

OSKAR GROUP ApS

NOTAT
20. august 2021
Rev. A
mne/psa/skl

Ryesgade 113

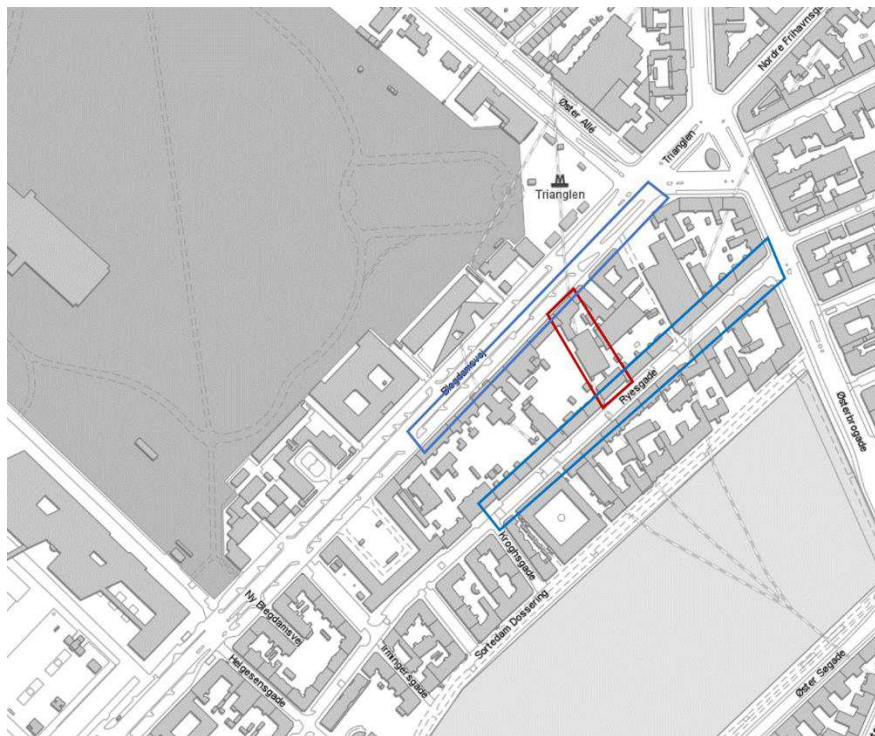
Vurdering af varelevering til ny Netto



1

Baggrund

I forbindelse etablering af ny Netto i bebyggelsen Ryesgade 113 og Blegdamsvej 124, er dette notat blevet udarbejdet med det formål at belyse de trafikale konsekvenser ved forskellige muligheder for varelevering til butikken.



Figur 1 - Placering af ny Nettobutik (afgrænset af rød) og afgræsning af projektstrækninger (blå) Kort: kbhkort.kk.dk

Der er vejadgang til butikken fra både Ryesgade og den mindre sivegade langs Blegdamsvej. Dette notat begrænses til Ryesgade mellem Østerbrogade og Kroghsgade, samt sivegaden på den sydøstlige side af Blegdamsvej mellem Trianglen og Blegdamsvej 106. Dog vil der blive vurderet på de overordnede trafikale forhold i forbindelse med vareleveringen.

2

Eksisterende forhold

2.1

Ryesgade

Ryesgade er en forholdsvis smal vej med vinkelparkering langs den nordvestlige kantsten. Kørebanebredden er reduceret til 4,75 meter for at give plads til parkeringsarealer. Strækningen er hastighedsdæmpet med bump pr. ca. 75 m og skiltet med anbefalet hastighed på 30 km/t.

Nordøst for Kroghsgade er der tidsbegrænset indkørselsforbud for motorkøretøjer på Ryesgade. Derved er strækningen fra Østerbrogade til Kroghsgade ensrettet ved gennemkørsel i tidsperioden 7:30 til 8:30.

Umiddelbart nordøst for projektgrunden ligger Sortedamskolen, hvorfor vejen skal vurderes som skolevej.

Ved projektgrunden findes i dag en port ind til den bagvedliggende gård og bygning. Der er derfor et hul i parkeringsrækken umiddelbart ud for nr. 113.

Ifølge København Kommunes webkort¹ er der registreret 69 parkeringspladser indenfor projektafgrænsningen på Ryesgade, som angivet på figur 1. Herudover er der registreret 7 vejtræer ved manuel registrering.

2.2 Blegdamsvej

Blegdamsvej er en større trafikvej, bestående af to kørespor, en busbane, et parkeringsspor, samt to separate sivegader med parkering. Vejen er ikke hastighedsdæmpet, hvorved der er 50 km/t på såvel selve Blegdamsvej som på parkeringsgaden.

Sivegaderne fungerer principielt ensrettet (men er ikke skiltet som ensrettet) og er indrettet med skråparkering mod Blegdamsvej og længdeparkerings langs fortovet. Mellem parkeringen er en enkelt kørebane der dels fungerer som manøvreareal og dels kørevej for parkanterne, men også som cykelareal for den langsgående trafik cykeltrafik.

På ydersiden af sivegaden, mod Blegdamsvej, er der både parkering, busstop, og en læssezone hvorfra varelevering til eksisterende Netto foretages.

Ifølge København Kommunes webkort¹ er der registreret 66 parkeringspladser indenfor projektafgrænsningen på Blegdamsvej, som angivet på figur 1. Herudover er der registreret 7 vejtræer ved manuel registrering.

3 Varelevering

Varelevering skal ske i umiddelbar nærhed af butikken og gerne i nærheden af lageret mod Ryesgade. I det nedenstående, beskrives og vurderes på 4 forskellige løsninger, to på Ryesgade samt to på Blegdamsvej.

Hver løsning vurderes ift. forskellige kriterier på forskellige emner, der hver bliver tildelt en farve hvor rød er uacceptabel, gul er acceptabel og grøn er optimal eller tæt på optimal.

Forudsætninger for alle løsningsforslag:

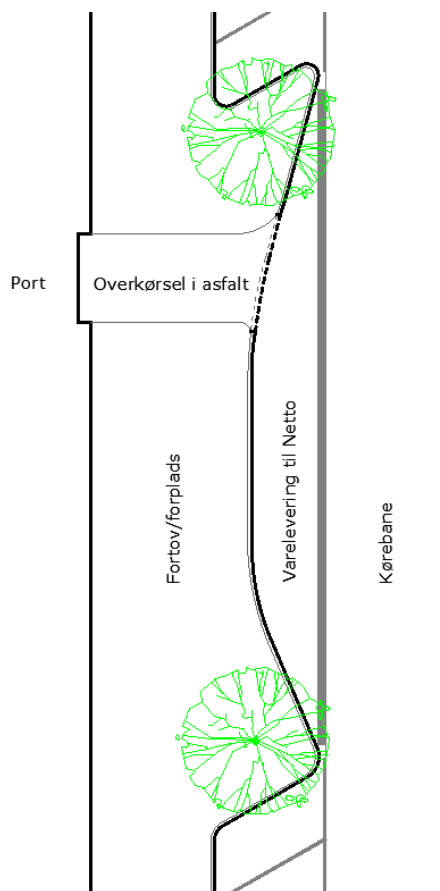
- Vare leveres med 10 m hybridlastbiler (forventet støjniveau: 60 dB)
- Mælk leveres mellem 6.30 og 7.30 med rullebure
- Der forventes 4-5 lastbiler i alt pr. dag
- Varelevering sker ikke i perioden 7.30-8.30 på hverdage, hvor der er megen trafik til skolen på Ryesgade
- Der er ikke taget stilling til ledningsplaceringer ved placering af nye træer

¹ Kbhkort.kk.dk

3.1

Ryesgade – Læssezone

Varelevering sker fra en lomme (læssezone) i den nordvestlige side af Ryesgade. Lommen indrettes til 10 m lastbiler med en bredde på 3 m, samt en tilkørselskile på 11 m ind og 7 m udkørselskile.

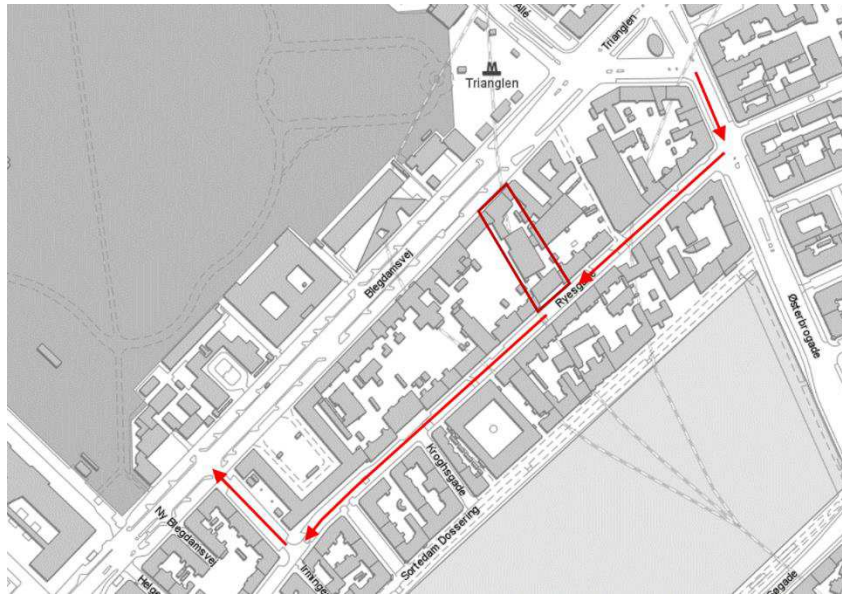


Figur 2 - Princip for varelevering i lomme

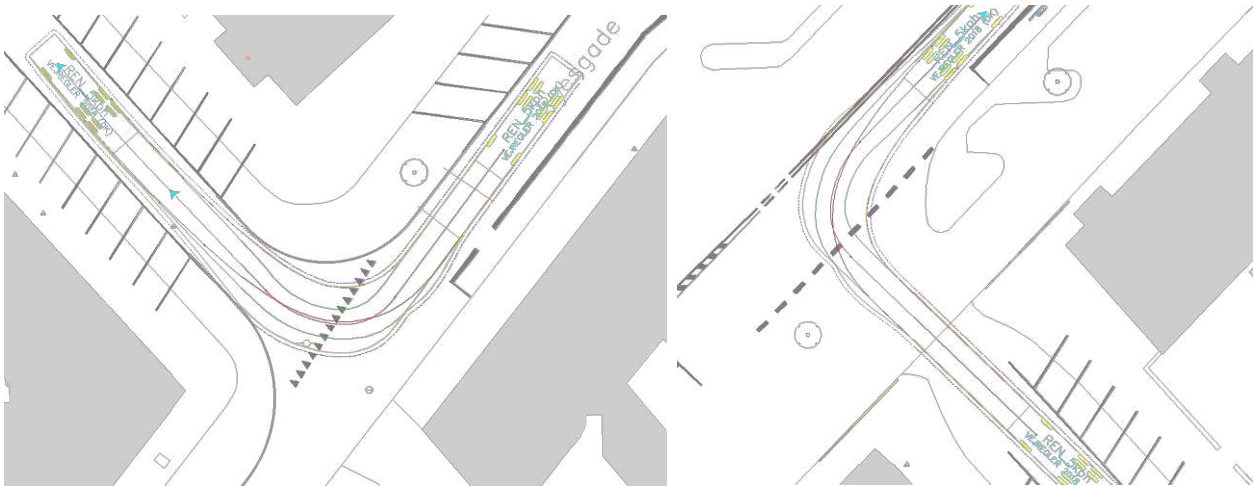
Lommen skiltes som læssezone, hvor parkering er forbudt (men af-og pålæsning tilladt) i perioden 6.30-15.00. Derved kan lommen bruges til almindelig parkering i den resterende del af døgnet.

Mellem lommen og det eksisterende fortov anlægges en lille plads med fortovsbelægning, beplantning og et areal med fast, jævn belægning til vareindkørsel (f.eks. asfalt).

Da Ryesgade er smal, vil varelevering ske ved indkørsel fra Østerbrogade og udkørsel til Blegdamsvej via Irmingersgade, hvorved lastbiltrafikken vil følge den dominerende trafikretning. Se figur 3. I forbindelse med projektet, forlænges tidsrummet for ensretning af Ryesgade i hele vareleveringsperioden. Dette gøres ved at udskifte teksten "7.30-8.30" på undertavlerne ved Kroghsgade med teksten "6.30 – 10.00".



Figur 3 - Rute for varelevering på Ryesgade Kort: kbhkort.kk.dk



Figur 4 – Kørekurver for REN-B (10 m lastvogn). Tv. Sving fra Ryesgade til Irmingsgade. Th. sving fra Irmingsgade til Blegdamsvej

Som det fremgår af figur 4, er der ikke nødvendigt at nedlægge parkering eller tilpasse vejgeometrien ved varelevering med 10 m lastbiler.

Vurdering

Emne	Vurdering	
Parkering	Der nedlægges 9 parkeringspladser ved etableringen af lommen. I perioder uden varelevering, vil lommen kunne bruges til 4 længdeparkeringspladser, derved bliver der en samlet reduktion på 5 parkeringspladser.	
Træer	Det skønnes, at der kan etableres 2 nye træer i forbindelse med læssezonen.	
Støj	Da en del af vareleveringen vil ske i morgentimerne mellem 6.30-7.30, vil beboerne i området opleve forøget støj i perioder hvor de er hjemme. I forbindelse med projektet vil der blive etableret en jævn belægning fra aflæsningsplads til lager-dør som vil dæmpe støjen fra palleløftere og varebure.	
Trafiksikkerhed	Varelevering sker på en smal skolevej. Varelevering sker udenfor tidsrum med megen skoletrafik og, en del af cykeltrafikken i området afvikles via Sortedam Dossering og Blegdamsvej, hvorfor trafiksikkerheden må forventes at acceptabel.	
Trafikafvikling	Løsningen vil sikre en smidig trafikafvikling, så længe der ikke er modkørende trafik på Ryesgade. Umiddelbart vil det udelukkende være muligt at møde et modkørende køretøj ved lommen.	
Varelevering	Varelevering vil være i umiddelbar nærhed af indgang til lagerlokalerne, men der vil dog være en lille manuel transport af vare over fortovsarealet	

3.2

Ryesgade – Indkørsel til port

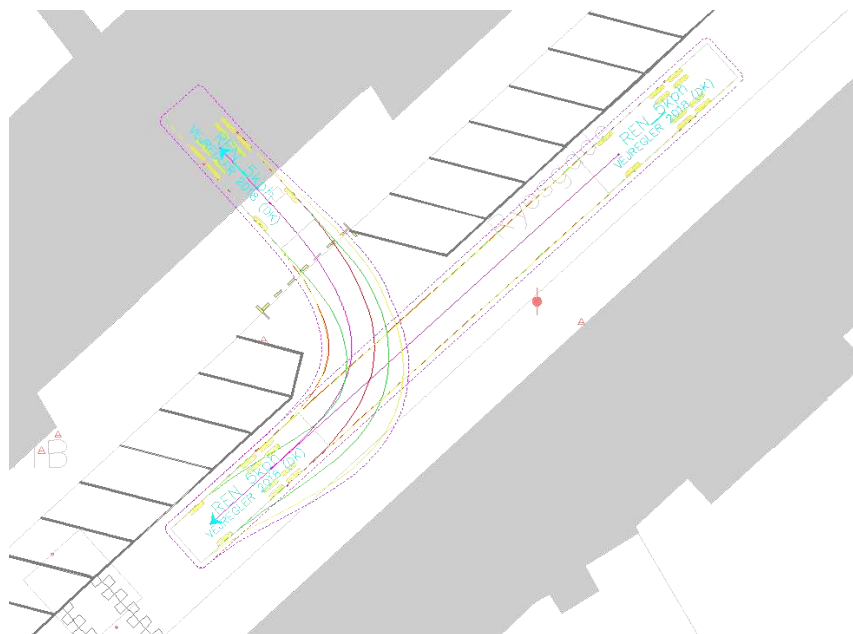
Varelevering sker fra eksisterende port på egen grund. Lastbiler vil bakke ind fra Ryesgade via eksisterende hul i parkeringsrækken og overkørsel, hvorefter varelevering sker i selve porten, evt. med manuel transport af vare over offentligt fortov.

Der er ikke taget stilling til de geometriske forhold omkring porten, herunder bredde og højde.

Den eksisterende overkørsel omlægges til asfalt, eller anden jævn belægning, hvorved støj ved varelevering reduceres mest muligt.

Efter varelevering vil lastbilerne kører direkte ud på Ryesgade og fortsætte mod sydvest.

Det vil være nødvendigt at nedlægge et par parkeringspladser i forbindelse med denne løsning.



Figur 5 - Princip for varelevering i port. Kørekurve for REN-B (10 m lastvogn)

Lastbiler vil, i lighed med løsning i afsnit 0, have en tvangsroute fra Østerbrogade til Blegdamsvej, som vist på figur 3.-

Vurdering

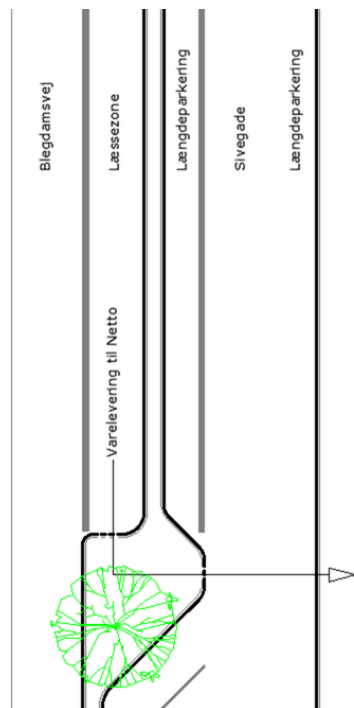
Emne	Vurdering	
Parkering	Der nedlægges ingen parkeringspladser i forbindelse med denne løsning.	
Træer	Der ændres ikke på antallet af træer i projektområdet.	
Støj	Et par af vareleveringen vil ske i morgentimerne mellem 6.30-7.30, og beboerne i området vil opleve forøget støj i perioder hvor de er hjemme. I forbindelse med projektet etableres en jævn belægning fra holdeplads til lager-dør som vil dæmpe støjen fra palleøftere og varebure.	
Trafiksikkerhed	Løsningen udgør en betydelig risiko for bløde trafikanter langs Ryesgade. Ved indbakning til porten er det svært at orientere sig ordentligt, hvorved der er risiko for påkørsel af fodgængere på fortovet. Løsningen kan ikke anbefales.	
Trafikafvikling	Lastbilen opholder trafikken ved indbakning. I disse situationer vil vejen være spærret for gennemkørsel i en kort periode.	
Varelevering	Varelevering vil være helt tæt ved indgangen til lagerlokalerne. Indkørsel af varer vil være meget begrænset.	

3.3 Blegdamsvej – Læssezone

Der etableres ny læssezone på Blegdamsvej, i lighed med den eksisterende ved nuværende Netto. Vareleveringen sker derved ud mod selve Blegdamsvej, hvorefter varerne skal transporteres manuelt over sivegade og fortov til butikken.

Lommen etableres i en længde på 28 m (7 m til indkørsel, 10 m holdeplads og 11 m udkørsel) og en bredde på 3 m. Der er en risiko for, at den nye læssezone vil blive bygget sammen med eksisterende, eller komme meget tæt på.

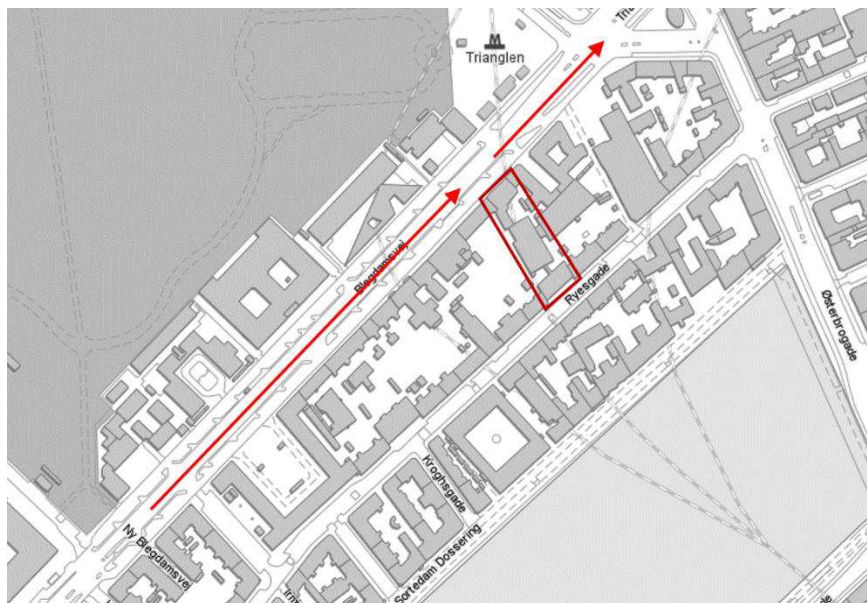
Læssezonen etableres ved at omdanne en række parkeringspladser på parkeringsgaden til en lomme, en smal helle, samt et spor til længdeparkering, som illustreret på figur 6.



Figur 6 - Princip for varelevering i læssezone fra Blegdamsvej

Det vil være nødvendigt at nedlægge en hel række parkeringspladser i forbindelse med etableringen af læssezonen. Da eksisterende dagligvarebutik bibeholdes (nuværende Netto) er det forudsat, at den eksisterende læssezone opretholdes.

Ved denne løsning, vil ankomst til læssezonen ske fra sydvest (retning fra Tagensvej) og videre kørsel mod nordøst, i retning mod Trianglen, som vist på figur 7.



Figur 7 - Rute ved varelevering på Blegdamsvej

Vurdering

Emne	Vurdering	
Parkering	Der nedlægges mellem 12 og 13 parkeringspladser ved etableringen af læssezonen. Dette kan muligvis reduceres ved at gå på kompromis med kilestrækningerne, hvilket dog ikke anbefales.	
Træer	Der kan oprettes to nye træer i forbindelse med den nye læssezone.	
Støj	Læssezonen vil bidrage med ekstra støj, men der må dog forventes et generelt højt støjniveau på Blegdamsvej. Derfor er det ekstra bidrag til støjniveauet mindre bemærkelsesværdigt.	
Trafiksikkerhed	Ved denne løsning, vil chaufføren have udstigning og arbejde tæt på den stærkt trafikerede Blegdamsvej. Herudover vil en parkeret lastbil i læssezonen begrænse oversigten for udkørende trafik fra sivegaden. Den manuelle varelevering skal krydse sivegaden hvor der kan være hurtigkørende cykler og biler. Denne løsning findes også ved den eksisterende Netto, hvor krydsningen har resulteret i ulykker og næved ulykker.	
Trafikafvikling	Trafikafviklingen på Blegdamsvej og i sivegaden vil forblive uændret for både bilister og cyklister. Dog vil denne løsning begrænse mulighederne for at forlænge eksisterende busbane.	
Varelevering	Varelevering sker længst væk fra lagerlokalerne (der vender mod Ryesgade). Herudover skal varelevering manuelt trækkes over 3 kantsten samt krydse trafikken på sivegaden.	

3.4

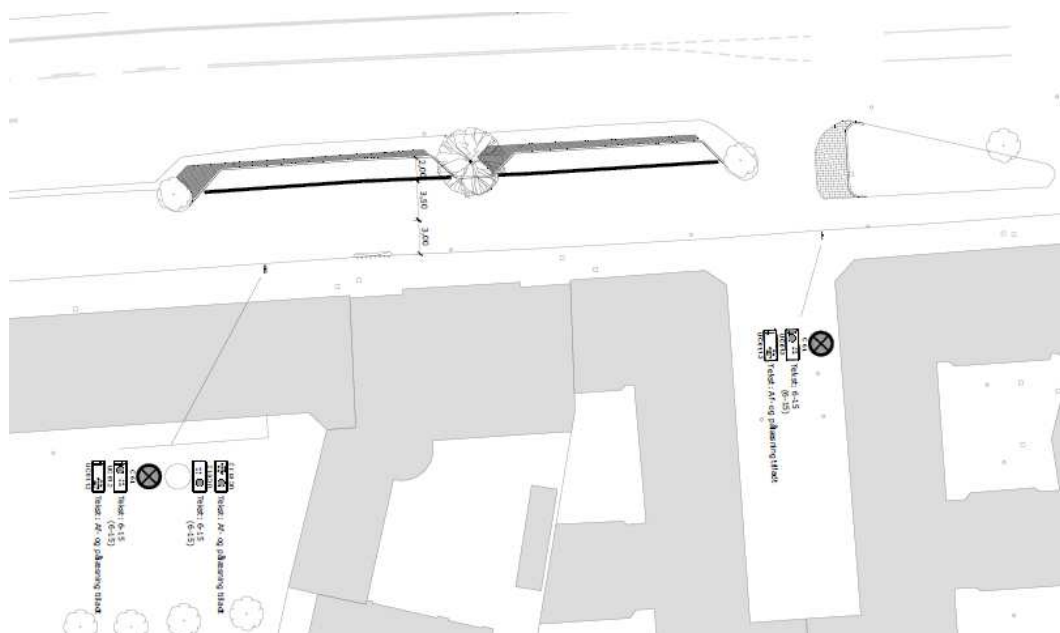
Blegdamsvej – Læssezone i sivegade

Der etableres læssezone på sivegaden umiddelbart ud for forretningen. Lastbilen holder på kørebanen, hvorfra varerne manuel køres over fortovet via nyetableret rampe og nedsænket kantsten.

Der etableres ikke en lomme, men der etableres en strækning med parkeringsforbud i tidsrummet 6.30-15.00 i hverdage og om lørdagen. Parkeringsforbuddet udstrækning dækker over en kilestrækning (7 m), en aflæsningsplads (10 m) og arealet fra aflæsningspladen til udkørslen fra sivegaden.

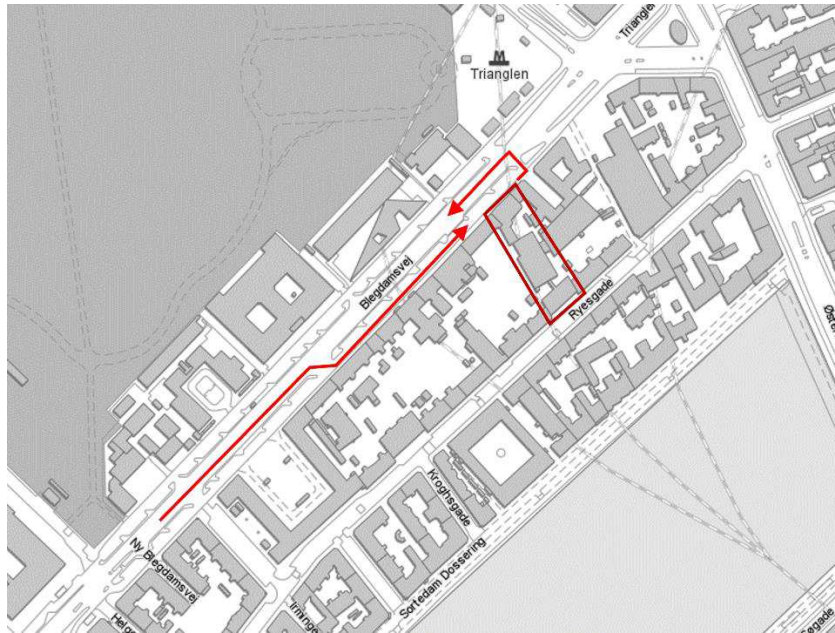
For at skaffe den nødvendige bredde til vareleveringen, vil det være nødvendigt at omlægge en del af skråparkerings på sivegaden til længdeparkering (herunder eksisterende handicapparkering og 15 min. Parkering), ligesom det vil være nødvendigt at nedlægge en række kantstensparkeringspladser mod fortovet.

Udkørslen til Blegdamsvej skal tilpasses arealbehovskurverne, da den eksisterende udkørsel er for smal til lastbilerne.

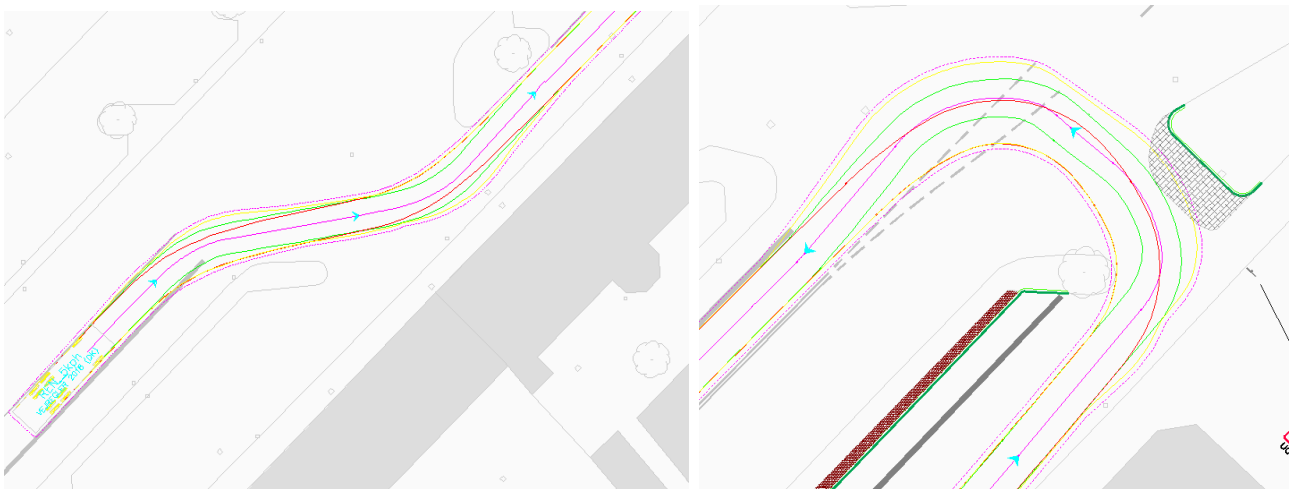


Figur 8 - Løsningsforslag 3.4

På Blegdamsvej skal lastbilerne køre mod sydvest, da det ikke er muligt at foretage højresving ved udkørsel fra sivegaden grundet støttehellen på Blegdamsvej.



Figur 9 - Rute ved varelevering på Sivegade langs Blegdamsvej.



Figur 10 - Arealbehovskurver for REN-B (10 m lastvogn). Tv. Sving fra Blegdamsvej til sivegade. Th. Sving fra sivegade til Blegdamsvej.

Vurdering

Emne	Vurdering	
Parkering	Der nedlægges 18 parkeringspladser i forbindelse med denne løsning. Der kan gendannes 6 parkeringspladser, hvor skråparkeringen nedlægges, hvorfor der er en samlet reduktion på 12 parkeringspladser	
Træer	Et enkelt træ skal flyttes eller erstattes i forbindelse med denne løsning. Derved sker der ikke ændringer i det samlede træregnskab.	
Støj	Læssezonen vil bidrage med ekstra støj, men der må dog forventes et generelt højt støjniveau på Blegdamsvej. Derfor er det ekstra bidrag til støjniveauet mindre bemærkelsesværdigt.	
Trafiksikkerhed	Ved denne løsning vil lastbilerne komme til at køre sammen med en større mængde cyklister på sivegaden. Det vil dog kun forværre trafiksikkerheden en smule, da der i forvejen er meget parkeringstrafik og bakkende biler på strækningen.	
Trafikafvikling	Trafikafviklingen på Blegdamsvej kan blive påvirket, når indkørende lastbiler til sivegaden fra nordøst afventer modkørende trafik. I sivegaden kan trafikken blive opholdt kortvarigt, når udkørende lastbil skal afvente nordøst gående trafik inden sving mod sydvest.	
Varelevering	Varelevering sker tæt på butikken, og skal ikke transporteres over trafikerede arealer. Dog leveres varerne uhensigtsmæssigt i forhold til lagerfaciliteterne i bygningen, hvilket tæller negativt for denne løsning.	

Konklusion

Alle tre løsningsforslag vurderet på 6 parametre, som angivet i afsnit 3.

Der er både gode og dårlige elementer i alle 4 forslag, men det er **Via Trafiks vurdering, at løsningsforslag 3.1 er det mest optimale for varelevering**, da løsningen både er optimal i forhold til varlevering, trafikafvikling og træer, og samtidig opnår en acceptabel trafikafvikling og reduktion af parkeringspladser.

Løsningsforslag 3.4 kan fungere som mindre attraktiv alternativ til løsningsforslag 3.1.

Via Trafik vil fraråde at varelevering sker med løsningsforslag 3.2 og 3.2.

Via Trafik Rådgivning A/S

Søvej 13 B 3460 Birkerød

T.: 4820 9000

E.: via@viatrafik.dk

www.viatrafik.dk

CVR. nr.: 25115708

Via Trafik Aarhus

Inge Lehmanns Gade 10, 7. sal

DK-8000 Aarhus C

T.: 8626 6070

E.: via@viatrafik.dk