og skal flette sammen med andre cykler samt de bagfra kommende biler, lastbiler og busser igennem den meget snævre Kingosgade.

Der er standsnings- og parkeringsforbud i den østlige side af strækningen. I den vestlige side er standsnings- og parkering tilladt i specificerede tidsrum.

Buslinje 3A og 80N kører på strækningen. Der findes ingen busstoppesteder på denne delstrækning.

#### Krydset Kingosgade – Vesterbrogade – Enghavevej

Krydset er 4-benet og signalreguleret. Venstresving fra Kingosgade mod Vesterbrogade er forbudt.

Der er et blå cykelfelt på Vesterbrogade foran Enghavevej.

Stopstregen på Enghavevej er udført som tilbagetrukket.

#### Enghavevej ml. Vesterbrogade og nr.15

Strækningen er ca. 100 m lang. Vejen er dobbeltrettet med et kørespor til hver retning.

Buslinje 3A og 80N kører på strækningen. Der findes to busstoppesteder. Et foran Enghavevej nr. 2 og et foran Enghavevej nr. 5. Ved bustoppestedet i den vestlige side (foran nr.2) skal busserne køre ind til kantstenen, så kan de holde uden for det gennemgående kørespor. Bustoppestedet i den østlige side er fremrykket og blokkere køresporet fuldstændigt under af- og påstigning.

I den østlige side af strækningen er der etableret en cykelbane på ca. 1,80 m. Cykelbanen er forstærket med kantsten foran busstoppestedet.

Cyklende ad Enghavevej fra krydset med Vesterbrogade føler sig meget pressede og utrygge på strækningen og specielt i indersiden af svinget, hvor større køretøjer kører tæt på fortofskantstenen af hensyn til deres og modkørernes arealbehov.

#### 5.1.3 Trafik

Der er modtaget trafikdata fra Københavns Kommune. Resultaterne af de udførte trafiktællinger på strækningen i 2011 ses nedenfor.

Tællested: Enghavevej s.f. Vesterbrogade År: 2011	ÅDT
<i>Mod syd</i>	
Køretøjer	15.300
Cykler	7.800
<i>Mod nord</i>	
Køretøjer	15.300
Cykler	7.800

Tabel 2 Trafiktællinger på Enghavevej s. f. Vesterbrogade.

Det ses, at cykeltrafikken på strækningen er meget høj i begge retninger, hvilket er begrundelsen for at forbedre forholdene for cyklerne på denne strækning.

#### 5.1.4 Parkering

Det er forbudt at standse og parkere i den østlige side af Kingosgade. I den vestlige side er der standsnings- og parkering forbudt mellem kl. 7 og kl. 9 og ml. kl. 15 og kl. 17. Parkering er tilladt 30 minutter

mellem kl. 9 og kl. 15. Resten af dagen er standsnings- og parkerings tilladt. Det er forbudt at standse og parkere i den vestlige side af Kingosgade. I den østlige side af Kingosgade er der 9 p-pladser.

Der er også standsnings- og parkeringsforbud på Enghavevej.

Parkeringspladserne på Kingosgade nedlægges ved etablering af bedre forhold for cyklisterne.

## **5.2 Projektforslag på Kingosgade – Enghavevej**

### *5.2.1 Forudsætninger*

Forudsætningerne for projektforslaget er:

- Kørebaner skal min være 3,25 m langs hele strækningen, pga. buskørsel.
- Eksisterende fortovs kantsten flyttes ikke.
- Alle parkeringspladser på strækningen kan nedlægges.

### *5.2.2 Projektforslagets indhold på Kingosgade*

Med udgangspunkt i forudsætningerne er følgende løsninger indtegnet i projektforslaget:

- Der etableres en 1,5 m bred cykelbane i den østlige side af Kingosgade.
- Alle parkeringspladser fjernes, og der bliver opsat standsnings- og parkeringsforbud ml. Vesterbrogade og Boyesgade.
- Det vestlige kørespor gøres så bredt som muligt - mellem 3,65 m og 3,75 m.

### *5.2.3 Projektforslagets indhold i krydset Vesterbrogade – Enghavevej – Kingosgade*

Med udgangspunkt i forudsætningerne er følgende løsninger indtegnet i projektforslaget:

- Der etableres en 1,8 m cykelbane fra krydset med Vesterbrogade til Enghavevej nr. 4
- Signalprogrammet gennemgås med henblik på at opnå længere grøntid for cyklister fra Enghavevej og Kingosgade. Det undersøges nærmere i hovedprojektsfasen.

### *5.2.4 Projektforslagets indhold på Enghavevej*

Med udgangspunkt i forudsætningerne er følgende løsninger indtegnet i projektforslaget:

- Der etableres en 1,8 m bred cykelbane fra krydset med Vesterbrogade til Enghavevej nr. 4 Enghavevej.
- Der etableres cykelstier i begge sider af vejen forbi svinget ud for Enghavevej nr. 10, hvor bredden varierer omkring 1,5 m – 2,0 m.

- Den eksisterende cykelbane og den forstærkede cykelbane ud for Enghavevej nr. 1-5 i den østlige side af vejen bevares.
- Busstoppestedet i den vestlige side af vejen rykkes frem til nr. 6 og dette etableres som fremrykket. Cykelbanen foran busstoppestedet forstærkes med kantsten.
- Der etableres en cykelboks på Enghavevej op til krydset med Vesterbrogade og Kingosgade. Signalprogrammet vil blive gennemgået i hovedprojektsfasen med henblik på at opnå længere grøntid for cykler fra Enghavevej og Kingosgade.
- I svinget på Enghavevej er arealbehovene eftervist med kørekurver for henholdsvis en 13,7 m bus og et sættevognstog. Sættevognstoget er på baggrund af dette fastsat som det dimensionsgivende køretøj med det største arealbehov.
- Cykelstierne kan maksimalt være 1,5 meter brede rundt i svinget og er dermed under den anbefalede minimumsbredde. For at dække en sættevogns arealbehov rundt i svinget etableres en overkørbar spærreflade eller -midteareal i mellem kørebanerne, som kun benyttes overkørselsareal og ikke af personbiler eller mindre lastbiler.
- Projektforslagets geometriske forhold i svinget med de to projekterede 1,5 m brede kantstensbegrænsede cykelstier samt det overkørable midteareal betyder **at der IKKE kan køre to modkørende sættevogne i gennem svinget samtidigt, da arealbehovet for to modkørende sættevogne er sammenfaldende i det overkørable midteareal!** Den geometriske udformning af svinget skal derfor enten ændres eller det skal sikres at der kun kommer sættevogne fra en retning. Se nedenfor stående skitse

