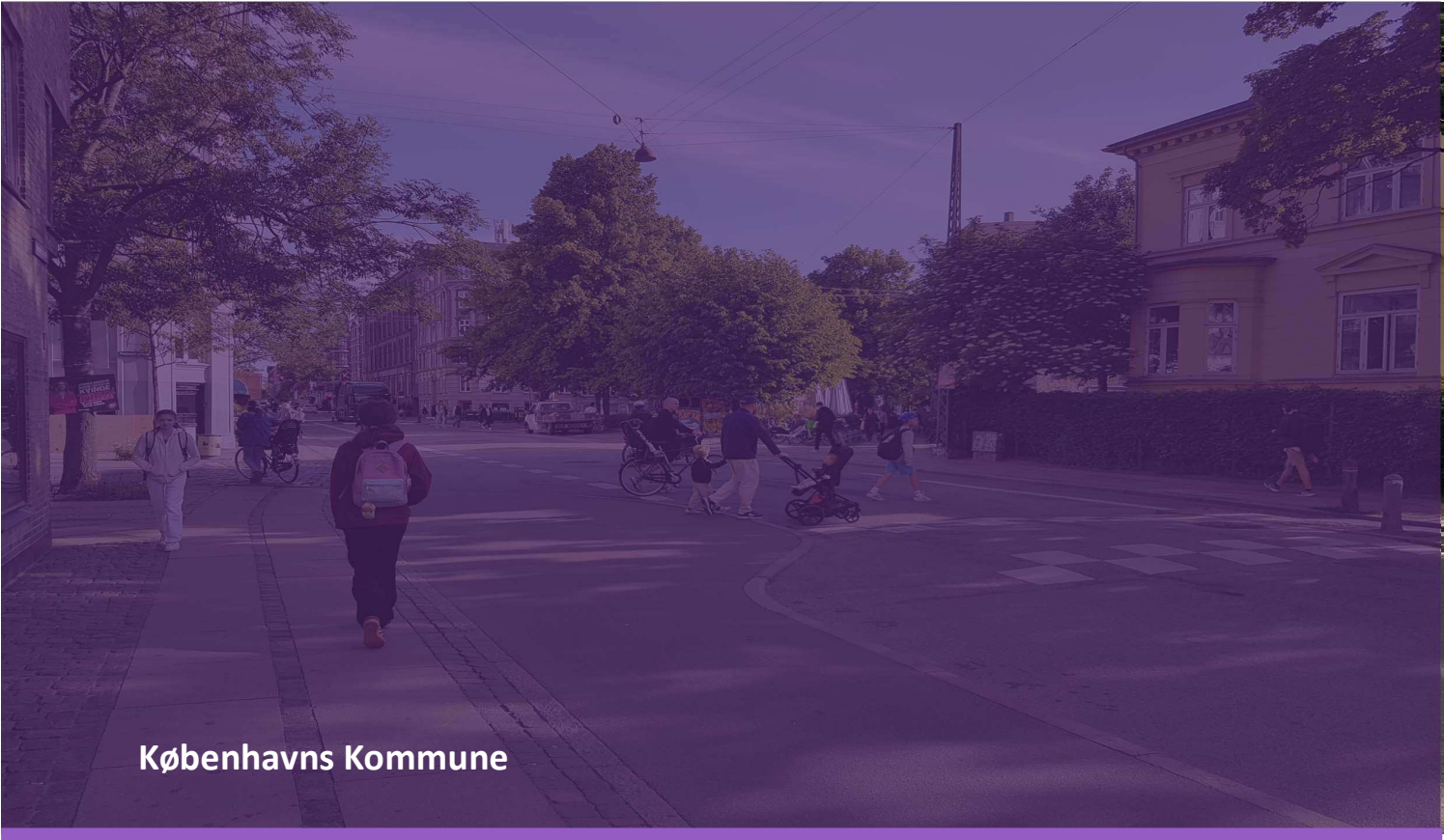




Københavns Kommune

06-12-2024
RAPPORT UDGAVE 3

Randersgade som sikker skolevej

Foranalyse

LINQ

LINQ Trafikrådgivning ApS
Egebækvej 98, DK-2850 Nærum
www.linqtrafik.dk

Indholdsfortegnelse

1	BAGGRUND	3
1.1	KORTLÆGNING, REGISTRERING OG ANALYSE.....	3
1.2	INDDRAGELSE AF OMVERDENEN	3
2	SAMMENFATNING OG OPLÆG TIL LØSNING	4
2.1	OPLÆG TIL TILTAG PÅ RANDERSGADE SOM SIKKER SKOLEVEJ	5
3	TRAFIKMÆNGDER OG HASTIGHED	6
4	TRAFIKAL ADFÆRD OM MORGENEN VED SKOLERNE	7
4.1	VIBENSHUS SKOLE	8
4.2	RANDERSGADES SKOLE.....	10
4.3	HEIBERGSKOLEN	12
5	UHELDSANALYSE	14
6	TRYGHED	17
7	INDDRAGELSE AF OMVERDENEN	19
7.1	WORKSHOPS MED ELEVER	19
7.2	WORKSHOP MED FORÆLDRE OG SKOLELEDELSE	22
7.3	WORKSHOP MED ØSTERBRO LOKALUDVALG OG SKOLERNE	23
8	OPSUMMERING OG PRINCIPPER FOR LØSNINGER.....	24
8.1	FOKUS FOR DISPOSITIONSFORSLAG.....	25
9	DISPOSITIONSFORSLAG	26
9.1	FORSLAG 1: DE NØDVENDIGE TILTAG FOR EN TRAFIKSIKKER SKOLEVEJ	27
9.2	FORSLAG 2: GODT KOMPROMIS FOR ALLE TRAFIKANTGRUPPER.....	28
9.3	FORSLAG 3: PRIORITERING AF CYKLISTER OG FODGÆNGERE	29
9.4	OVERVEJELSER I FORHOLD TIL ANLÆGSØKONOMI	31
10	ØVRIGE SCENARIER OG TILTAG TIL OVERVEJELSE.....	32
10.1	ENSRETNING AF MINDRE DEL AF RANDERSGADE	33
10.2	ENSRETNING AF HELE RANDERSGADE MOD SYD	34
10.3	FORBUD MOD BILTRAFIK VED SKOLERNE OM MORGENEN	35
10.4	CYKELGADE MED BILKØRSEL TILLADT	36
10.5	NEDLÆGNING AF PARKERING, HVOR DENNE FØRINGER SIKKERHEDEN	37
10.6	MERE OMFATTENDE TILTAG I SKOLEZONERNE	38
10.7	KUN TILTAG MED MEGET LAVE OMKOSTNINGER	39

1

Baggrund

Københavns Kommune har igangsat en foranalyse af "Randersgade som sikker skolevej". På gaden ligger tre skoler – Heibergskolen i syd, Randersgades Skole midt på strækningen og Vibenshus Skole i nord.

Der ligger også flere institutioner i sidegaderne til Randersgade, fx Kennedygården på Nøjsomhedsvej, der også fungerer som klub for større børn. Det betyder, at udfordringerne ved skolerne om morgenen og delvist om eftermiddagen bliver forstærket af trafik til og fra de mange institutioner og klubber.

Randersgade er også præget af en lang række øvrige aktiviteter. Det omfatter ikke mindst cafémiljøet midt på strækningen, hvor der er liv store dele af døgnet. Herudover er der besøg i gadens lidt spredte butikker, rekreative ture på Randersgade og periodevist mange gæster, som krydser mellem blandt andet S-togsnettet og kulturtilbud i Parken.

1.1

Kortlægning, registrering og analyse

LINQ Trafikrådgivning har gennemført en omfattende kortlægning og analyse af eksisterende forhold og udfordringer. Analysen omfatter i hovedtræk:

- Maskinelle tællinger af trafikmængder og hastighed samt supplerende mindre tællinger af krydsende fodgængere
- Særligt fokus på situationen om morgenen ved skolerne, hvor adfærdsmønstret er registreret på stedet samt ved brug af drone- og videokamera
- Gennemgang af de fysiske forhold på strækningen med fokus på trafiksikkerhed
- Observationer af særlige mønstre, fx busparkering og varelevering samt trafikmiljøet i weekenden, hvor skoletrafikken ikke fylder
- Analyse af politiregistrerede uheld
- Vurdering af foreliggende tryghedsundersøgelse

1.2

Inddragelse af omverdenen

Som en del af analysen er elever, forældre og skoleledelser samt Østerbro Lokaludvalg inddraget. Det er gjort gennem følgende aktiviteter:

- **Tre workshops med elever**
Her har eleverne kortlagt og fremvist utrygge steder samt arbejdet med trafiksikre budskaber til alle trafikanter på Randersgade
- **En workshop med forældre og skoleledelser på tværs af de tre skoler**
Her har de voksne drøftet utrygge steder og idéer til forbedring af stederne
- **En workshop med Østerbro Lokaludvalg og skolerne**
Her er løsningsmuligheder drøftet for hele Randersgade under ét med fokus på de særlige behov, som hver af de mange aktiviteter i gaden medfører

2

Sammenfatning og oplæg til løsning

Foranalysen har vist et stort behov for tydelige og trygge krydsningspunkter. I dag er mange elever i tvivl om, hvor det er hensigtsmæssigt at krydse. Der er især behov for gode krydsninger ved skolerne samt ved Nøjsomhedsvej og Bopa Plads.

En særlig udfordring er forholdene for skolepatruljer og manglende tilladelse hertil. Generelt savner skolerne tiltag, som gør det tydeligt for trafikanterne, hvor der er skoler.

Analysen har også vist, at parkerede biler – både de ulovlige på cykelbanen og de lovlige parkeringer – skaber utryghed og farlige situationer. Det skyldes, at oversigten bliver forringet, ligesom cyklister er nødt til at trække op på fortovet eller ud på vejen, når biler er parkeret i cykelbanen.

Herudover medfører store køretøjer utryghed – især om morgenen inden ringetid.

Dispositionsforslag

Der er udarbejdet tre dispositionsforslag på baggrund af analyser og dialog med interessenter. Forslagene omfatter i hovedtræk:

- **Forslag 1: De nødvendige tiltag for at opnå god trafiksikkerhed på skolevejen**
 - Sikre og tydelige krydsningspunkter samt effektiv fartdæmpning
 - Begrænsning af parkerede biler ved skolerne, så oversigten bliver forbedret
 - Forbedring af krydsene ved Nøjsomhedsvej og Strandboulevarden
 - Tydeliggørelse af skolerne ved hjælp af skiltning
- **Forslag 2: Kompromis med prioritering af alle trafikantgrupper**
 - Sikre og tydelige krydsningspunkter samt effektiv fartdæmpning
 - Forbedring af krydsene ved Nøjsomhedsvej og Strandboulevarden
 - Cykelstier med kantsten, hvilket kræver inddragelse af lille del af fortovet i den ene vejside
 - Skolezoner med særligt fokus på skolerne samt endnu bedre krydsningsforhold
 - Lidt bedre forhold for varelevering og institutionsbus.
- **Forslag 3: Prioritering af cyklister og fodgængere på bekostning af biltrafikken**
 - Ensretning af Randersgade mod nord
 - Meget brede cykelstier og uændrede fortove generelt
 - Bedre forhold for varelevering og institutionsbus
 - Ekstra plads på fortovet ved Randersgades Skole til ladcykler
 - Plads til mindre grønne bede og/eller ny cykelparkering i gaden

De tre forslag er beskrevet i nærværende dokument. Situationsplaner, fællesledningsplaner og et anlægsoverslag fremgår desuden af separate dokumenter.

2.1

Oplæg til tiltag på Randersgade som sikker skolevej

Forslag 1: De nødvendige tiltag for at opnå god trafiksikkerhed på skolevejen

Forslag 1 kan betragtes som en basisløsning, som omfatter de mest nødvendige tiltag på en trafiksikker skolevej. Dog vil især cyklister fortsat opleve utryghed, ligesom udfordringerne med parkering og store køretøjer kun delvist bliver løst.

Forslaget har – på grund af den manglende cykelsti – markant lavere omkostninger end de to øvrige forslag. En stor del af økonomien er desuden bundet til opdatering af en række overkørsler, hvilket kun i nogen grad medvirker til øget trafiksikkerhed.

Forslag 2: Kompromis med prioritering af alle trafikantgrupper

Forslag 2 er en mere helstøbt løsning, som – udover gode krydsninger og effektiv fartdæmpning – omfatter cykelstier og plads til varelevering. Forslaget giver meget god trafiksikkerhed for alle trafikantgrupper og adresserer mere eller mindre alle de udfordringer, som analysen har afdækket.

Forslag 3: Prioritering af cyklister og fodgængere på bekostning af biltrafikken

Forslag 3 giver ligeledes meget god trafiksikkerhed for alle trafikantgrupper. Ensretningen giver plads til brede cykelstier, ligesom mængden af biler bliver reduceret. Herudover bliver der plads til grønne bede samt bedre ankomstforhold ved flere af skolerne – blandt andet med plads til kortvarig parkering af ladcykler ved aflevering og afhentning.

Både Forslag 2 og 3 er markant dyrere end Forslag 1. Det skyldes primært cykelstierne, som kræver omlægning af fortovene for at opnå passende lysning på kantsten.

Oplæg til videre forløb

Det er vurderet, at Forslag 3 giver de største forbedringer af skolevejen. Det er endvidere vurderet, at omvejskørslen for bilister på Randersgade er acceptabel. Dog er det stort set uundgåeligt, at der kommer lidt mere biltrafik på nogle af de små sidegader. Beboerne her kan opleve selv små trafikstigninger som store gener. Endvidere vil en ensretning gøre varelevering og renovation mere besværlig – men ikke umulig.

På denne baggrund er der lagt op til at udføre et fuldskalaforsøg med en ensretning mod nord. Forsøget bør vare mindst 3-6 måneder, så der høstes erfaringer fra forskellige årstider og spidsbelastninger. Det kan overvejes at lade andre trafikreguleringer indgå i forsøget, fx ensretning af en kortere del af gaden eller indkørselsforbud om morgenen.

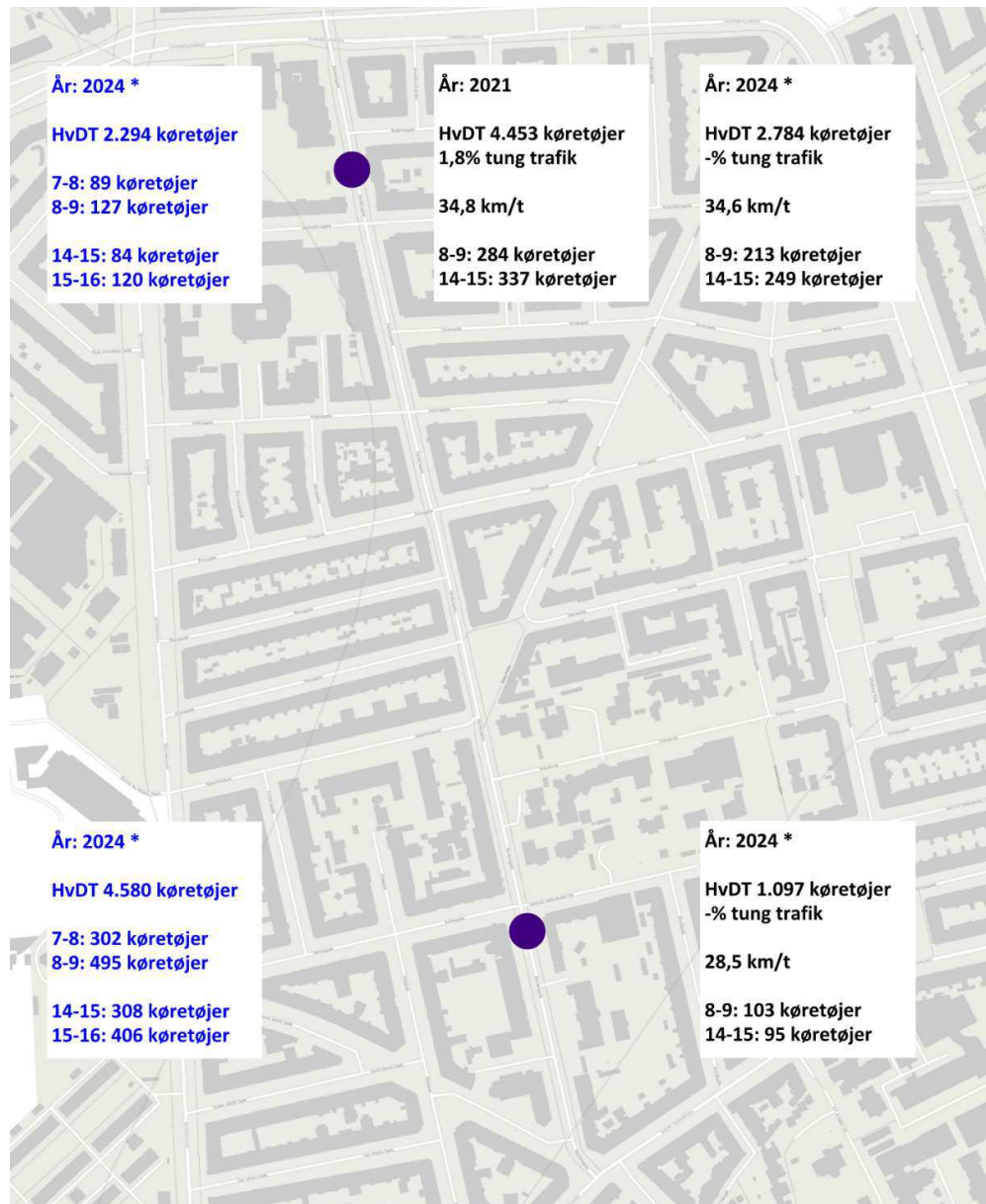
Under alle omstændigheder bør en ensretning af Randersgade ses i sammenhæng med igangværende overvejelser om regulering af samlede trafikøer i byen.

Hvis fuldskalaforsøget viser for store trafikale gener af en ensretning, vil Forslag 2 give en trafiksikker skolevej med markante forbedringer i forhold til i dag. Ved projektering af Forslag 2 kan det overvejes at gøre cykelstierne bredere på bekostning af fortovenes bredde – dog under hensyntagen til principperne i ”Cykelfokus 2024”.

3

Trafikmængder og hastighed

Der er udført maskinelle tællinger af trafikken i snit i begge ender af Randersgade i 2024. Resultatet er vist på kortet nedenfor, hvor også en tælling af biltrafik fra 2021 er vist.



Figur 1. Trafiktællinger på Randersgade. Tælling af cykler og knallerter er vist med blå. *Tællingen er afbrudt på grund af hærverk efter 3-4 dage. Hverdagsdøgnetrafikken er aflæst som gennemsnit af de talte dage.

Herudover er der på en weekenddag talt ca. 1.050 krydsende fodgængere og cyklister mellem Nøjsomhedsvej og Randersgades Skole på 2,5 timer. Det svarer til ca. 400 krydsende fodgængere og cyklister pr time, hvilket er omtrent samme mængde som om morgenen inden ringetid.

4

Trafikal adfærd om morgenen ved skolerne

Den trafikale adfærd om morgenen ved skolerne er vurderet gennem besigtigelser og observationer ved hver af de tre skoler forud for skolens ringetid. Desuden er der suppleret med videooptagelser fra drone og kamera i gadeplan. De konstaterede udfordringer er sammenfattet på de følgende sider for hver af de tre skoler.



Vibenshus Skole

Mange fodgængere krydser Randersgade. Skolepatruljens forhold er stærkt begrænsede, da der hverken er fodgængerfelt eller fysisk fartdæmpning.

Få biler standser på Randersgade foran skolen. Det foregår relativt roligt og overskueligt. Den primære adgang til skolen ligger på Kertemindegade.



Randersgades Skole

Mange elever ankommer til skolen på cykel og til fods. Det giver til tider udfordringer på fortovet foran skolen, hvor pladsen er meget begrænset.

Nord for skolen kan Randersgade krydses i signalet ved Århusgade. Syd for skolen er der ingen gode krydsningspunkter.

Meget få biler standser på Randersgade i nærheden af skolen. Standsning og parkering foregår primært på Århusgade.



Heibergskolen

Mange elever ankommer til skolen på cykel eller til fods. En del cyklister krydser Randersgade ved Rothesgade og kører herefter imod færdselsretningen – og i nogle tilfælde på fortovet – for at komme frem til skolen.

Relativt få biler standser foran skolen, men de få biler skaber u hensigtsmæssige situationer, fordi bilerne holder ulovligt eller uhensigtsmæssigt. Det resulterer blandt andet i, at cyklister må ud på kørebanen.

Figur 2. Trafikal adfærd om morgenen ved skolerne.

4.1

Vibenshus Skole

Generelt er det trafikale billede på Randersgade ved Vibenshus Skole roligt. Relativt få biler standser og sætter elever af på Randersgade ud for skolen. Øvrig biltrafik holder farten nede på grund af bumpet ud for skolen. Det giver til tider lidt udfordringer for bilisterne, at bumpet indsnævrer vejen til ét kørespor.

Mange elever til fods og på cykel krydser Randersgade i krydset ved Vordingborggade. Eleverne skal enten videre til skolens hovedindgang på Kertemindegade eller gennem skolegården fra Randersgade. I den sidste tid inden ringetid står en skolepatrulje på Randersgade umiddelbart nord for Vordingborggade. De fleste elever krydser ved skolepatruljen, mens en del krydser uden for skolepatruljen.

Det er vurderet, at skolepatruljen virker efter hensigten. Dog er det uhensigtsmæssigt, at skolepatruljen fungerer uden trafik- eller fartregulerende tiltag. De manglende tiltag er især en udfordring, når der ikke er skolepatrulje. Det er desuden problematisk, at parkeringsbåsen nærmest krydsningspunktet i høj grad begrænser oversigten for både cyklister og bilister til krydsende fodgængere.



Figur 3. Parkeringsbåse meget tæt på krydsningspunktet ved Vordingborggade, hvor der er skolepatrulje om morgenen.



Figur 4. Udposning på fortovet ved Strandboulevarden, som tvinger cyklister ud på vejen for at fortsætte ad cykelbanen på Randersgade.

Den største udfordring på Randersgade ved Vibenshus Skole er udformningen af krydset ved Strandboulevarden. Her er oversigten for bilister begrænset ved kørsel ud fra Randersgade samt ved højresving ind mod Randersgade. Det skyldes blandt andet, at Strandboulevarden forlægges ved krydset med Randersgade. Den begrænsede oversigt gør af og til, at cyklister og fodgængere bliver set meget sent af svingende bilister, som har stort fokus på biltrafikken eller øvrige trafikanter på cykel eller til fods.

En særskilt udfordring i krydset med Strandboulevarden er cyklisters rute fra vest mod Randersgade. Her skal cyklister – på grund af fortovets udposning – ud på vejen, hvorefter de kan cykle ind på den afmærkede cykelbane. Det ville være hensigtsmæssigt,

hvis cyklisterne kunne køre direkte fra cykelstien på Strandboulevarden til cykelbanen på Randersgade.



Figur 5. Udfordringer på Randersgade ved Vibenshus Skole.

4.2

Randersgades Skole

Det kan være uklart for eleverne, hvor det er mest hensigtsmæssigt at krydse Randersgade ved Randersgade Skole. Mange cyklister og fodgængere kommer fra Nøjsomhedsvej og finder det mest naturligt at krydse her, mens andre krydser mere spredt – blandt andet ved bumpene. Her er det dog en udfordring, at bumpene er afgrænset af en smal kantstenshelle, som dog ikke er egnet som støttepunkt.

Det er naturligt for mange at krydse Randersgade ud for skolens indgang eller ud for adgangen til cykelparkeringen. Endelig benytter mange fra nord signalet ved Århusgade.



Figur 6. Tæt skole- og institutionstrafik ved Nøjsomhedsvej samt parkeret bil ud for Bopa Plads.

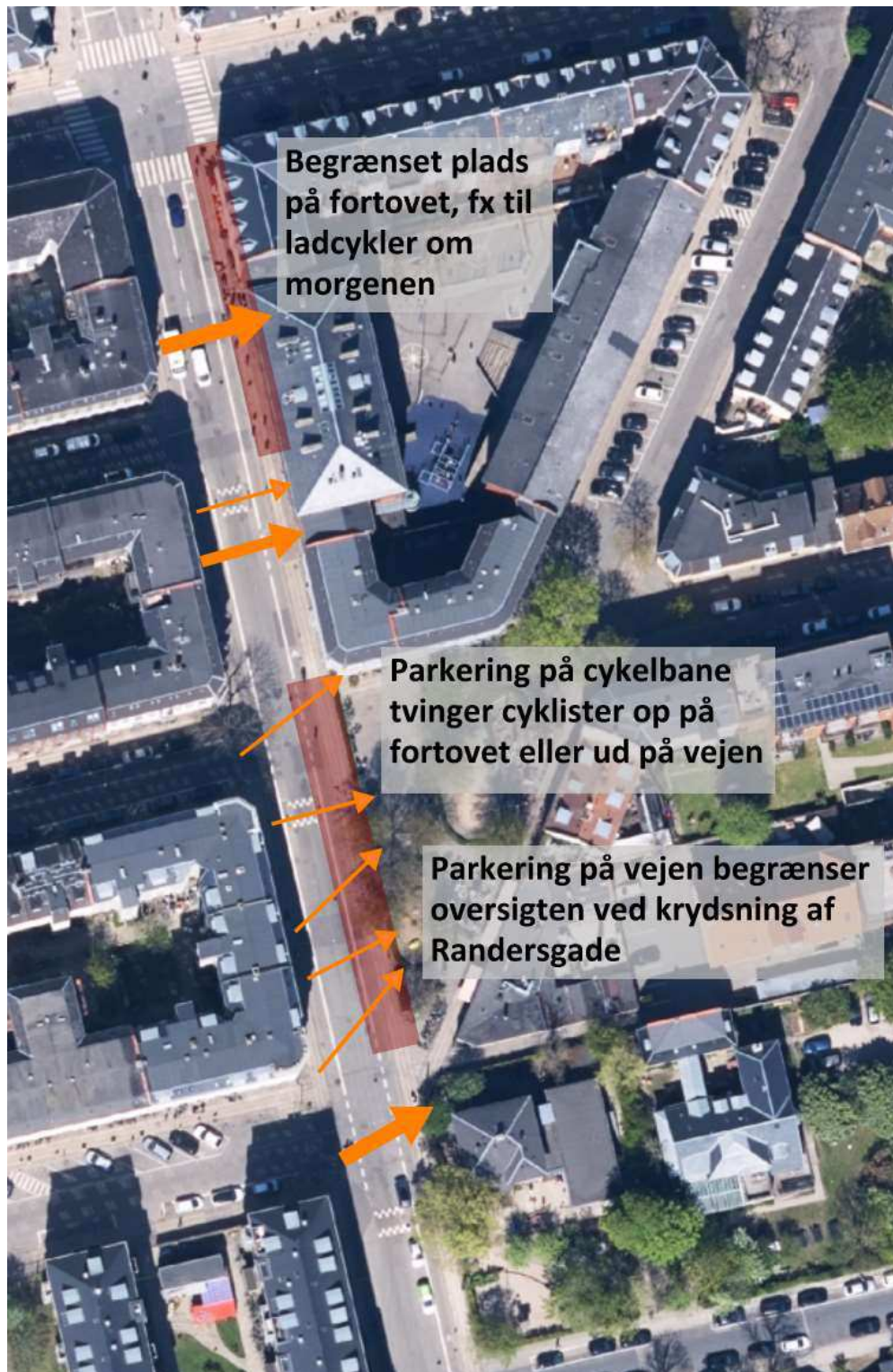


Figur 7. Cyklist bliver presset ud på vejen på grund af parkeret bil på cykelbanen (og fortovet).

Krydsende cyklister og fodgængere på Randersgade er ofte udfordret af parkerede køretøjer på cykelbanen eller vejen ud for Bopa Plads. Parkerede biler begrænser oversigten ved krydsning af Randersgade. Desuden bliver cyklister langs Randersgade tvunget op på fortovet – til stor gene for fodgængere – eller ud på vejen, hvor de kan være svære for bilister at nå at se i tide.

Ud for skolen er fortovet ikke bredt nok til at håndtere den tætte trafik om morgenen. Her mødes elever til fods og på cykel (mod cykelkælderens) samt forældre, som har behov for at parkere en ladcykel eller almindelig cykel på fortovet. Der er hegn umiddelbart ud for skolens indgang, men længere nede ad Randersgade kan cyklister og fodgængere på fortovet blive presset ud på cykelbanen – til stor gene for cyklisterne.

Der er ikke udfordringer med parkerede biler på Randersgade ud for skolen. Til gengæld er der konstateret ulovlig parkering på Århusgade tæt ved signalet af forældre, som sætter børn af.



Figur 8. Udfordringer på Randersgade ved Randersgades Skole.

4.3

Heibergskolen

På Randersgade ud for Heibergskolen er der uoverskuelige situationer om morgenen. Det skyldes blandt andet, at elever bliver sat af fra biler, som på vejen eller på cykelbanen. Hertil kommer, at bussen til Randersgade 16 flere morgener er observeret på cykelbanen ved Heibergskolen, hvor den venter på at køre frem til Randersgade 16.

Standstning og parkering medfører, at cyklister må køre ud på vejen for at komme forbi. Desuden medfører (lovligt) parkerede biler i vejens vestside, at især ladcykler har svært ved at klemme sig forbi. Det resulterer i, at en del cyklister kører imod færdselsretningen fra Gl. Kalkbrænderivej frem til skolens indgang. Enkelte vælger at køre på fortovet, hvor der dog op til ringetid er tæt fodgængertrafik.

De parkerede biler i vejens vestside gør også, at krydsende fodgængere ikke er synlige for bilisterne, ligesom de krydsende fodgængere har svært ved at se forbi de parkerede biler. Derfor krydser mange fodgængere i krydset med Gl. Kalkbrænderivej, hvor både biltrafik og mængden af krydsende cyklister og fodgængere gør situationen uoverskuelig.



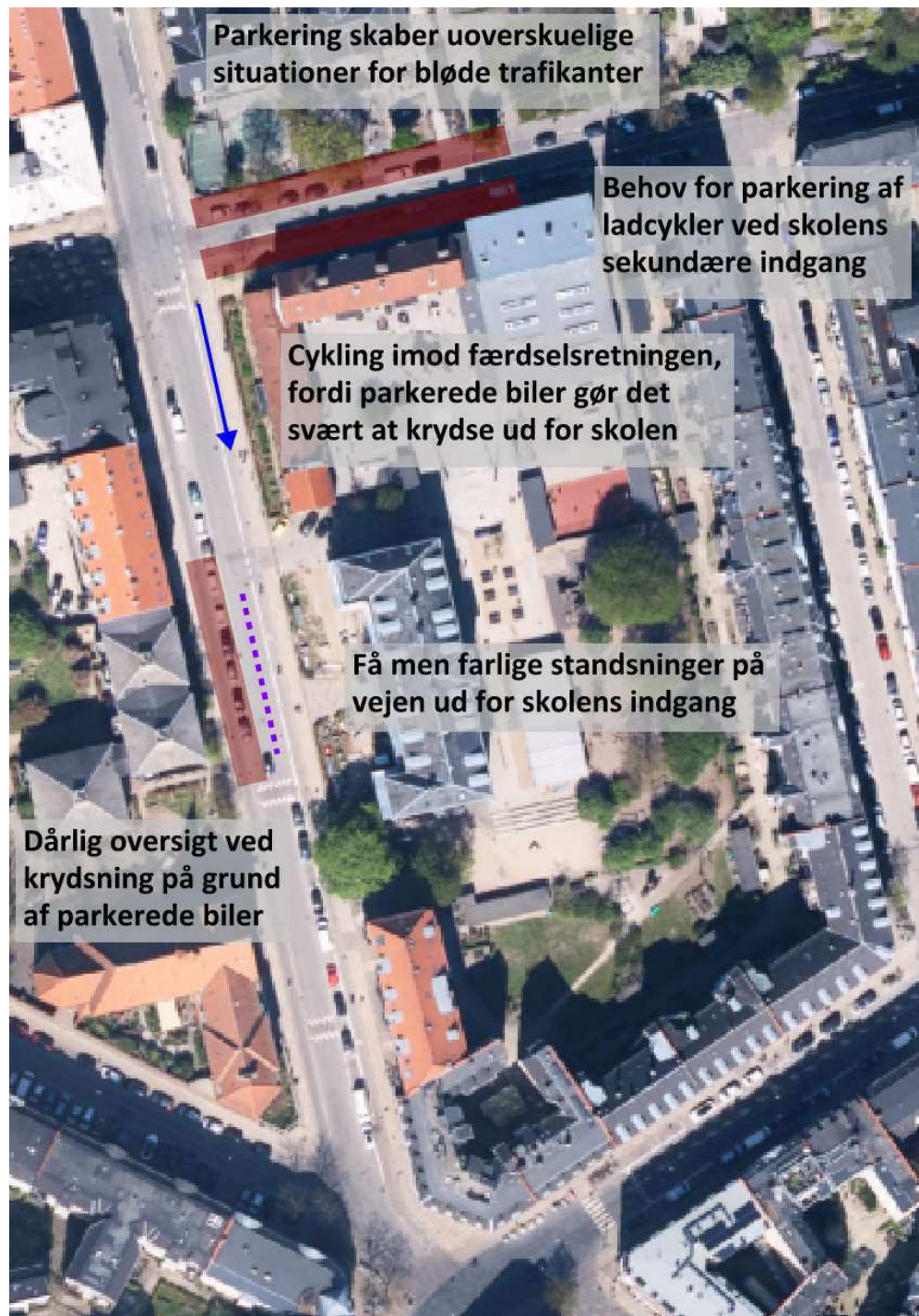
Figur 9. Tæt trafik på fortovet og cyklister i begge retninger foran skolens indgang. Cyklen imod færdselsretningen har formentlig valgt dette, fordi parkerede biler i vejens vestside gør det meget svært at krydse ud for skolens indgang.



Figur 10. Afsætning af elever midt på vejen frister bagfrakommende bil til at køre over i modsatte cykelbane. Her kører samtidig cyklister i høj fart.

Også på Gl. Kalkbrænderivej er situationen om morgenen svær at overskue. Det skyldes blandt andet, at parkering til skole og nærliggende institutioner primært foregår her. Samtidig er der dog cykelparkering for en del af de yngste elever, ligesom forældre har behov for at parkere deres ladcykel her. Forholdene på Gl. Kalkbrænderivej bliver forværret af, at der nord for vejen ikke er niveauforskel mellem parkering og gangareal.

Der er konstateret ulovlig – og stærkt u hensigtsmæssig – parkering på Gl. Kalkbrænderivej op mod krydset med Randersgade, hvilket gør det svært for cyklister at passere. Endvidere begrænser de parkerede biler oversigten.

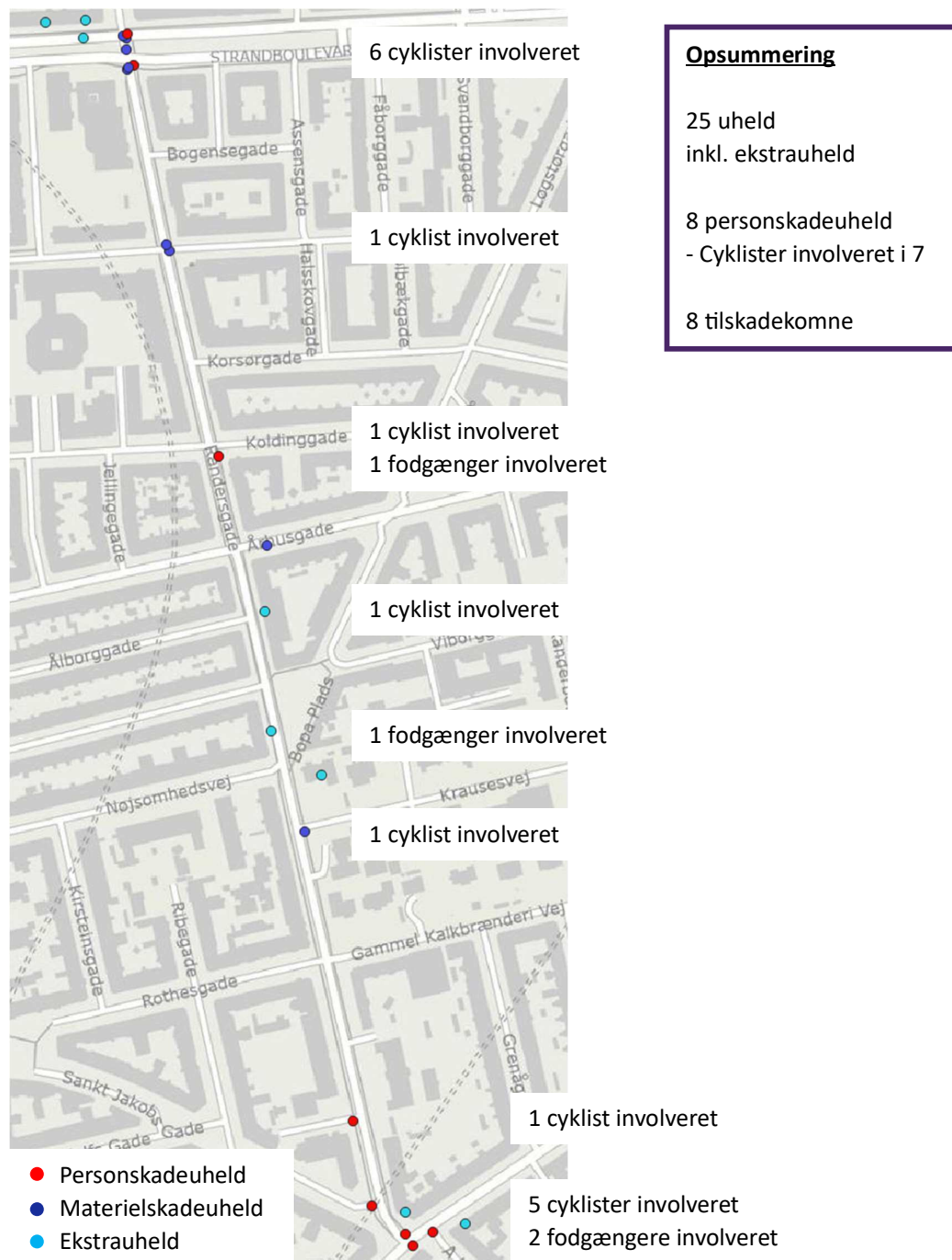


Figur 11. Udfordringer på Randersgade ved Heibergskolen.

5

Uheldsanalyse

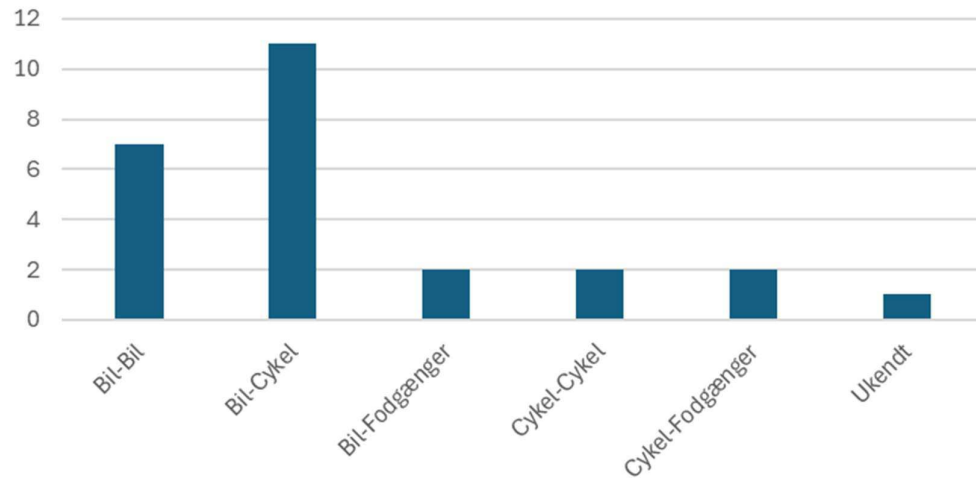
De politiregistrerede uheld i perioden 2019-2023 på Randersgade er analyseret. På kortet og i skemaet er en oversigt over uheldene.



Figur 12. Politiregistrerede uheld i perioden 2019-2023 på eller meget tæt ved Randersgade. Data vises som udtrukket fra vejman.dk i september 2024.

De involverede parter

De involverede parter i uheldene på og tæt ved Randersgade er vist i figuren nedenfor. Der er oftest mindst én bil involveret, og der er ofte en cyklist involveret.

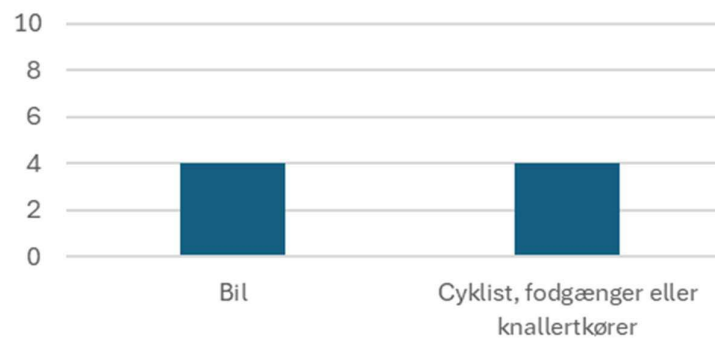


Figur 13. Involverede parter i de analyserede politiregistrerede uheld.

Modparten ved personskadeuheld

I syv af otte personskadeuheld har der været en cyklist involveret. I det ottende uheld – samt i to af de syv personskadeuheld med cyklister – har der været en fodgænger involveret. Figuren nedenfor viser modparten i de otte personskadeuheld.

I halvdelen af personskadeuheldene har modparten været en fodgænger, cyklist eller knallertkører.



Figur 14. Modpart ved de otte personskadeuheld.

Uheld med fodgængere og cyklister omkring skolens ringetid

De politiregistrerede uheldsoplysninger fortæller ikke direkte, om der har været skolebørn involveret. Derfor er data gennemløbet for at finde uheld med cyklister eller fodgængere, som er foregået i tidsrummet 7-9 på hverdage. Blandt sådanne uheld er det konstateret, at alderen på de involverede trafikanter ikke svarer til alderen på skolebørn.

På denne baggrund er det vurderet, at der ikke er sket politiregistrerede uheld i analyseperioden med cyklister eller fodgængere på vej til skole om morgenen. Det er dog muligt, at der er sket uheld på andre tidspunkter af døgnet, hvor cyklister eller fodgængere i skolealderen har været involveret.

Vurdering af uheldsbilledet

Bortset fra krydsene ved Strandboulevarden og Nordre Frihavnsgade er der ingen koncentrationer af politiregistrerede uheld. Større ombygninger af de to nævnte kryds ligger uden for denne opgave.

Der har været 16 cyklister og 4 fodgængere involveret i de 25 uheld. Antallet af involverede cyklister er højt. Ligeledes er det markant, at andre cyklister og fodgængere (samt en enkelt knallert) er modparten i halvdelen af personskadeuheldene.

På denne baggrund er det vurderet, at der er behov for at forbedre trafikikkerheden for især cyklister – ikke mindst med fokus på konflikterne mellem cyklister og andre cyklister eller fodgængere.

Der er en tendens til, at uheld med cyklister og andre cyklister eller fodgængere ofte sker på fri strækning, mens uheld med en bil og en cykel ofte sker i kryds.

Det er vurderet at følgende tiltag kan mindske risikoen for uheld svarende til de politiregistrerede uheld:

- Tydeliggørelse af cyklister i vigepligtskryds, fx med gennemført cykelsti og fortov samt cykelsymboler
- Brede separate arealer (cykelsti og fortov), så cyklister ikke presses til at benytte fortovet.
- Sikre krydsningspunkter, så fodgængere og cyklister ikke bliver overset, når de krydser Randersgade

Herudover kan kampagner og nudging hjælpe til at skabe en mere hensynsfuld adfærd i trafikken, hvor cyklister og fodgængere viser større hensyn til hinanden.

6

Tryghed

Trafikanternes tryghed er tidligere undersøgt ved hjælp af en spørgeundersøgelse i 2020. Et udtræk af data fra beboere på og meget tæt ved Randersgade viser i hovedtræk:

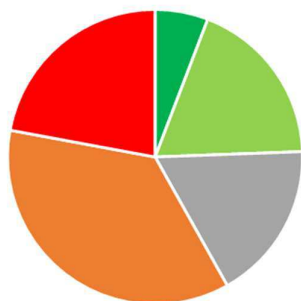
- Mange skoleelever (og forældre som har svaret på deres barns vegne) er utrygge ved at færdes på deres vej til skole.
- Årsagen til utryghed er ofte, at der er mange biler, og at det er svært at krydse vejen.
- En stor del af forældrene vurderer ikke, at deres barn kan komme i skole på cykel på egen hånd
- Langt størstedelen af eleverne kommer til skole til fods eller på cykel – nogle sammen med en voksen, der tilsvarende er til fods eller på cykel

Nedenfor er udvalgte figurer vist, baseret på udtrækket af data fra spørgeundersøgelsen fra 2020.

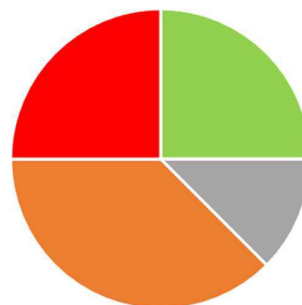
Tryghed på skolevejen

Både elever og forældre er utrygge ved at færdes på skolevejen.

Jeg er tryk ved **mit barns** vej til skole?



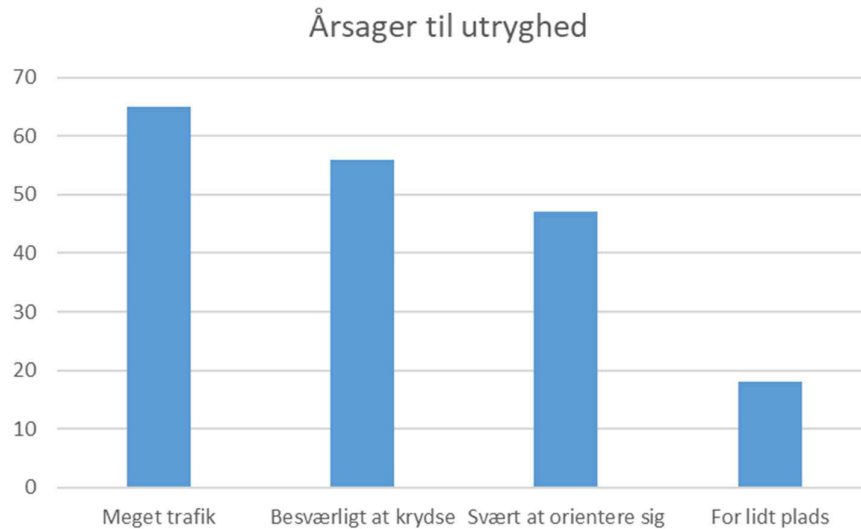
Jeg er tryk ved **min** vej til skole



■ Meget enig ■ Enig ■ Hverken enig eller uenig ■ Uenig ■ Meget uenig ■ Enig ■ Hverken enig eller uenig ■ Uenig ■ Meget enig

Figur 15. Tryghed på skolevejen, besvaret af elever samt forældre på de mindste elevers vegne.

Årsagerne til utryghed er vist i figuren på næste side. Disse årsager stemmer godt overens med dialogen med elever på de tre skoler. I denne dialog blev især mangelfulde krydsningspunkter og uoverskuelighed på grund af mange biler – herunder parkerede biler – fremhævet som årsager til utryghed.

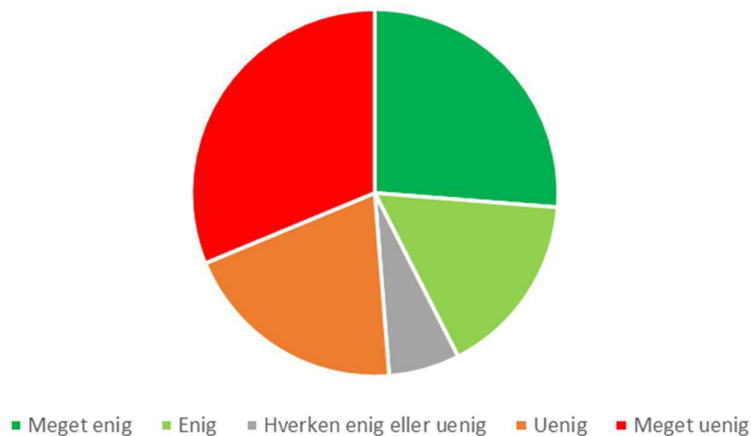


Figur 16. Årsager til utryghed.

Transport til skole

Undersøgelsen viser, at mange forældre vurderer, at deres børn ikke kan komme til skole på cykel på egen hånd, jf. figuren nedenfor.

Mit barn kan komme til skole på cykel på egen hånd



Figur 17. Svar på udsagnet: "Mit barn kan komme til skole på cykel på egen hånd".

Undersøgelsen viser samtidig, at mange elever rent faktisk cykler eller går til skole – eventuelt sammen med en voksen. Dette stemmer meget godt overens med de observationer, som er gjort på Randersgade. Observationerne indikerer, at langt størstedelen af eleverne kommer til skole på cykel eller til fods, mens en lille andel bliver kørt i bil.

7

Inddragelse af omverdenen

Inddragelsen har omfattet:

- **Tre workshops med elever**
Her har eleverne kortlagt og fremvist utrygge steder samt arbejdet med trafiksikre budskaber til alle trafikanter på Randersgade
- **En workshop med forældre og skoleledelser på tværs af de tre skoler**
Her har de voksne drøftet utrygge steder og idéer til forbedring af stederne
- **En workshop med Østerbro Lokaludvalg og skolerne**
Her er løsningsmuligheder drøftet for hele Randersgade under ét med fokus på de særlige behov, som hver af de mange aktiviteter i gaden medfører

7.1

Workshops med elever

På hver skole er der afholdt en workshop med en gruppe elever. Hver workshop har været inddelt i to dele:

- Del 1: Udpegning af utrygge steder samt drøftelse af årsager hertil
- Del 2a: Fremvisning af de utrygge steder ved fælles tur på Randersgade
- Del 2b: Udarbejdelse af trafiksikre budskaber til trafikanterne på Randersgade

I Del 2 har gruppen af elever været opdelt, således at de enten har deltaget i 2a eller 2b.

Elevernes udpegning og fremvisning af utrygge steder

På næste side er vist en række steder, hvor eleverne har fremhævet utryghed i trafikken. Årsager til utrygheden er drøftet med eleverne og efterfølgende fremvist ved en fælles besigtigelse. I hovedtræk er årsagerne til utrygheden:

- **Svært at krydse Randersgade**
Som fodgænger er det svært at gennemskue, hvor det er meningen, at man skal krydse Randersgade. Nogle bruger bumpene, mens andre prøver at lægge afstand til parkerede biler, så oversigten ikke bliver begrænset. Flere elever har et ønske om skolepatrulje ved deres skole.
- **Cyklister og fodgængere er ikke altid synlige for bilisterne**
I kryds oplever eleverne, at bilisterne ikke altid har øje for cyklister og fodgængere. Herudover kan parkerede biler skjule krydsende fodgængere.
- **Fodgængere og cyklister bliver presset af cyklister**
Parkerede biler på cykelbanen tvinger cyklisterne op på fortovet, hvilket presser fodgængerne. Desuden oplever elever, at voksne cyklister klemmer dem på cykelbanen, som ikke er bred nok til at håndtere cykeltrafikken om morgenen.
- **Efter skole skal mange elever til fritidstilbud på Kennedygården**
Elever fra alle tre skoler går eller cykler efter skole til Kennedygården på Nøjsomhedsvej. Det skaber relativt store strømme tidligt eftermiddag – også på tværs af Randersgade, idet to af skolerne ligger på øst for vejen.



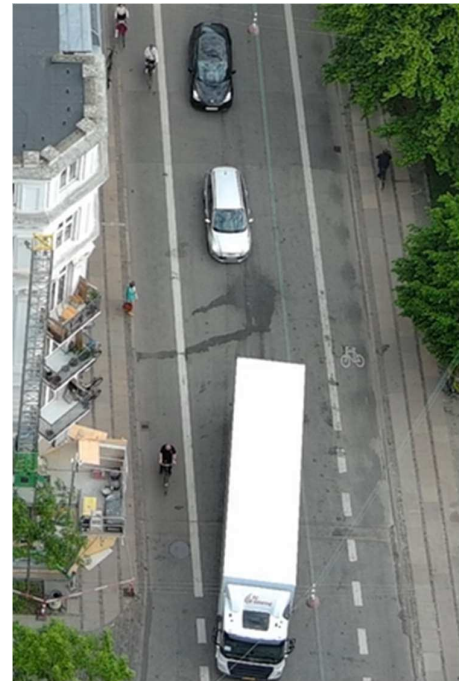
Der er ingen oplagte krydsningspunkter på Randersgade – heller ikke for institutioner på tur.



I perioder – både før ringetid og inden fælles afgang mod fritidstilbud på Kennedygården – er der behov for plads til fodgængere på fortovet ved skolerne.



På vej til Kennedygården på Nøjsomhedsvej krydser elever Randersgade flere steder, dog især i nærheden af krydset med Nøjsomhedsvej.



Især store køretøjer skaber utrygge situationer for eleverne – her ved Nøjsomhedsvej.

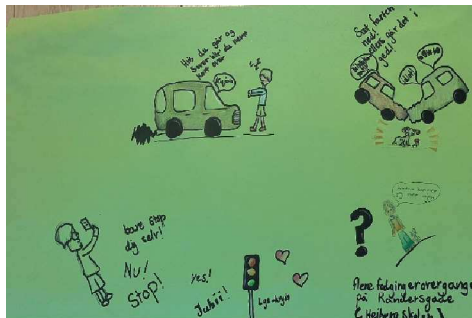


Parkerede biler gør det svært for cyklister og fodgængere at komme frem.

Figur 18. Trafikale udfordringer på Randersgade.

Trafiksikre budskaber

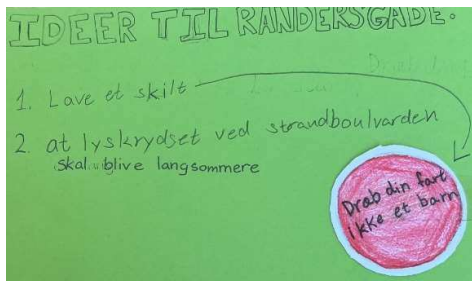
I det følgende er nogle af elevernes budskaber om sikker trafik gengivet. Elevernes illustrationer uddyber nogle af årsagerne til utryghed i trafikken.



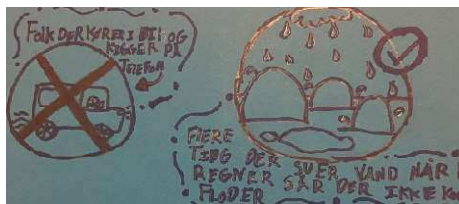
Lav fart og flere sikre krydsningspunkter vil gøre vejen til skole mere tryk for eleverne.



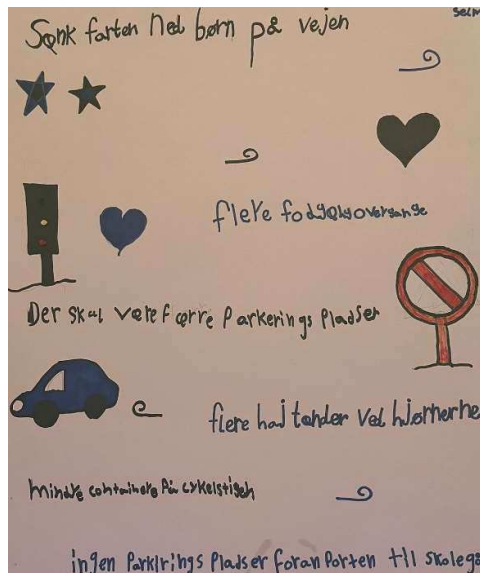
Ønske om skolepatrulje og mere grønt i signalet ved Århusgade.



Idé til kampagne for lavere fart på Randersgade i skoletiden.



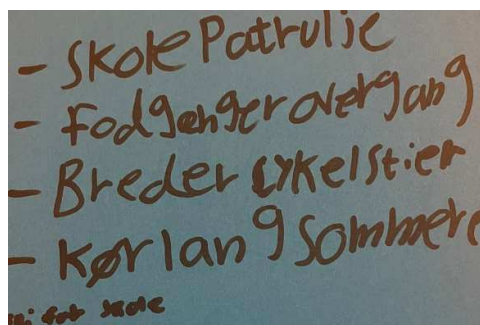
Forslag om god adfærd i trafikken samt klimatilpasning.



Ønske om flere sikre krydsningspunkter, lavere fart og færre parkerede biler, som begrænser oversigten.



Illustration af udfordring ved Nøjsomhedsvej, som er ét af de steder, hvor elever til fods oplever, at bilerne ikke overholder deres vigepligt.



Ønsker: Skolepatrulje, fodgængerfelt, brede cykelstier og lav fart – samt fri fra skole.

Figur 19. Trafiksikre budskaber, udarbejdet af elever på skolerne på Randersgade.

7.2

Workshop med forældre og skoleledelser

På en fælles workshop på tværs af de tre skoler har skoleledelser og 3-5 forældre fra hver skole drøftet utrygge steder, uhensigtsmæssig adfærd og ønsker til forbedringer af trafikikkerheden og trygheden.

Udover de udfordringer, som fremgår af beskrivelsen af elevernes workshop, har forældre og skoleledelser peget på følgende:



Tung trafik skaber utryghed. Det gælder især, når varelevering og renovation foregår i tidsrummet lige inden skolernes ringetid.

Der er ønske om at forbyde tung trafik om morgenen på Randersgade – herunder også renovationskøretøjer.



Når bussen holder ved skolerne eller Randersgade 16, er der ofte mange forældre på cykelbanen, hvilket blokerer for cykeltrafikken. Desuden er der trængsel på fortovet, hvor der ikke er plads nok. Der er en fælles erkendelse af, at bussen skal kunne holde på Randersgade, da alternativerne i sidegaderne ikke er gode.



Afsætning af elever i bil er primært en udfordring ved Heibergskolen, hvor udfordringen i øvrigt er størst på Gl. Kalkbrænderivej.

Der er et stort ønske om bedre plads til parkering af ladcykler om morgenen.



I krydset med Strandboulevarden er oversigten begrænset, og især cyklister kan blive overset af bilisterne.

Der er ønske om bedre oversigt og afvikling af trafikken i krydset. En rundkørsel er foreslået.



Det er ikke tydeligt for alle trafikanter på Randersgade, når de er i nærheden af en skole. Derfor ønsker skoleledelser og forældre, at det bliver tydeligere for især bilister, når de er tæt ved en skole og derfor bør udvise særligt hensyn.



Bilerne fylder meget på Randersgade. Derfor er det foreslået at ensrette gaden. Flest har talt for at ensrette gaden mod nord. Nogle af forældrene har udtrykt bekymring for trafik på andre gader som følge af en ensretning.

Figur 20. Trafikale udfordringer på Randersgade.

7.3

Workshop med Østerbro Lokaludvalg og skolerne

For at tilpasse analyse og løsningsforslag til de særlige behov, der findes på Randersgade, har et bredt udsnit af interessenterne været inviteret til en workshop. På workshoppen deltog skolernes ledelse, nogle forældre og to repræsentanter fra Østerbro Lokaludvalg. En række af de øvrige inviterede interessenter deltog ikke.

Indholdet på workshoppen var i hovedtræk:

- Præsentation af analysen i form af trafikale data samt observationer og registreringer
- Principper og løsningsmuligheder
- Fælles drøftelse

Drøftelsen blev primært rettet mod løsningsmuligheder, herunder konkrete ønsker. Blandt andet blev potentialer og opmærksomhedspunkter ved en ensretning af Randersgade drøftet. I den forbindelse blev der drøftet forskellige varianter og retninger for en eventuel ensretning.

Lokaludvalg Østerbro har indledningsvist givet til kende, at de ønsker et forslag til en omfattende løsning, hvor udfordringerne forbedres i høj grad.



Randersgade har mange andre funktioner end at være skolevej. Blandt andet tager mange borgere ophold på og omkring Bopa Plads, hvor gadens caféliv er centreret.



Udover borgere, som tager ophold på gaden, bliver Randersgade benyttet af forbipasserende, fx løbeklubber og brugere af Parken.



Der er peget på, at en ensretning af Randersgade vil gøre biltrafikken mere overskuelig, og det vil derved blive lettere at krydse vejen. Samtidig blev der peget på, at en ensretning kan give uforudset biltrafik på andre veje i nærheden.

Figur 21. Trafikale udfordringer på Randersgade.

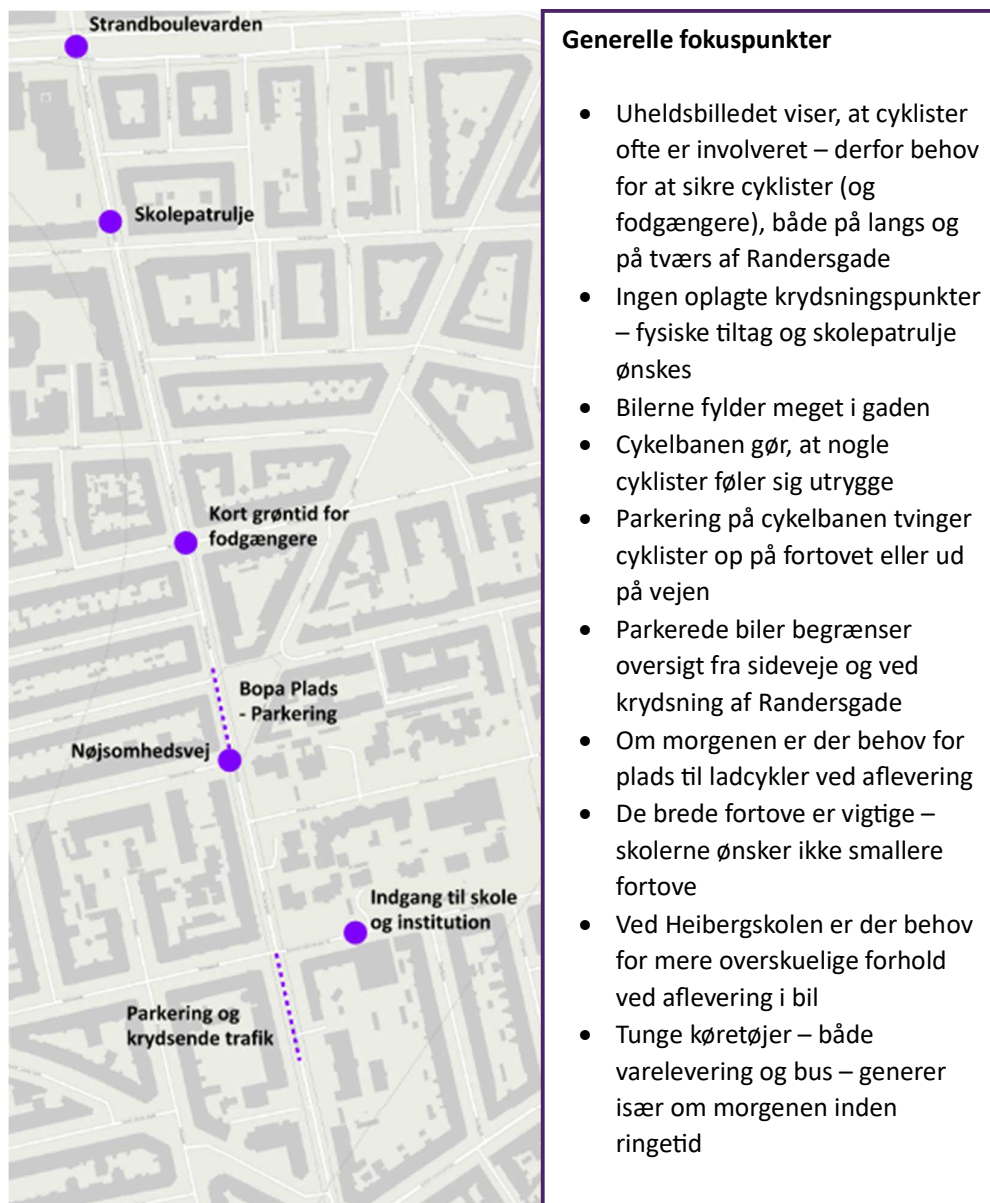
8

Opsummering og principper for løsninger

Flere af delanalyserne har peget i samme retning. Krydset ved Nøjsomhedsvej er fx udpeget og højt prioriteret af både elever, forældre og skoleledelse. Krydset er desuden kortlagt som en udfordring i gennemgangen af fysiske forhold på Randersgade.

Ligeledes har de forskellige interessenter alle peget på, at bilerne fylder meget i gaden, samt at cyklister og fodgængere bør prioriteres højere.

På figuren nedenfor er de væsentlige udfordringer opsummeret.



Figur 22. Opsummering af analyserne.

8.1

Fokus for dispositionsforslag

Med udgangspunkt i de afdækkede udfordringer er det vurderet, at en løsning på Randersgade først og fremmest skal have følgende generelle fokusområder:

- Der bør være tydelige og trafiksikre krydsningspunkter flere steder på Randersgade.
- Bilernes fart skal holdes nede.
- Varelevering og institutionsbus bør have bedre forhold, så de ikke skaber farlige situationer for cyklister og fodgængere.
- Parkerede biler på cykelbanen bør ikke forekomme, da det skaber farlige situationer. Udfordringen er især stor ved Bopa Plads.
- Om morgenen er der især ved Heibergskolen behov for mere overskuelighed. Afsætning fra bil skaber utrygge situationer og uoverskuelighed.
- Ved Randersgades Skole og Heibergskolen er der behov for mere plads til kortvarig parkering af ladcykler i forbindelse med aflevering og afhentning.
- Både den eksisterende og fremtidige skolepatrulje bør have bedre forhold end i dag.

Herudover er der et ønske om, at bilerne generelt fylder mindre på Randersgade samt et ønske om et mere grønt præg.

Udover de generelle fokusområder har analysen peget på følgende specifikke fokusområder:

- I krydset med Strandboulevarden er oversigten begrænset – både ved udkørsel og ved højresving ind mod Randersgade.
- Cykelstien langs Strandboulevarden er ikke forbundet med cykelbanen på Randersgade. Det vil sige, at cyklister er nødt til at køre ud på kørebanen.
- Skolepatruljen ved Vibenshus Skole har ringe vilkår, da der hverken er fodgængerfelt eller fysisk fartdæmpning.
- Ved Randersgades Skole er fortovet meget smalt, og det kan være svært at manøvrere mellem parkerede cykler og andre elever på cykel eller til fods. Her er desuden behov for plads til kortvarig parkering af ladcykler og øvrige cykler.
- I krydset med Nøjsomhedsvej har cyklister mod syd svært ved at forstå cykelstiens forløb på grund af "udposningen" på cykelstien. Desuden er der begrænset oversigt ved udkørsel. Endelig har cyklister og fodgængere svært ved at overskue at krydse Randersgade ved Nøjsomhedsvej.
- Ved Heibergskolen blokerer parkerede biler for cyklister, som ønsker at krydse Randersgade mod skolen.

Københavns Kommune overvejer at nedlægge signalanlægget ved Århusgade. Dette er ikke indarbejdet i dispositionsforslagene, da det er vurderet, at det ikke vil gøre skolevejen mere sikker eller tryk. Den videre projektering skal koordineres i forhold til en eventuel beslutning om at nedlægge signalet.

9

Dispositionsforslag

Lokaludvalg Østerbro har givet til kende, at de ønsker forslag til en omfattende løsning, hvor udfordringerne forbedres i høj grad.

På de følgende sider er tre dispositionsforslag beskrevet. Dispositionsforslagene fremgår desuden af separate tegninger. I alle forslag er der lagt op til en hastighedsbegrænsning på 30 km/t – afmærkning heraf skal koordineres med øvrige projekter for hastighed.

- **Forslag 1: De nødvendige tiltag for at opnå god trafiksikkerhed på skolevejen**
 - Sikre og tydelige krydsningspunkter samt effektiv fartdæmpning
 - Begrænsning af parkerede biler ved skolerne, så oversigten bliver forbedret
 - Forbedring af krydsene ved Nøjsomhedsvej og Strandboulevarden
 - Tydeliggørelse af skolerne ved hjælp af skiltning
- **Forslag 2: Kompromis med prioritering af alle trafikantgrupper**
 - Sikre og tydelige krydsningspunkter samt effektiv fartdæmpning
 - Forbedring af krydsene ved Nøjsomhedsvej og Strandboulevarden
 - Cykelstier med kantsten, hvilket kræver inddragelse af lille del af fortovet i den ene vejside
 - Skolezoner med særligt fokus på skolerne samt endnu bedre krydsningsforhold
 - Lidt bedre forhold for varelevering og institutionsbus.
- **Forslag 3: Prioritering af cyklister og fodgængere på bekostning af biltrafikken**
 - Ensretning af Randersgade mod nord
 - Meget brede cykelstier og uændrede fortove generelt
 - Bedre forhold for varelevering og institutionsbus
 - Ekstra plads på fortovet ved Randersgades Skole til ladcykler
 - Plads til mindre grønne bede og/eller ny cykelparkering i gaden

Parkeringsregnskab

Balance i parkeringsregnskabet kræver i alle forslag, at der findes parkeringspladser uden for Randersgade og/eller bevares pladser i gaden, som forringer trafiksikkerheden. Pladserne kan fx findes ved at etablere skråparkering i stedet for længdeparkering midt i Strandboulevarden eller ved at etablere ny længdeparkering i midten af den østlige del af Strandboulevarden. Sådanne løsninger kræver indgreb i træernes drypzone.

Anlægsoverslag

Anlægsoverslagene er baseret på erfaringspriser og indeholder skønnede udgifter til rådgivning. Overslagene er uddybet i særskilt dokument.

I alle overslag er omkostninger til opdatering af overkørsler indregnet. Denne betydelige post, som primært omfatter bedre tilgængelighed, er ikke direkte skolevejsrelateret, og det kan overvejes at trække overkørslerne ud af det aktuelle projekt.

9.1

Forslag 1: De nødvendige tiltag for en trafiksikker skolevej

Hovedindhold

Forslaget adresserer de fleste væsentlige udfordringer, som analysen har afdækket. Det gælder først og fremmest de hævede flader, som giver tydelige og trafiksikre krydsningspunkter for elever samt øvrige cyklister og fodgængere. De hævede flader giver – sammen med nye og eksisterende bump – en effektiv fartdæmpning, hvor bilerne har svært ved at køre meget hurtigere end 30 km/t.

Det er oplyst, at Københavns Kommune i 2024 eller starten af 2025 etablerer sideheller på Randersgade nord for Vordingborgvej. Der er derfor ikke vist andre tiltag her.

Ved to af skolerne bliver parkeringen begrænset, så krydsende cyklister og fodgængere får bedre oversigt. Endvidere er der lagt op til en synliggørelse af skolerne på Randersgade, så trafikanter bliver opmærksomme herpå.

Endelig er der lagt op til forbedringer i krydsene ved Nøjsomhedsvej og Strandboulevarden, som er udpeget i flere delanalyser.

Samlet vurdering af Randersgade som trafiksikker skolevej

Forslaget kan betragtes som en basisløsning, hvor der opnås god trafiksikkerhed, og hvor de mest nødvendige steder bliver adresseret. Tiltagene er tilstrækkelige til at betragte Randersgade som en sikker skolevej.

Trafikanterne kan dog fortsat opleve en del utryghed på strækningen – ikke mindst på grund af parkering på cykelbanen samt mængden af store køretøjer.

Fordele

- Lav fart samt sikre og tydelige krydsningspunkter, blandt andet ved skolerne
- Parkerede biler begrænser ikke oversigten ved de vigtigste krydsningspunkter
- Trafiksikkerhed og tryghed bliver forbedret i de mest utrygge kryds
- Forslaget er markant billigere end de to øvrige forslag

Ulemper

- I forhold til parkeringsregnskabet er der fjernet 8 parkeringspladser (nogle af de fjernede lever dog ikke op til gældende regler og anbefalinger)
- Cyklister vil fortsat opleve utryghed ved at cykle i cykelbanen
- Cyklister og fodgængere vil fortsat opleve utryghed på grund af store køretøjer

Særlige opmærksomhedspunkter

-

Anlægsoverslag

5.600.000 kr. ekskl. moms.

9.2

Forslag 2: Godt kompromis for alle trafikantgrupper

Hovedindhold

Forslag 2 rummer omtrent samme forbedringer af krydsningspunkter og bilernes fart som Forslag 1. Herudover giver cykelstierne en markant forbedring på strækningen. Det gælder både tryghed og øget sikkerhed, fordi parkering på cykelstien næppe vil forekomme i samme omfang som på cykelbanen i dag. Elever til fods vil også nyde godt af cykelstierne, fordi cyklister ikke vil blive presset op på fortovet af parkerede biler.

Ved skolerne bliver der etableret særlige tiltag, der kan betegnes som *skolezoner*. Udover advarselstavler omfatter skolezonerne hævede flader og vejindsnævringer, som gør det lettere for cyklister og fodgængere at krydse Randersgade. Ved både Heibergskolen og Vibenshus Skole giver tiltagene i skolezonerne trafiksikre forhold for skolepatruljer.

Der bliver afmærket særlige muligheder for standsning for varelevering og bus.

Samlet vurdering af Randersgade som trafiksikker skolevej

Skolevejen på Randersgade vil være meget trafiksikker – især på grund af lav fart, sikre krydsninger, cykelsti og de særlige tiltag foran skolerne. Mængden af biler vil være på samme niveau som i dag, hvilket ikke i sig selv giver udfordret trafiksikkerhed.

Fordele

- Lav fart samt sikre og tydelige krydsningspunkter, blandt andet ved skolerne
- Trafikanterne får særligt fokus på strækningerne foran skolerne, hvor mange elever krydser Randersgade
- Parkerede biler begrænser ikke oversigten ved de vigtigste krydsningspunkter
- Trafiksikkerhed og tryghed bliver forbedret i de mest utrygge kryds
- Trygheden og trafiksikkerheden øges for cyklister på grund af cykelstien

Ulemper

- I forhold til parkeringsregnskabet er der fjernet 9 parkeringspladser (nogle af de fjernede lever dog ikke op til gældende regler og anbefalinger)
- Cykelstierne svarer til vejledende minimumsbredde på 1,8 m, hvilket kan give trængsel i spidsbelastningerne, hvor cyklisterne kører med forskellig fart
- Cykelstierne kræver en reduktion af det ene fortov på op til 0,5 m
- Cyklister og fodgængere vil fortsat opleve utryghed på grund af store køretøjer, om end utrygheden vil være mindre, da køretøjerne kan holde bedre end i dag

Særlige opmærksomhedspunkter

Det ene fortov skal reduceres med op til 0,5 m for at få plads til cykelstier.

Anlægsoverslag

22.550.000 kr. ekskl. moms.

9.3

Forslag 3: Prioritering af cyklister og fodgængere

Hovedindhold

Forslag 3 omfatter først og fremmest en ensretning af biltrafikken mod nord. Det frigør plads til brede cykelstier uden at indsnævre fortovet, bortset fra en delstrækning med skråparkering. Fartdæmpning og sikre krydsningspunkter er også indarbejdet i forslaget, blandt andet fordi ensretning uden fartdæmpning kan medføre højere fart.

Der er reserveret plads til varelevering med store køretøjer tæt ved XL Byg i dagtimerne. Samme sted – men i nordsiden ud for nr. 16 – er der reserveret plads til en bus om morgenen. Tilsvarende mulighed kan indarbejdes om eftermiddagen efter nærmere dialog med institutionen på nr. 16.

Ved Bopa Plads og Randersgades Skole frigiver ensretningen plads til grønne bede samt parkering af ladcykler og almindelige cykler ved aflevering og afhentning på skolen. Der er generelt vist grønne bede som en mulighed flere steder langs Randersgade. I forbindelse med projekteringen af et endeligt projekt skal der tages stilling til, om nogle af de grønne bede i stedet bør være belagt med chaussésten eller tilsvarende.

Der er ikke – som i Forslag 2 – vist egentlige skolezoner. Det skyldes, at ensretningen forventes at gøre trafikken mere overskuelig, hvorfor de særlige tiltag i skolezonerne ikke er lige så nødvendige. Ved Vibenshus Skole er undertavlen ”Skole” sat på advarselstavlen A22. Det skyldes, at der er skolepatrulje her i dag. Tilsvarende undertavle kan opsættes ved Heibergskolen, hvis det bliver besluttet at etablere en skolepatrulje her.

Samlet vurdering af Randersgade som trafiksikker skolevej

Skolevejen på Randersgade vil være meget trafiksikker – især på grund af lav fart, sikre krydsninger, cykelsti og bedre forhold for store køretøjer. Herudover vil mængden af biler være lavere end i dag, og ensretningen vil gøre trafikken mere overskuelig og tryk.

Fordele

- Lav fart samt sikre og tydelige krydsningspunkter, blandt andet ved skolerne
- Parkerede biler begrænser ikke oversigten ved de vigtigste krydsningspunkter
- Trafiksikkerhed og tryghed bliver forbedret i de mest utrygge kryds
- Trygheden og trafiksikkerheden øges for cyklister på grund af cykelstien
- Store køretøjer vil give færre gener
- Trafikmængden bliver lavere, og trafikken bliver mere overskuelig
- Gadens visuelle udtryk vil blive forbedret med flere grønne bede

Ulemper

- I forhold til parkeringsregnskabet er der fjernet 4 parkeringspladser. Disse kan om nødvendigt genplaceres i Randersgade på bekostning af trafiksikkerheden
- Den viste skråparkering er nødvendig for at fjerne så få parkeringspladser som muligt. Ud for skråparkeringen er det nødvendigt at reducere bredden af fortovet, ligesom cykelstien skal være normalbredde på 2,25 m. Med

længdeparkering kan det undgås at reducere fortovsbredden, også på de korte delstrækninger

- Beboere og trafikanter i nogle af de små sidegader kan opleve gener som følge af mere biltrafik på grund af ensretningen
- Varelevering og renovation kan få en mere besværlig rute

Særlige opmærksomhedspunkter

Ensretning vil medføre omvejskørsel. Det er en fordel at lede uvedkommende trafik via Østerbrogade og Strandboulevarden, men der vil sandsynligvis også komme lidt mere trafik i nogle af de små sidegader. Selv små trafikforøgelser her kan af beboerne opleves som uforholdsmæssige store gener.

For at få den bedst mulige vurdering af omfanget af mertrafik på det omkringliggende vejnet, kan der med fordel udføres et fuldskalaforsøg, der viser konsekvenserne 1:1.

Anlægsoverslag

25.400.000 kr. ekskl. moms.

9.4

Overvejelser i forhold til anlægsøkonomi

Forslag 3: Skråparkering og sydvestlig cykelsti

Skråparkeringen indskrænker fortovet, men er vist af hensyn til parkeringsregnskabet. Den sydvestlige (eksisterende) cykelsti er gjort bredere – hvilket er en forbedring – men der er tale om en relativt dyr forbedring.

Hvis der etableres længdeparkering i stedet for skråparkering, og hvis udvidelsen af eksisterende cykelsti udelades, er anlægsoverslaget 22.100.000 kr. ekskl. moms for Forslag 3. Det bør overvejes at gå videre med et sådant tilpasset projekt.

Overkørsler

I Forslag 1 bør det overvejes, om overkørslerne skal ændres. Der er primært tale om forbedret tilgængelighed, og det udgør en betydelig del af den samlede økonomi.

I de øvrige forslag er økonomien til overkørsler mindre, fordi projektet kommer i berøring med stort set alle overkørsler. Det kan ikke desto mindre overvejes, om økonomien hertil kan afholdes særskilt, da skolevejen kun i mindre grad bliver forbedret.

Forslag 2 og 3: Kantstenslysninger og tværfald

Det er forudsat, at bagkanten af fortovet holdes i samme kote. Med en ny cykelsti, som ligger højere end cykelbanen giver det udfordringer i forhold til tværfald og afvanding. Der er regnet med omlægning af hele fortovet ved etablering af ny cykelsti for dermed at regulere tværfaldet bedst muligt. Det har stor betydning for overslagene for Forslag 2 og 3.

I den videre projektering kan det – på grundlag af en opmåling – fastlægges mere nøjagtigt, hvorvidt hele eller dele af fortovet skal omlægges.

Ledninger

Fællesledningsplanerne viser, at især cykelstier kræver ekstra tilpasning i forhold til ledninger. Også nogle af de enkeltstående tiltag, fx vejindsnævninger, kræver tilpasning i projekteringsfasen.

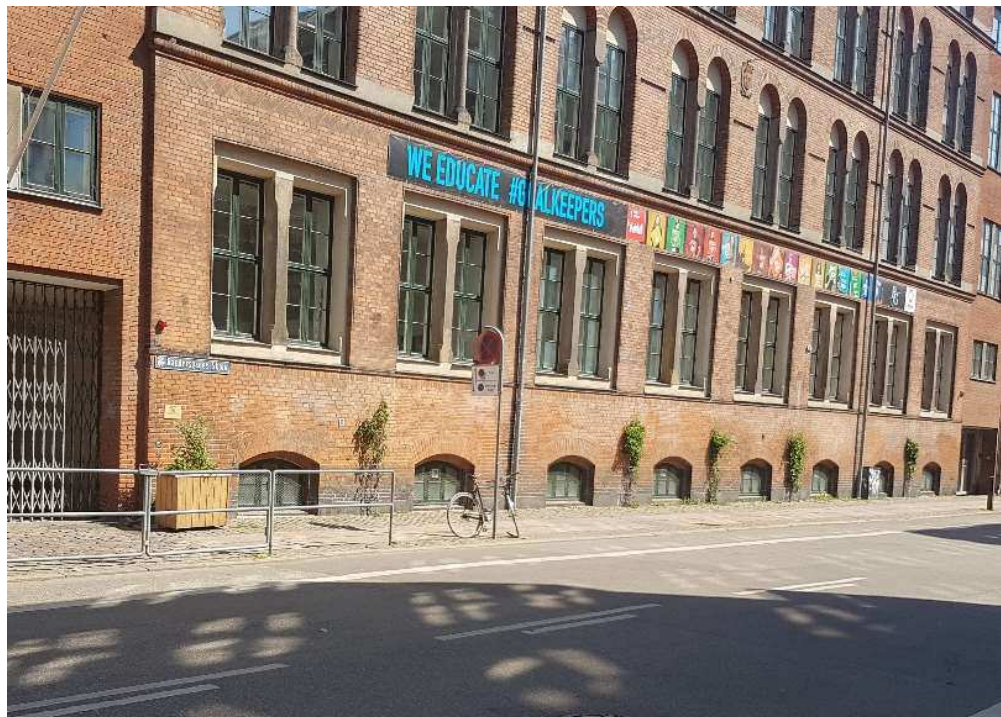
10

Øvrige scenarier og tiltag til overvejelse

Udover de udarbejdede dispositionsforslag er andre tiltag og samlede scenarier overvejet. Disse er beskrevet i det følgende minikatalog. Øvrige scenarier og tiltag er:

- Kort ensretning af mindre del af Randersgade
- Ensretning af hele Randersgade mod syd
- Forbud mod biltrafik ved skolerne om morgenen
- Cykelgade
- Nedlægning af parkering, hvor denne forringer trafiksikkerheden
- Mere omfattende tiltag i skolezonerne
- Kun tiltag med meget lave omkostninger

Dele af disse øvrige scenarier og tiltag kan i større eller mindre grad indarbejdes i de tre dispositionsforslag. Det er beskrevet i det følgende, i hvor høj grad de enkelte tiltag er relevante at indarbejde i det endelige dispositionsforslag.



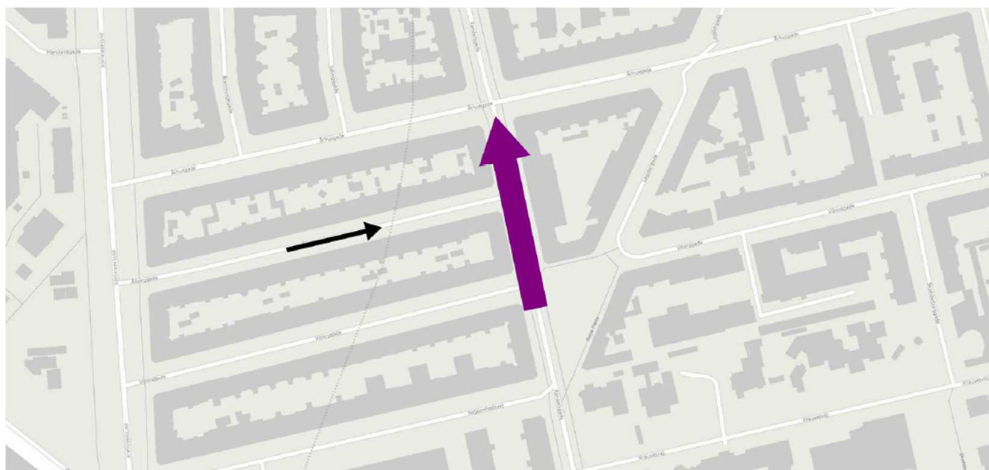
Figur 23. Randersgades Skole.

10.1

Ensretning af mindre del af Randersgade

Baggrund og formål

Ensretningen af Randersgade mod nord som beskrevet i Dispositionsforslag 3 har nogle ulemper i form af risiko for mere trafik på de mindre sidegader samt begrænsning af ruterne for varelevering og renovation. For at mindske disse ulemper – men samtidig opnå nogle af fordelene ved en ensretning – er det overvejet kun at ensrette Randersgade mellem Nøjsomhedsvej og Århusgade.



Figur 24. Lilla pil viser strækning, som er overvejet ensrettet.

En ensretning af en kort strækning vil – ligesom den fulde ensretning – fjerne eventuel gennemkørende trafik uden ærinde på Randersgade. Samtidig vil det frigive plads på en meget smal del af Randersgade, hvor der dagligt er mange krydsende cyklister og fodgængere.

Ensretning af en kort strækning vil naturligvis ikke frigive plads på resten af strækningen, og det giver således fx ikke mulighed for de brede cykelstier, som er vist i Forslag 3.

Vurdering

Hvis der ønskes en ensretning af Randersgade, er det værd at undersøge ensretning af en kort strækning. Selvom de positive gevinster er mindre end ved en fuld ensretning, kan den korte ensretning vise sig at være det bedste kompromis, da ulemperne samtidig er små.

Ensretning af Randersgade generelt bør kun indføres efter en nærmere vurdering af konsekvenserne. Det er foreslået at udføre fuldskalaforsøg. Hvis det beslutes at arbejde videre med en ensretning, er det foreslået, at et fuldskalaforsøg både omfatter ensretning af hele Randersgade og ensretning af den korte delstrækning ved Bopa Plads.

10.2

Ensretning af hele Randersgade mod syd

Baggrund og formål

En ensretning mod syd har været overvejet og drøftet med interessenterne over flere omgange. Undersøgelser og drøftelser har peget i retning af, at en ensretning mod syd er mindre attraktiv end mod nord. Hertil bemærkes dog, at trafikmængder og -strømme ikke medfører markante forskelle på ensretning mod nord eller syd

Fordele ved at ensrette mod nord og ikke syd er blandt andet:

- I den nordlige ende kører flest biler mod nord. Bilerne kan ikke i dag køre ud mod nord via Vordingborggade, som i begge ender er ensrettet ind mod Randersgade. Det vil sige, at bilister mod nord i stedet skal søge ud via de mindre gader øst for Randersgade. På flere af disse gader er mere trafik ikke hensigtsmæssigt.
- To skoler ligger øst for Randersgade, og afsætning fra bil kan derfor foregå naturligt på skolesiden. Den tredje skole, Vibenshus Skole, har indgang fra Kertemindegade, og afsætning fra bil på Randersgade sker i meget begrænset omfang.
- Ensretning mod syd vil formentligt i højere grad medføre øget biltrafik på Nordre Frihavsgade.
- Det er skønnet, at varelevering og renovation har lidt bedre vilkår med en ensretning mod nord.

Vurdering

Generelt svarer trafikmængden på Randersgade godt til gadens funktion med skoler og lidt cafeliv mv. samt "fordelergade" til de mindre sidegader. Derfor er det skønnet, at der ikke er gennemkørende trafik i større omfang, som uden videre kan flyttes til Østerbrogade og Strandboulevarden.

Ligeledes betyder de relativt små trafikmængder, at mertrafikken på de mindre sidegader formentligt bliver begrænset. Derfor giver en ensretning – nord eller syd – formentligt ikke afviklingsmæssige udfordringer på sidegaderne.

På denne baggrund kan en ensretning mod syd ikke udelukkes. Det er dog vurderet, at en ensretning mod nord er mere hensigtsmæssig. Dette er bekræftet af dialogen med interessenter, ikke mindst skoleledelser og en del af forældrene.

10.3

Forbud mod biltrafik ved skolerne om morgenen

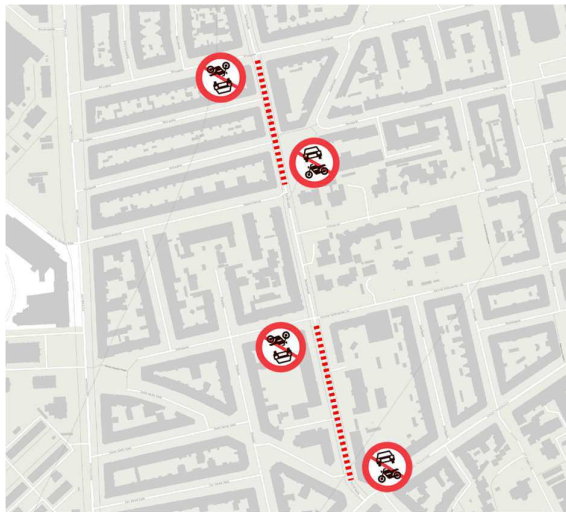
Baggrund og formål

Ved flere skoler i København og andre byer er biltrafik ved skolerne forbudt om morgenen. Formålet er at fredeliggøre et vejsystem, som ellers vil være meget presset, således at elever på cykel og til fods får sikre og trygge forhold. Det kan virke vanskeligt at forbyde biltrafik på dele af Randersgade, idet gaden giver adgang til en række mindre sidegader.

Omvendt virker det oplagt at forhindre gennemkørende trafik mellem Nordre Frihavsgade, Strandboulevarden og Østerbrogade i perioden lige inden skolernes ringetid. Endvidere virker et forbud mod indkørende biltrafik i en time om morgenen langt mindre restriktivt end en ensretning af hele Randersgade hele døgnet.

På denne baggrund kan det overvejes at forbyde indkørende trafik på en del (eller flere dele) af Randersgade i tidsrummet 7.30-8.30. Da der er konstateret størst udfordringer med biler foran Heibergskolen, kan et indkørselsforbud om morgenen først overvejes her.

Et forbud kunne fx gælde på strækningen mellem Nordre Frihavsgade og Rothesgade. Desuden kunne endnu et forbud gælde mellem Nøjsomhedsvej og Århusgade.



Figur 25. Eksempel på indkørselsforbud om morgenen.

Vurdering

Indkørselsforbud vil – ligesom ensretninger – medføre omvejskørsel. Da forbuddet kun vil gælde i et tidsrum om morgenen, kan det føre til forvirring, fordi trafikanterne ikke er klar over alternative ruter.

Hvis det besluttes at udføre fuldskalaforøg med ensretning af Randersgade, kan det overvejes at teste indkørselsforbud på dele af Randersgade om morgenen som en etape i forsøget.

10.4

Cykelgade med bilkørsel tilladt

Baggrund og formål

Hvis dobbeltrettet biltrafik skal opretholdes på Randersgade – og hvis fortovene ikke må reduceres nævneværdigt – er der ikke plads til gode og brede cykelstier i begge sider af vejen. Hertil kommer, at balance i parkeringsregnskabet selv i Dispositionsforslag 3 kræver skråparkering og dermed en smallere cykelsti end ellers.

På grund af det manglende areal til rådighed kan det overvejes at etablere en cykelgade. Løsningen synes mest oplagt på den sydlige del, hvor der er flere cykler end biler. På den nordlige del bør der udføres nye trafiktællinger, hvis en cykelgade undersøges nærmere.

En cykelgade med bilkørsel tilladt på Randersgade kan i hovedtræk omfatte:

- Bevarelse af fortovene
- Rød asfalt på vejbanen, som deles af biler og cykler
- Et tydeligt felt midt på vejen, som adskiller færdselsretningerne – gerne en midtervulst i brosten
- Smalle kørebaner på 2,75 meter (samt mulighed for at trække ind over midterfeltet)
- Effektiv fysisk fartdæmpning

En cykelgade kan med fordel kombineres med en ensretning af Randersgade mod nord. I så fald bør det overvejes at etablere en modstrømscykelsti, mens medstrømscyklisterne kører på vejbanen sammen med bilerne.



Figur 26. Cykelgade med dobbeltrettet biltrafik på Højen i Holbæk.



Figur 27. Cykelgade med ensrettet biltrafik og modstrømscykelsti på Rødegårdsvej i Odense.

Vurdering

En cykelgade vil formentligt i sig selv begrænse mængden af biler, og det vil tydeligt signalere, at cyklister og gående er prioriteret højere end bilerne. Desuden vil en cykelgade hænge godt sammen med cykelgaden på Nordre Frihavsgade.

Nogle elever (og andre cyklister) vil måske opfatte det som en forringelse, at de skal cykle på vejbanen sammen med bilerne, hvor de i dag har en cykelbane.

10.5

Nedlægning af parkering, hvor denne forringer sikkerheden

Baggrund og formål

Flere steder er der konstateret forringet trafiksikkerhed, fordi parkerede biler begrænser oversigten – både for krydsende cyklister og fodgængere og for biler, som kører ud fra sideveje. Den dårlige oversigt er fremhævet af trafikanterne, både i dialogen med elever og forældre samt i tryghedsundersøgelsen fra 2020.

Den dårlige oversigt på grund af parkerede biler forekommer generelt mange steder på strækningen. Flere steder lever oversigten ikke op til anbefalingerne i vejreglerne.

På denne baggrund bør det overvejes at nedlægge en række parkeringsbåse på Randersgade, hvor oversigten ikke lever op til anbefalingerne i vejreglerne.



Figur 28. Oversigten ved Krausesvej er stærkt forringet – både for udkørende biler samt krydsende cyklister og fodgængere – på grund af parkerede biler.



Figur 29. Ved Heibergskolen holder der dagligt en række biler vest for vejen. Det forringer fodgængeres oversigt til biltrafikken, når de går ud mellem de parkerede biler for at krydse vejen. Bilisternes udsyn til de krydsende fodgængere bliver ligeledes forringet af parkerede biler.

Vurdering

Nedlægning af udvalgte parkeringsbåse vil forbedre trafiksikkerheden og trygheden betydeligt. I både Dispositionsforslag 2 og 3 vil færre parkeringsbåse desuden give mulighed for bedre cykelstier og fortove. Tiltaget er ikke indarbejdet på grund af ønsket om at holde det samlede parkeringsregnskab i balance.

Lokaludvalg Østerbro har i dialogen tilkendegivet, at de er åbne for, at det samlede parkeringsregnskab går i minus.

10.6

Mere omfattende tiltag i skolezonerne

Baggrund og formål

I Dispositionsforslag 2 er der lagt op til skolezoner med særlige tiltag til synliggørelse af skolerne samt elever til fods og på cykel. Skolezonerne omfatter i hovedtræk advarselstavler og effektiv fartdæmpning i form af hævede flader og vejindsnævringer. Endvidere er der i nogen grad begrænsning på parkeringen.

Udover de foreslåede tiltag i Dispositionsforslag 2 kan følgende tiltag gøre skolerne endnu mere tydelige for trafikanterne:

- Rød asfalt, som fremhæver skolezonen og skærper bilisternes opmærksomhed
- Elektroniske tavler med lavere fartbegrænsning i skoletiden, fartviser eller gentagelse af advarselstavlen A22
- Advarselstavlen A22 som termoplast på asfalten ved indgangen til skolezonen
- Totalt standsningsforbud i skolezonerne om morgenen
- Fodgængerfelt ved Heibergskolen (og skolepatrulje)
- Indkørselsforbud om morgenen fra én af siderne (i praksis en ensretning om morgenen)

Især nedlægning af parkering i skolezonen vil give mulighed for at smallere og mere overskueligt vejprofil, som adskiller sig tydeligt fra resten af Randersgade. I eksemplet nedenfor er pladsen udnyttet til en midterhelle, hvor der kan etableres fodgængerfelt. En ulempe er dog, at der uden for skoletiden ikke er plads til parkering i skolezonen.



Figur 30. Princip for skolezone ved Heibergskolen, hvor standsning er forbudt, og eleverne kan krydse vejen via en midterhelle (og eventuelt et fodgængerfelt med skolepatrulje).

Vurdering

De supplerende tiltag i skolezonen kan overvejes og projekteres i det videre forløb. Tiltagene er især relevante i Dispositionsforslag 2 og 3.

10.7

Kun tiltag med meget lave omkostninger

Baggrund og formål

Skoler og forældre har ønsket, at der hurtigt sker synlige ændringer på Randersgade. Mens forslag til større tiltag på Randersgade bliver projekteret og politisk behandlet, har de derfor foreslået, at der bliver udført mindre tiltag, som har "tjent sig hjem", når det større projekt kan realiseres.

Sådanne mindre tiltag, som ikke omfatter større anlægsarbejde, kunne være:

- Lavere hastighedsbegrænsning, fx 30 km/t på hele Randersgade
- Advarselstavler (A22) ved alle skoler, suppleret med tilsvarende symboler som termoplast på asfalten
- Cykelsymboler (V21) ved alle sideveje
- Flytning af enkelte parkeringsbåse, som forringer trafiksikkerheden i særlig grad, fx én bås tæt ved skolepatruljen ved Vibenshus Skole
- Forsøg med forbud mod standsning med store køretøjer på Randersgade om morgenen frem mod skolernes ringetid
- Forsøg med "kattepoter" eller lignende på fortovet, som indikerer, hvor det er hensigtsmæssigt at krydse Randersgade. Det vil hjælpe eleverne til at forstå, hvor det er mest hensigtsmæssigt at krydse vejen, og måske vil det samle eleverne i grupper og dermed gøre dem lettere at se for bilisterne.

Hvis enkelte mindre anlægstiltag kan indgå, bør der etableres gennemført cykelsti og fortov i et hævet niveau med kantsten på tværs af Nøjsomhedsvej. Samtidig bør krydset rettes op, og udposningen på cykelstien bør gøres blødere.

Udover de foreslåede mindre tiltag kan skolerne selv udarbejde eller opdatere deres trafikpolitik. Endvidere kan de – som alternativ til skolepatruljer – overveje følgeordninger, hvor de mindste elever bliver fulgt det sidste stykke frem til skolen.

Vurdering

Et totalt forbud mod store køretøjer – dog undtaget skole- og institutionsbus – i Randersgade om morgenen vil fjerne konflikterne mellem store køretøjer og elever til fods eller på cykel. Omvendt vil det besværliggøre varelevering og renovation.

De foreslåede tiltag kan i princippet udføres relativt hurtigt og dermed skabe en hurtig forbedring på Randersgade. Nogle af tiltagene kan måske også give gode erfaringer til det endelige projekt samt andre skolevejsprojekter i kommunen.

Det kan derfor overvejes, om de mindre tiltag skal udføres som forløber for et større projekt – men ikke i stedet for et samlet anlægsprojekt.