

SIKKER SKOLEVEJ TIL TEGLHOLMEN



AUGUST 2012
UDARBEJDET AF RAMBØLL

RAMBØLL

Projektkatalog
Sikker skolevej til Tegholmen

JULI 2012
RAMBØLL

UDARBEJDET:
JPD, ASH, JRO, NCKN, DANC

KONTROL:
LRT

GODKENDT:
JPD

RAMBØLL

INDHOLDSFORTEGNELSE

INDLEDNING OG FORUDSÆTNINGER / DEL 01	3
Proces	4
BESKRIVELSE AF OMRÅDE / DEL 02	6
Befolkning og skoler	7
Trafikale forhold	8
Trafiksikkerhed	10
Byrumsanalyse - Indledning	12
Analyse af bebyggelse og landskab	13
Analyse af bykvarterer	14
Analyse af forbindelser og byrum	15
Strategi	16
KORRIDORER OG PROJEKTER / DEL 03	18
Den grønne korridor - en serie af byrum	20
01 Sjælør Station	22
02 Sydbanestien	24
03 Sydhavn Station	26
04 P. Knudsens Gade	28
05 Sydhavnsvej / Scandiagade	30
06 Den grønne kile - A.C. Meyers Vænge	32
Den røde korridor - en serie af byrum	34
08 Krydset P. Knudsens Gade / Sjælør Boulevard	36
09 Borgmester Chistiansens Gade	38
10 Mozarts Plads	40
ØVRIGE PROJEKTER	42
07 - Den grønne kile / Scandiagade	43
15 Enghavevej - Sti til Otto Busses Vej	44
16 Bro ved slusen	46
17 Tegholmssgade / Vasbygade	47
UNDERSØGTE PROJEKTER	48
3B Dobbeltrettet sti i vestsiden af Enghavevej	49
06 Grønne Kile - A.C. Meyers Vænge Alternativ	50
11 Projekt - Stubmøllevvej	51
12 Sjælør Boulevard	52
13 Løsninger ved Bavnehøj Skole	53
14 Bavnehøj Allé	54
Økonomi og prioritering	55

INDLEDNING OG FORUDSÆTNINGER

DEL 01

Københavns Kommune har i maj - juni 2012 udarbejdet dette forslag til sikre skoleveje til den kommende skole på Tegholmen.

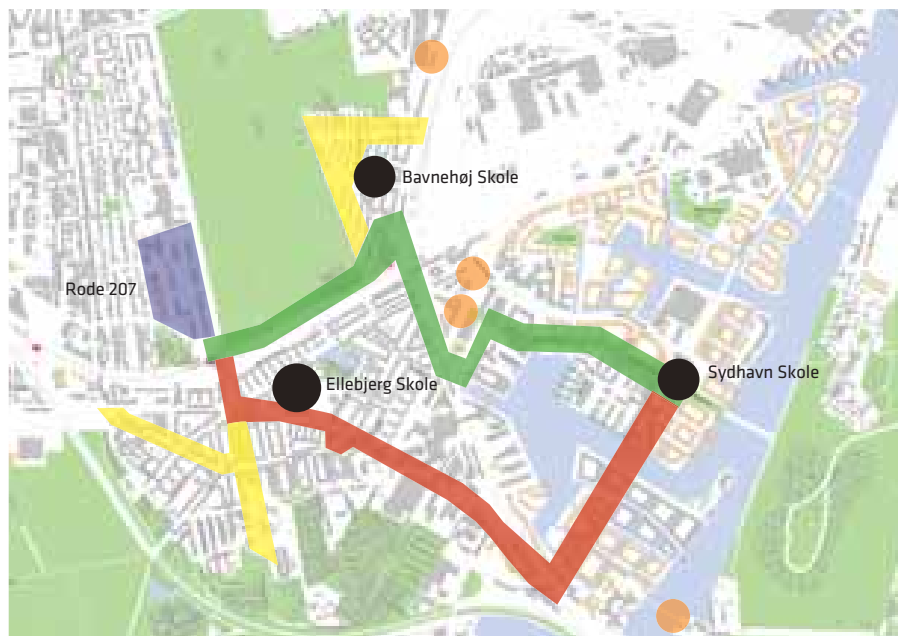
Baggrunden for forslaget er, at i forbindelse med etablering af ny skole på Tegholmen er skoledistriktet lagt således, at et område ved Sjælør Station indgår i skoledistriktet. Kommunen er forpligtet til at skabe en tryk skolevej for alle i skoledistriktet. Bydelen er delt af mange store trafikårer: overordnede vejsystemer og jernbaner, der skaber barrierer og usikre og utrygge forbindelser for de lette trafikanter. Disse er med til at hindre en god bymæssig sammenhæng og social integration i bydelen.

Københavns Kommunes Borgerrepræsentation besluttede på mødet den 10. maj 2012 i forbindelse med sikker skolevejsprojektet, at der skal arbejdes for en helhedsløsning af forholdene for skolebørn og andre lette trafikanter i Kgs. Enghave, Bavnehøj, Tegholmen og Sluseholmen og at der anvendes op til 46 mio. kr. til at styrke bydelens sammenhængskraft med særlig fokus på de bløde trafikanters forhold. De konkrete tiltag udvikles efter en dialog med de lokale interessenter i bydelen og Børne- og Ungdomsforvaltningen, og forelægges prioriteret til beslutning i Teknik- og Miljøudvalget i august 2012.

Den trafikale ramme for forslaget har været, at forbedre forholdene for de bløde trafikanter så meget så muligt uden at ændre på trafikafvikling på det overordnede vejnet.

Fokus i forslaget er skolebørns rute nord for Sjælør Station til den nye skole i Tegholmen, men det er som en sideeffekt tilstræbt også at lette den generelle færden i området for de lette trafikanter, herunder børn, der skal til og fra de 2 eksisterende skoler i bydelene, Ellebjergskolen og Bavnehøjskolen, pendlere der fra Sydhavn Station skal til arbejds- og studiepladser i Studiehavnen, og beboere, der f.eks. skal handle i området.

Forslaget sigter endvidere på at understøtte den bymæssige sammenhæng mellem de eksisterende bebyggelser i Kgs. Enghave og Bavnehøj og de nye og kommende bebyggelser på Tegholmen og Sluseholmen.



Oversigtskort over området med skolerne og de 2 korridorer (rød og grøn).

Orange markering viser øvrige projekter og gul markering undersøgte men ikke prioriterede projekter.

Blå markering: Rode 207 (se side 7)

Forslaget er blevet til i samarbejde med en følgegruppe med bl.a. repræsentanter for Kgs. Enghave Lokaludvalg samt repræsentanter fra Erhvervsnetværket, AAU, Forældrebestyrelsen på Bavnehøjskole og Børne- og Ungdomsforvaltningen, Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen ved Center for Trafik og Center for Bydesign.

Rambøll Danmark AS har medvirket som rådgiver.

I denne rapport præsenteres en beskrivelse af projektområdet og derefter det egentlige forslag, som består af en række konkrete fysiske projekter i områderne.

Projekterne er struktureret i 2 korridorer og en række supplerende projekter.

De 2 korridorer forbinder skoledistriktet nord for Sjælør Station med den nye skole på Tegholmen via 2 forskellige ruter, der forløber gennem forskellige dele af området.

Korridorerne har forskellige kvaliteter og supplerer hinanden i forhold til geografisk dækning, sikkerhed og tryghed.

Den grønne korridor er kortest og vil være den primære skolevej. Det forventes, at især de elever, der færdes til fods vil foretrække denne rute. Den røde korridor er længere, men det vurderes, at den især for elever, der cykler til og fra Sydhavn Skole kan synes hurtigere og derfor er den en vigtig sekundær skolevej.

Korridorerne vil tilsammen give et væsentligt løft til lette trafikanters færden i og mellem bydelene og til at styrke de visuelle sammenhænge i området.

De øvrige projekter, markeret med orange på ovenstående kort, er projekter, der ikke direkte er knyttet til en af de 2 korridorer, men som lokalt vil give et tilsvarende løft, f.eks. i forhold til adgangsforholdene omkring Bavnehøj Skole eller muligheder for krydsning af Enghavevej.

Endelig afsluttes rapporten med en prioriteringsliste med økonomi på projekterne. Denne er blevet til i et samarbejde med interessenterne og er udtryk for en fysisk strategi, som kan skabe sammenhænge i bydelen.

PROCES

Forslaget til "Sikker skolevej til Teglholmen" er blevet til i en proces, som blev indledt i maj 2012 med et interessentgruppemøde bestående af Lokaludvalg, skolerepræsentanter, erhverv, Aalborg Universitet og forvaltning.

Der har i alt været afholdt tre møder i maj og juni 2012.

Formålet med det første møde var at udfolde lokalkendskabet i bydelen ved at kortlægge utrygge- og usikre steder, som beboerne oplever igennem deres daglige færden. Dette blev diskuteret i to grupper, og dernæst foreslog grupperne projekter, som vil kunne skabe sikre skoleveje og byrumsforbedringer mellem Kongens Enghave og Teglholmen.

Herefter opsamlede rådgiverne aftenens projekter i et foreløbigt katalog, som indeholdte samtlige forslag. Disse blev præsenteret for kommunen, som kommenterede dem i forhold til en kommende intern høring.

Ved det andet mødet blev aftenen indledt med en gå-tur i bydelen med efterfølgende workshop. Ved dette møde drøftede man rådgivernes pro-

jekter samt en konkretisering af, hvilke projekter den samlede gruppe ønskede at gå videre med. Ligeledes blev det besluttet hvilke ruter/korridorer, som skulle prioriteres for dermed at sikre sammenhængskraft.

På baggrund af interessentgruppen's ønsker, udarbejdede Rambøll en samlet stiplan og projektkatalog med økonomi på hvert projekt.

Ved det tredje møde blev de korridorer præsenteret, "Den grønne rute" og "Den røde rute" samt de projekter, som ruterne indeholder. Desuden viste konsulenterne "Øvrige projekter", der ikke relateres til ruterne, men som vi kunne tilføje bydelen et generelt løft.

Dialogen og kommentarer fra de tre workshops har indgået som et vigtigt styringsredskab, da de repræsenterer de diskussioner, potentialer og værdier, som hersker i bydelen.



Foto fra workshop



Diskussion og kvalificering - gruppearbejde

A2-kort med korridoren

2 ruter fordelt på to grupper:

Er I enige i rutenes udstrækning?

Kommentarer til de enkelte projekter, skrives ned på post-it og klæbes på A4 ark



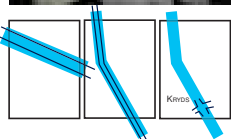
Projekter



1. AFHOLDELSE AF 1. INTERESSENTMØDE - 8. MAJ 2012

FORMÅL:

- AT INDHENTE LOKAL KENDSKAB
- TRYKKE/UTRYKKE STEDER SAMT STEDER MED POTENTIALER
- AT HØRE INTERESSENTERNES ØNSKER OG PROJEKTFORSLAG



2. FORSLAG FRA INTERESSENTGRUPPEMØDET INDARBEJDES I PROJEKTKATALOG

- RÅDGIVER HAR LØBENDE MØDER MED KOMMUNEN ANGÅENDE LØSNINGER.



3. AFHOLDELSE AF 2. INTERESSENTMØDE - 6. JUNI 2012

FORMÅL:

- AT PRÆSENTERE TRAFIK OG BYANALYSER
- AT VISE DEN FØRSTE SKITSE TIL ET PROJEKTKATALOG
- AT DISKUTERE, KVALIFICERE OG PRIORITERE PROJEKTER

4. KOMMENTARER FRA INTERESSENTGRUPPEMØDET INDARBEJDES I PROJEKTPAKKE



5. AFHOLDELSE AF 3. INTERESSENTMØDE - 27. JUNI 2012

FORMÅL:

- AT PRÆSENTERE UDKAST TIL PROJEKTPAKKE
- AT FORETAGE DEN ENDELIGE PRIORITERING

6. FÆRDIGGØRELSE AF PROJEKTPAKKE - ULTIMO JUNI OG PRIMO JULI AFLEVERING I UGE 27



7. POLITISK BEHANDLING SEPTEMBER OG OKTOBER 2012



FASER I PROCESSEN

BESKRIVELSE AF OMRÅDET

DEL 02



Kortet er hentet fra KRAK

BEFOLKNING OG SKOLER

Det samlede område omfatter bykvartererne Kgs. Enghave, Bavnehøjkvarteret, Teglhølm, Sluseholmen og den sydlige del af Valby.

Skoler

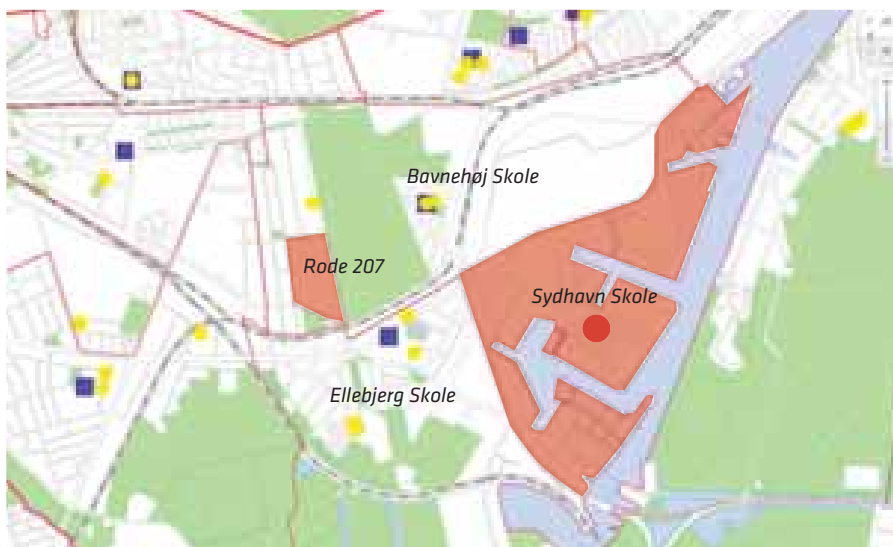
Folkeskoler i nærområdet omkring Teglhølm er Ellebjerg Skole og Bavnehøj Skole samt den kommende Sydhavn Skole.

Sydhavn Skole kommer til at ligge på Teglhølm. Byggeriet gik i gang foråret 2011, og skolen forventes at stå klar til brug i midten af 2013.

Skolens første elever startede på Bavnehøj Skole allerede i august 2010 og fortsætter her, indtil den nye skole er bygget færdig.

Skolen bliver en tre-sporet skole med ca. 840 elever fra 0. - 9. klasse og fritidsordning (KKFO) til 300 børn.

I forbindelse med planlægning af Sydhavns Skoles optagelsesområde har Københavns Kommune besluttet, at skolebørn bosat i et afgrænset område af Rode 207 beliggende ved Sjælør Boulevard, skal høre til Sydhavn Skole distrikt, under forudsætning af, at der kan etableres en sikker skolevej for disse børn, således de kan gå eller cykle sikkert fra deres bopæl til skolen i Sydhavn.



Områdets skoledistrikter. Sydhavn Skoles distrikt inkl. Rode 207 fremhævet.

TRAFIKALE FORHOLD

Projektområdet gennemskæres og berøres af nogle af Københavns mest trafikerede veje.

Alle større trafikveje er offentlige veje. Øvrige veje og gader har status af private fællesveje. Der er ingen umiddelbare planer om at ændre på den overordnede trafikstruktur eller vejenes status.

Området er især præget af de regionale indfaldsveje Sjællandsbroen-Sydhavnsvej, Scandiagade, Sydhavns Plads, Vasbygade, Ellebjergvej og P. Knudsensgade samt fordelingsgaden Enghavevej der alle har en årsdøgntrafik på mellem 20.000 og 50.000 køretøjer.

Trafikmængder ses i tabellen overfor.

Borgmester Christianens Gade er lukket med en bussluse umiddelbart nord for Scandiagade. På Sjællandsbroen er ÅDT ca. 50.000.

ÅDT for køretøjer på Ellebjergvej har været nogenlunde konstant siden 2006, til gengæld er andelen af tung trafik faldet fra omkring 7% til knap 5%. ÅDT for cyklister steg fra 1.600 i 2006, til 2.100 i 2007 og toppede i 2008 med 2.300. Siden har antallet af cyklister været faldende. På Borgbjergvej er ÅDT for både køretøjer og cykler+ knallerter faldet fra 6.300/2500 i 2006 til 4.100/1600 i 2011. Andelen af tung trafik er faldet fra 10,3% til 9,4%.

Herudover indgår Enghavevej, Sydhavnsvej og Sydbanestien i nettet af cykelsuperstier og der planlagt en grøn cykelrute langs sydbanen med en forbindelse fra Sydhavn Station via den grønne kile til Teglholmen og via Strømmen og Spontinisvej til Sjællandsbroen.

Kollektiv trafik

Antallet af passagerer i den kollektive trafik i Frederiksberg og Københavns Kommuner har været støt stigende de senere år. Generelt benyttes ca. halvdelen af passagererne i den kollektive trafik bus, medens resten benytter tog eller metro.

Der ligger 3 S-togstationer indenfor området; Sydhavnen, Sjælør og Ny Ellebjerg. De seneste tællinger fra 2008 viser en stigning i antallet af påstigere på alle tre stationer. 2008 var det første år hvor Ny Ellebjerg forbandt Køge Bugt strækningen og Ringbanen. Med sine ca. 2800 påstigere er stationen nu på størrelse med Frederikssund, Hvidovre eller Sydhavn.



Gul - offentlig vej/Blå - privat fællesvej, kilde kk.dk

Sjælør station lå lavt ved 2007-tællingen men viste en vækst fra 2007-08. Tællingen i 2008 lå dog stadig på et passagerantal der var væsentligt under niveauet fra før 2006.

Projektområdet er busbetjent bl.a. med A-linjerne 3A og 4A, samt linje 10, der betjener Teglholmen - Sluseholmen.

Fodgængertrafik

I Kongens Enghave findes ingen egentlige tællinger af fodgængertrafikken i området udover en enkelt tælling i fodgængertunnelen under Sjælør Boulevard fra august 2011.

I alt 43 fodgængere benyttede tunnelen i tidsrummet kl. 7-19, heraf 19 børn under 12 år.

Fra workshop 1 beskrev beboerne, at de primære gå-turer foretages i forbindelse med bevægelse til og fra arbejde, indkøb og hentning af børn, altså mønstre som kan karakteriseres som "hverdagsærinder".

Én af de interessante observationer var, at gå- og cykelture mellem Kongens Enghave og de nye havneområder, Sluse- og Teglholmen, gerne undgås pga. utryghed. Ligeledes havde tidspunkt på dagen også en betydning for at passere Sydhavnsvej. Sydhavnsvej fungerer som en stor barriere, der bevirker at beboerne hellere vil tage bilen til en anden bydel end bevæge sig på tværs af Sydhavnsvej til fod eller på cykel.

Vejnavn	ÅDT Køretøjer	Her af tung trafik	ÅDT Cykel + knallert	Hastigheder km/t		
				Gnsn.	Max	Min
Sjællandsbroen (2010)	47.200	5,2 %	1.600			
Scandiagade (2006)	29.000	8,5 %	500			
Ellebjergervej (2010)	36.800	4,6 %	1.900			
P. Knudsensgade (2006)	30.800	7,6 %	1.700			
Enghavevej (2010)	20.000	5,4 %	4.700			
Borgbjergsvej (2011)	4.100	9,4 %	1.600			
Sjælør Boulevard (2006)	8.400	10,8 %	2.200			
Borgmester Christiansens Gade (2011)	3.000			46-48	70-77	24-32
Sydhavnsgade						
Vasbygade						

TRAFIKSIKKERHED

I perioden fra 2008-2010 har biltrafkarbejdet i Københavns kommune været svagt faldende mens antallet af cyklister har været støt stigende. På trods af dette er der fra 2005 til og med 2010 sket et samlet fald i antallet af dræbte og alvorligt tilskadede cyklister i Københavns Kommune på 22 %.

I 2010 udgjorde de svage trafikanter – fodgængere, cyklister og knallertkørere – i alt 77 % af de alvorligt tilskadede i Københavns Kommune.

Inden for projektområdet er der i 5 års perioden fra medio 2006 til medio 2011 registreret følgende uheld:

- Alle uheld: 463
- All personskadeuheld: 87
- Uheld med lette trafikanter: 125
- Personskauehald med lette trafikanter: 58
- Antallet af uheld med lette trafikanter er faldet med ca. 40 % fra 2007 til 2010

Antallet af personskader på lette trafikanter i projektområdet fordeler sig som følger:

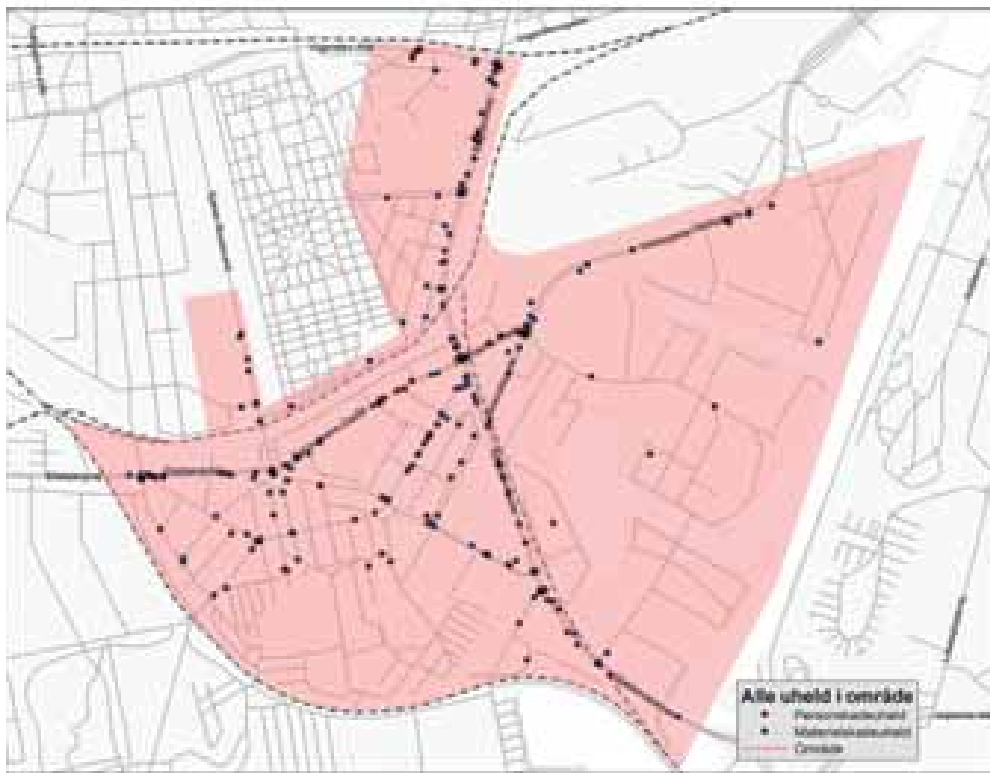
- Antal dræbte 2
- Antal alvorligt tilskadede 25
- Antal let tilskadede 33
- Antallet af alvorligt tilskadede og dræbte lette trafikanter er faldet med 57 % fra 2007 til 2010.

Dræbte og alvorligt tilskadede lette trafikanter udgør 55 % af alle alvorligt tilskadede og dræbte trafikanter i projektområdet. Dette er lavere end det generelle niveau for København. Den faldende tendens i antal uheld og personskader med lette trafikanter i området følger tendensen for det øvrige København.

Alt i alt tegner der sig et positivt uheldsbillede for lette trafikanter i projektområdet, idet antallet af både uheld og personskader er faldende. Faldet skal ses i lyset af, at antallet af cyklister i København er stigende, og at uheldsfrekvensen som oftest følger udviklingen i trafikken.

År	Personskadeuheld	Materielskadeuheld	Ekstrauehald	Total
2006	11	21	15	47
2007	26	55	29	110
2008	23	49	38	110
2009	15	46	27	88
2010	10	54	18	82
2011	2	17	7	26
Total	87	242	134	463





● Personskadeuheld

● Materielskadeuheld



BYRUMSANALYSE - INDLEDNING



Formålet med byrumsanalysen er, at den skal angive en strategi og retning for kommende projekter ved at fokusere på de overordnede træk og byrummenes funktion, aktiviteter og liv i Kongens Enghave.

Analysen er blevet brugt som udgangspunkt for nye ruter, så man herved kan inddrage eksisterende byrumskvaliteter og opgradere de steder, som borgerne og rådgiverne vurderede kunne tilføre værdi og oplevelse til ruterne.

I analysen har der været fokus på følgende: 1. Bebyggelse og landskab 2. Bykvarterer og 3. Forbindelser og byrum.

Byrumsanalysens resultater og de i workshop 1 udpegede utrygge trafikale punkter danner tilsammen udgangspunkt for et resultat, hvor der opereres med to korridorer, som dels sikrer tryk og sikker færdsel mellem bydelene for skolebørnene og byens øvrige borgere, og dels indeholder byrumsmæssige kvaliteter og oplevelser, som vil kunne være til gavn for alle.

Ligeledes peger analysen på overordnede målsætninger for områdernes udvikling, så nuværende og fremtidige projekter bidrager til at bydelen former sig i den ønskede retning.

Borgmester Christiansens gade

ANALYSE AF BEBYGGELSE OG LANDSKAB

KARAKTERISTIK:

- VARIERET BYDEL MED BEBYGGELSE, LANDSKAB OG VANDKVALITETER
- STORE TRAFIKÅRER SOM AFGRÆNSER OG GENNEMSKÆRER BYDELEN
- FLOT KONTRAST MELLEML BOLIGOMRÅDER OG GRØNNE AREALER
- MANGE HAVEBOLIGORMÅDER MED FRODIG OG "VILD" KARAKTER
- INGEN VILLAKVARTERER
- UHØJTIDELIG PRÆG I BYDELEN

ANBEFALING:

- DYRK KONTRASTEN/MØDERNE MELLEML BY OG LANDSKAB
- TRÆK LANDSKABET IND I BOLIGOMRÅDERNE I FORM AF GRØNNE ELEMENTER
- FASTHOLD BYDELENS UHØJTIDELIGE SÆRKENDE



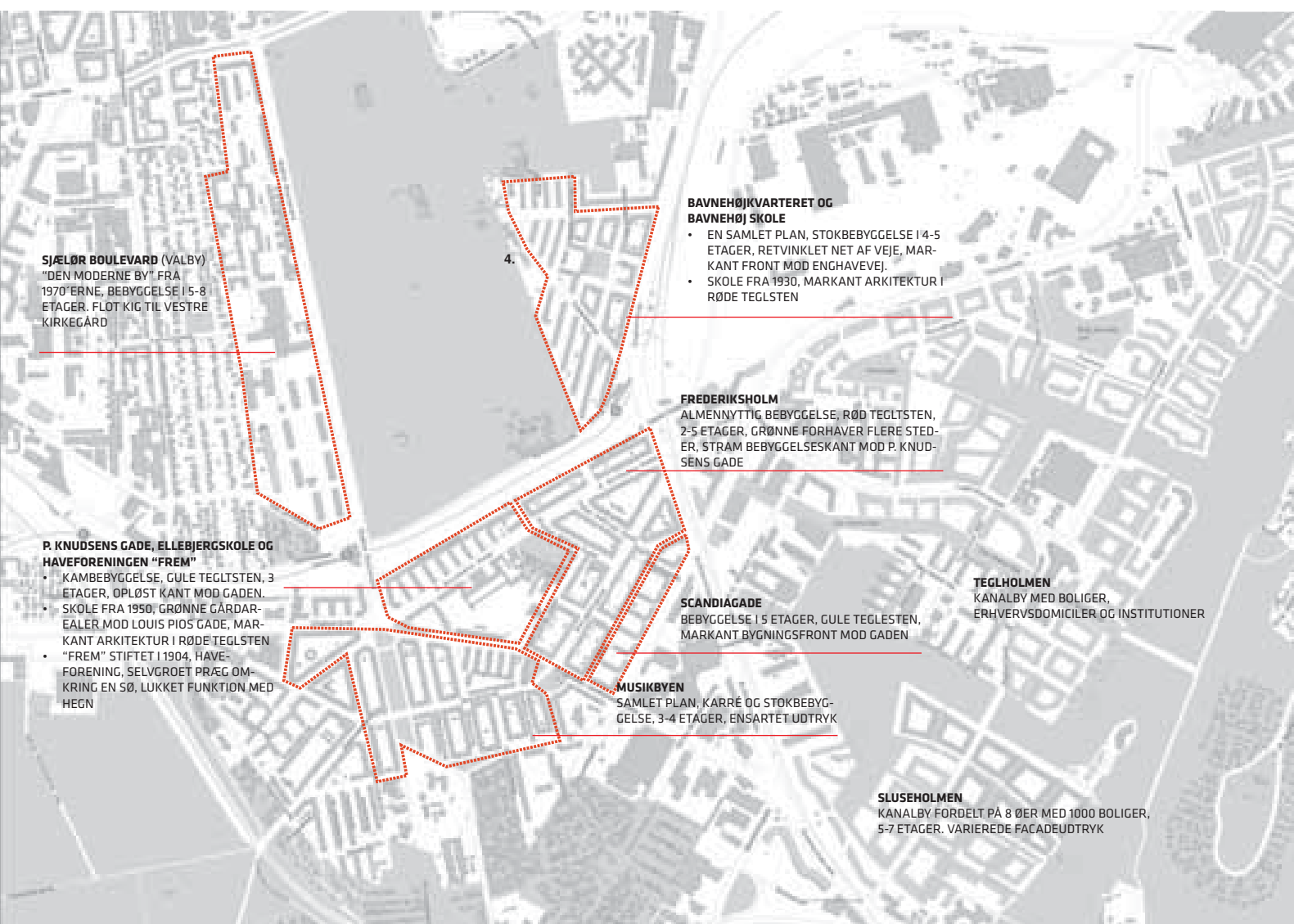
ANALYSE AF BYKVARTERER

KARAKTERISTIK:

- FLERE BYKVARTERER MED FORSKELLIGT UDTRYK
- GENEREL HØJ ARKITEKTONISK KVALITET I BYGGERIET
- MERE PLADS OG "LUFT" MELLEM KARREERNE END PÅ BROKVARTERENE

ANBEFALING:

- SKAB RUTER, SOM SYNLIKGØR DE FORSKELLIGE KVARTERERS IDENTITET OG FORSKELLIGHED
- SKAB ATTRAKTIVE KIG TIL BYGNINGERNE



ANALYSE AF FORBINDELSER OG BYRUM

KARAKTERISTIK:

- FÅ NYRENOVEREDE PLADSER I BYDELEN
- DER MANGLER VARIATION I OPHOLDSMULIGHEDER
- NOGLE FORBINDELSER OG BYRUM OPLEVES UTRYGGE
- GADERUMMENE FREMSTÅR GENERELT I GOD STAND
- GENERELT TYDELIGE STIFORBINDELSER OG FLOW
- MANGE POTENTIELLE BYRUM OG FORBINDELSER, SOM VIL KUNNE LØFTE BYDELENS OFFENTLIGE BYLIV
- MANGE MARKANTE RUMLIGE FORLØB

ANBEFALING:

- OPGRADER DE BREDE GADEFORLØB MED FORSKELLIG UDTRYK OG FUNKTION
- TILBAGEFØR DE MARKANTE AKSIALE FORLØB
- DYRK FORBINDELSERNE, SÅ MAN OPLEVER BYDELENS KVALITETER
- GENEREL OPGRADERING AF PLADSER
- SKAB FLERE MINDRE MØDESTEDER
- LAV ARKITEKTONISK OG TRAFIKAL LØFT AF STATIONSPLADSERNE OG KNUDEPUNKTER

KORTET VISER DE VIGTIGSTE FORBINDELSER FOR LETTE TRAFIKANTER I OMRÅDET



STRATEGI

1. Sikre og trygge skoleveje fra Sjælør til Sydhavn Skole
2. Forbedre forbindelser og skabe sammenhæng i bydelen
3. Styrke eksisterende lokale byliv i tilknytning til befærdede områder og gader
4. Skabe fælles mødesteder og udfoldelsesmuligheder
5. Skabe sammenhæng mellem offentlige byrum og institutioner
6. Lave visuelle, forskønnende elementer, som kan skabe identitet og helhed



Den grønne Kile

KORRIDORER OG PROJEKTER DEL 03

Der er i projektforløbet udpeget 2 korridorer eller ruter, som kan skabe sikre, trygge og attraktive forbindelser for både skolebørn og andre lette trafikanter, som skal på tværs af bydelene.

Foruden beslutningen om ikke at ændre de overordnede trafikale strukturer i bydelen har særligt to realiteter været afgørende for valget og udformningen af korridorerne. Den første er, at det ikke har vist sig muligt, at etablere en signalreguleret krydsning, hvor Den grønne kile møder Scandiagade. Alternativerne har vist sig ikke at være tilstrækkeligt sikre til, at de kan betragtes som skolevejsløsninger. I stedet er der udarbejdet et forslag til at opgradere signalreguleringen i krydset Scandiagade - Sydhavnsgade, således at krydsningen kan foregå her. Dette forslag beskrives i detaljer under projekt 05.

Den anden er, at hvis signaltiderne for krydset Sydhavns Plads/Vasbygade/Teglholmgade/Scandiagade ændres, så de i højere grad prioriterer krydsningen af bløde trafikanter på et niveau, der er tryk for de mindste elever, vil det få store konsekvenser for trafikafviklingen på centrumsforbindelsen.

Den grønne korridor

forløber fra Sjælør Station ad Sydbanestien - Enghavevej - Sydhavnsgade - en ny sti til A. C. Meyers Vænge - ad A. C. Meyers Vænge - ad Den grønne Kile frem til Sydhavn Skole. Ruten er den korteste af de 2 korridorer.

Med de foreslåede projekter kan ruten blive trafikikker. Ruten krydser og forløber dog parallelt med en række stærkt trafikerede veje, og den kan derfor ikke blive 100% tryk.

Ud over at være en sikker skolevej skaber og understøtter den grønne korridor forbindelse mellem bl.a. Sydhavn Station og arbejds- og studiepladserne i Sydhavnen, og mellem Tegholm-/Sluseholmen og indkøbs- og kulturfunktionerne omkring Borgbjergsvej.

Korridoren har fået navnet "den grønne", fordi der indgår 2 markante grønne forløb i den: Sydbanestien og Den grønne Kile.

Den røde korridor

forløber fra Sjælør Station ad Sjælør Boulevard - Borgmester Christiansens Gade - Sydhavnsgade/ Sjællandsbroen - Sluseholmen til Sydhavn Skole.

Ruten er allerede i dag forholdsvis trafikikker og tryk. Sammenlignet med den grønne rute er den lidt længere, og over 2,5 km som er grænsen for hvor lang en skolevej må være hvis børnene selv skal gå, eller cykle til skole. Til gengæld kan ruten bruges som supplement til den grønne korridor. Det vurderes dog, at køretiden på cykel f.eks. fra Sjælør Station til Sydhavn Skole vil være omtrent den samme, da der er færre signaler og andre stop på ruten.

Projekterne på ruten løser nogle trafikikkerhedsmæssige problemer og tilstræber desuden en forskønnelse og begrønning af især Borgmester Christiansens Gade.

Krydset mellem Sjællandsbroen og Sluseholmen vil blive ombygget som led i et andet projekt.

Den røde korridor vil i høj grad forbinde det gamle Kgs. Enghave med det nye byudviklingsområde på Sluseholmen og styrke forbindelsen i bydelen.

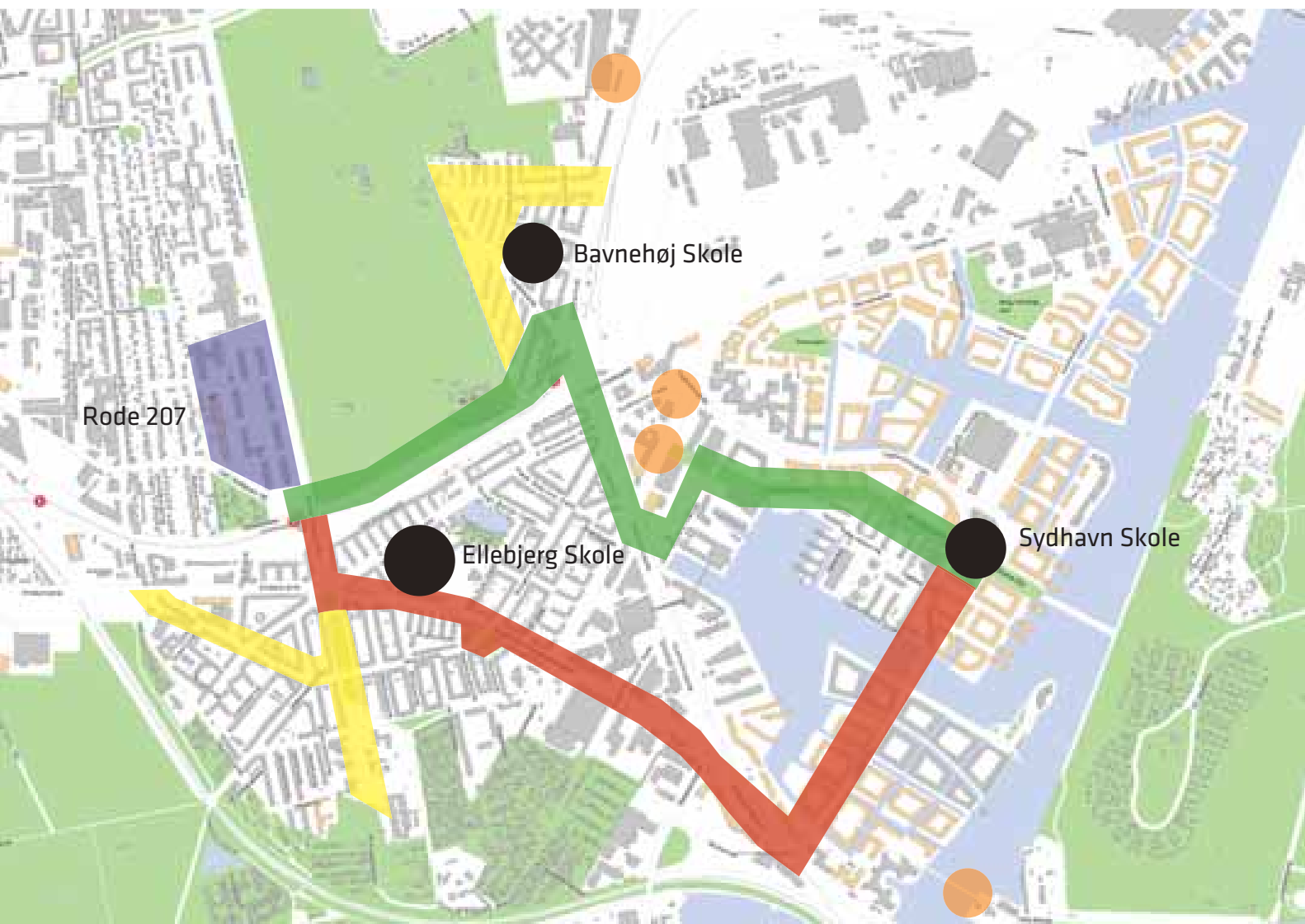
Korridoren har fået navnet "den røde", fordi den forløber igennem Kgs Enghaves karakteristiske røde byggerier.

De følgende afsnit

I det følgende beskrives de 2 ruter lidt nærmere med fokus på deres byrumsmæssige betydning. Efter hver korridor beskrives de projekter der "hører til" korridoren. Sjælør Station beskrives under den grønne korridor.

Herefter beskrives de øvrige projekter.

Endelig beskrives ganske kort en række projekter, som har været undersøgt og diskuteret med følgegruppen, men som er fravalgt i den endelige prioritering.



Oversigtskort over området med skolerne og de 2 korridorer (rød og grøn).

Orange markering viser øvrige projekter og gul markering undersøgte men ikke prioriterede projekter.

Blå markering: Rode 207 (se side 7)

DEN GRØNNE KORRIDOR - EN SERIE AF BYRUM

Byområdet omkring "Den grønne korridor" er præget af store kontraster, som spænder fra det stille, lidt gemte - Sydbanestien - til det travle bevægelsesrum omkring Sydhavns Station og til krydsene omkring P. Knudsens Gade og Sydhavns gade.

Den overordnede karakteristik af korridoren er, at den udgør den korteste rute til Teglhølmolen, men at den særlig når det er mørkt kan føles utryk langs stien ved Vestre Kirkegård. Dette understreges af, at der på den ene side ligger jernbanetracé og på den anden side er et trådhegn til kirkegården med få åbninger. Ligeledes opleves området under banebroen ved Sydhavn Station utryk pga. de mørke restarealer.

Forbindelsen indeholder interessante grønne oplevelser, da beplantningen på kirkegården fremstår som en grøn væg mod stien og giver en frodig stemning. Dette betyder, at korridoren rummer landskabelige potentialer, som ikke er fuldt udnyttet.

Forbindelsen er i betydeligt omfang sammenfaldende med de planlagte grønne cykelruter i området.

Forudsætningen for at korridoren vil blive brugt af bydelens børn og unge er, at der laves en markant opgradering af Sydbanestien med nye belysningselementer, opholdsmuligheder og beplantningsudtynding. Intentionen er at stien skal få tilført et synligt arkitektonisk løft, så den ikke blot skal fungere som lokal forbindelse, men også være så attraktiv, at den vil kunne tiltrække gæster fra andre dele af byen.

I dag er det flere steder uklart, hvordan man skal færdes som gående og cyklister i de befærdede kryds, hvilket der skal ændres ved at sikre tilgængelighed, tryk og sikkerhed som styringsparametre i de kommende krydsudformninger.

Endelig skal "missing links" til Den Grønne Kile over Teglhølmolen forbedres ved at skabe tydelige gang- og cykelforbindelser, som sikrer et visuelt og fysisk flow mellem bykvartererne.

Formålet med indsatsen - "Den grønne korridor" - er derfor at styrke forbindelser og sammenhænge på langs og på tværs og prioritere trafikforanstaltninger i krydsene, da de både løser et lokalt og regionalt problem.



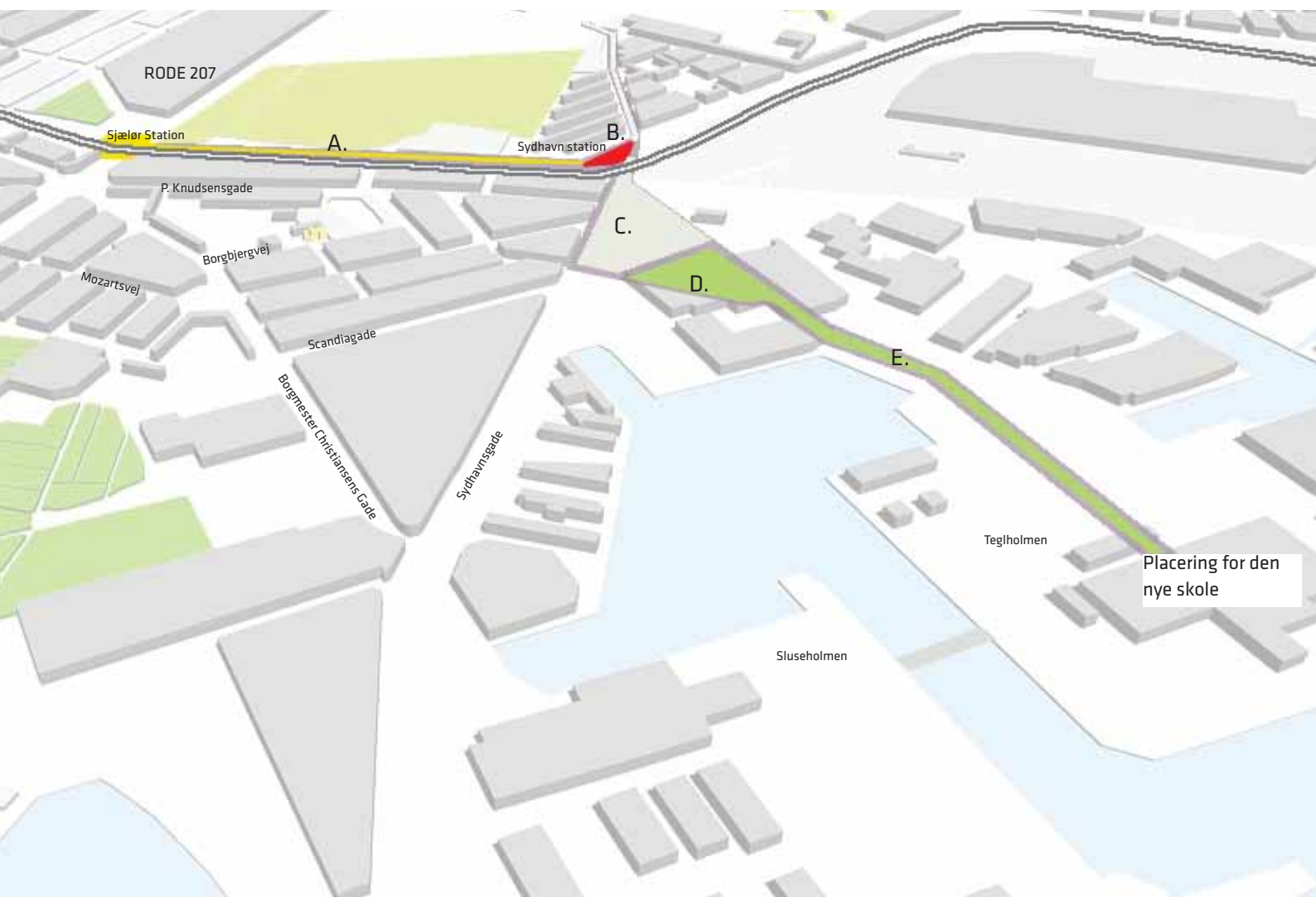
Ernst Kapers Vej ved Sydhavn Station



DEN GRØNNE KORRIDOR - EN SERIE AF BYRUM

A.
Sydbanestien -
Grøn promenadeforbindelse med ny
belysning

B.
Sydhavn Station
Urbant byrum, kig mod Enghavevej og banen



C.
Trafikknudepunkt, kig ad
Centrumforbindelsen

D.
Indgangen til Tegllholmen.
Erhverv og industrivolumner

E.
Den grønne kile, boligområde

01 SJÆLØR STATION

Eksisterende forhold

Sjælør Station er beliggende ved Køge Bugt Banens krydsning med Sjælør Boulevard. Stationspladsen med parkering har tilkørsel fra Carl Jacobsens Vej.

Sydbanestien munder ud i Sjælør Boulevard skråt over for stationen. Der er etableret et kort stykke dobbeltrettet sti for at muliggøre cykling fra Carl Jacobsens Vej til Sydbanestien.

Buspassagerer som skal skifte til nordgående linje 4A skal krydse Sjælør Boulevard. Dette foregår med dårlige oversigtsforhold under banebroerne.

Der findes en fodgængertunnel, som er meget lidt benyttet.

Der forventes øget biltrafik på Sjælør Boulevard i forbindelse med Carsberg-projektet.

Der er desuden planer om etablering af en grøn cykelrute langs nordsiden af Køge Bugt Banen fra Ny Ellebjerg Station. Stien vil udmunde i det sydvestlige hjørne af stationspladsen og skal så vidt muligt forbindes med Sydbanestien.

Forslag

Forslaget omfatter en række komponenter, som tilsammen vurderes at kunne give en bedre og mere overskuelig afvikling af trafikken for både bløde og hårde trafikanter:

- En ny signalregulering af krydset Sjælør Boulevard - Carl Jacobsens Vej vil sikre en bedre afvikling i krydset og give mulighed for busprioritering i nordgående retning.
- En ny signalregulering ud for Sydbanestien for cyklister og fodgængere. Signalreguleringen indrettes med en dobbeltrettet sti i sydsiden, bl.a. af hensyn til den kommende grønne cykelrute.
- Ombygning af Sjælør Boulevard forbi stationen. Midterhelle og sideheller vil gøre det muligt for bl.a. togpassagerer at krydse Sjælør Boulevard enklere.
- Fodgængertunnelen nedlægges.
- En ombygning af selve stationspladsen er ikke en del af dette projekt.

Det antages, at der ved dette projekt må påregnes en reduktion af ca. 12 p-pladser syd for busholdepladserne.

Projektets økonomi

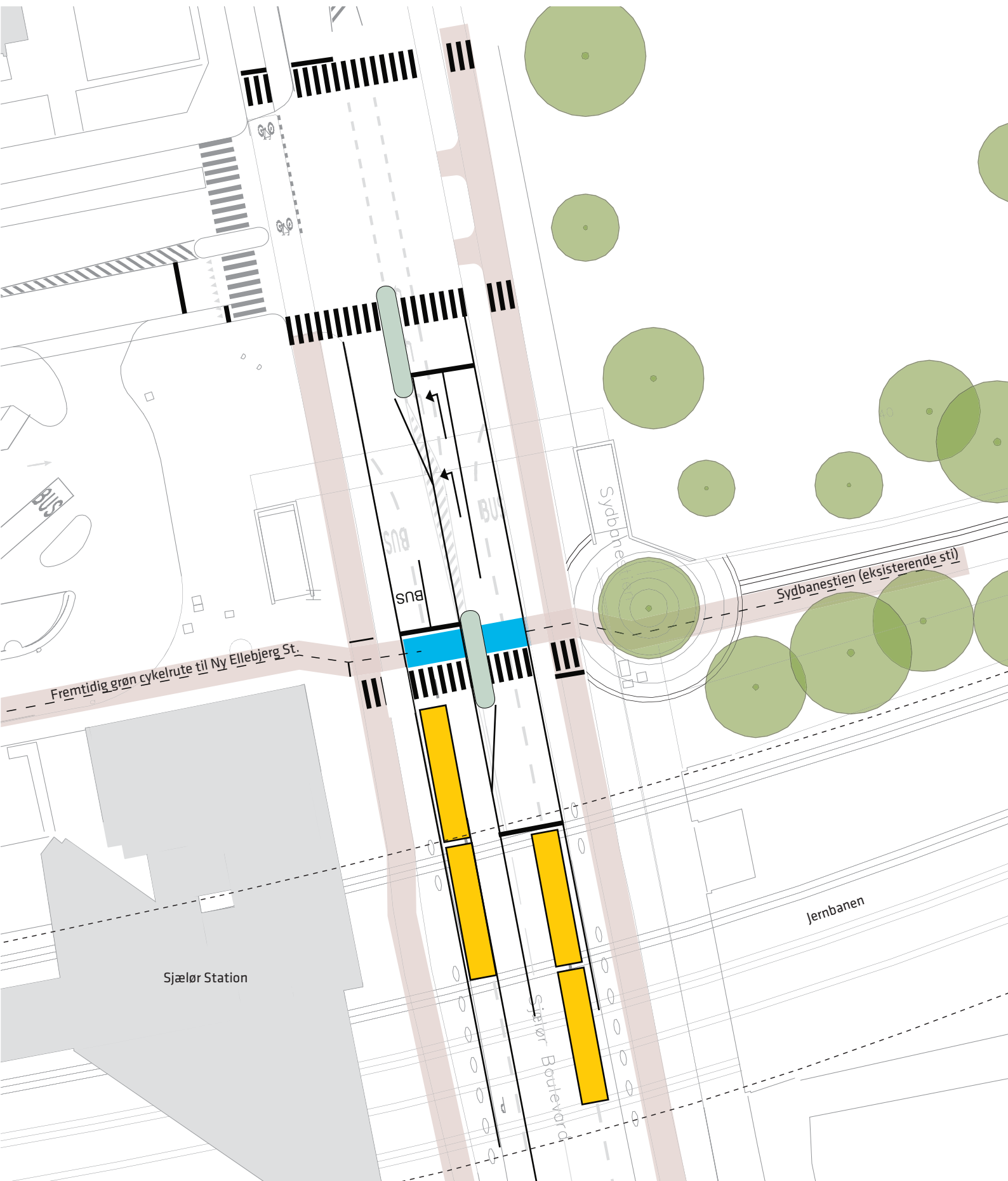
4,4 mio. kr.

(omfatter kun trafikdelen af projektet)



Bus svinger fra Carl Jacobsens Vej ud i Sjælør Boulevard lige nord for Sjælør Station

01 SJÆLØR STATION



02 SYDBANESTIEN

Byrummet udgør en ca. 1 km. grøn strækning langs Vestre kirkegård, som forbinder to stationer, Sjælør Station og Sydhavn Station. Rummet ligger "gemt" med kirkegård på den ene side og jernbane på den anden side. Særlig i aftentimerne kan det virke lidt utrygt.

Forslag

Formålet med projektet er at skabe en attraktiv bymæssig gang- og cykelforbindelse tryghedsskabende og æstetiske virkemidler samt etablere en rekreativ sammenhæng mellem bykvartererne. Forbindelsen skal ligeledes ses i tilknytning til den grønne cykelrute, så man på et byplanniveau understøtte de overordnede forbindelser regionalt.

Projektets målgruppe er beboere i bydelen med særlig fokus på skolebørn, hvorfor tryghed er et vigtigt parameter. Det nye design skal kunne have en kriminalpræventiv effekt, idet tanken er, at hvis ruten gøres oplevelsesmæssig og fysisk attraktiv, vil der komme flere mennesker og derved føre til mere aktivitet og liv.

Jo flere øjne på gaden, des større fornemmelse af tryghed.

Rummet forskønnes med ny primær belysning i form af master i menneskelig skala på ca. 2,5 og effektbelysning ved åbninger mod kirkegården.

Ligeledes foreslås en uddynding af eksisterende beplantning, så man skaber større overskuelighed.

Projektets økonomi

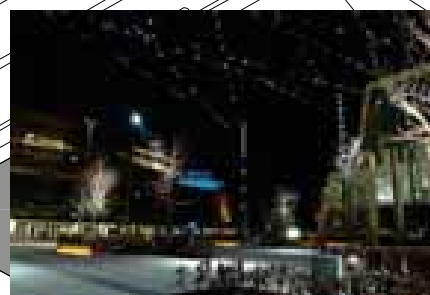
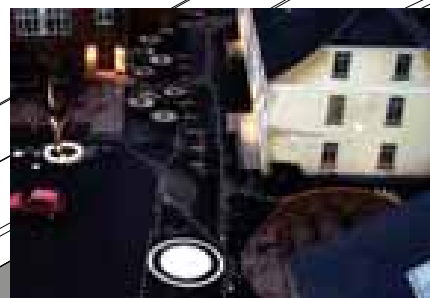
5,7 mio.



Center for Afklaring og Beskæftigelse ligger ud til Sydbanestien



02 SYDBANESTIEN



Referencer:
Nicolai Kulturcenter, Kolding
Orla Lehmanns Plads, Frederiksberg
Hyllie Station, Malmö
Eksempler på kreativ anvendelse af belægning og
belysning

03 SYDHAVN STATION

Eksisterende forhold

Sydhavn Station ligger ved Køge Bugt Banens krydsning med Enghavevej. Stationspladsen med parkering har tilkørsel fra Tranehavevej via Ernst Kapers Vej. Sydbanestien munder ud i Ernst Kapers Vej sydvest for stationspladsen.

Der er en række trafikikkerheds- og tryghedsproblemer på pladsen:

- Cyklister, som kommer sydfra ad Enghavevej og skal videre ad Sydbanestien, skal krydse Enghavevej ved signalreguleringen i nordsiden af Tranehavevej og herfra svinge til venstre over Tranehavevej til Ernst Kapers Vej.
- Cyklister, som kommer ad Sydbanestien og skal mod syd ad Enghavevej har ingen lovlig rute hen over pladsen under broerne og skal bl.a. passere en høj kantsten.
- Pladsen er generelt trist og nedslidt. Rummet under banebroerne fremtræder mørkt og utrygt. Mørket er også et trafikikkerhedsmæssigt problem, da trafikanterne kan blændes af f.eks. sollys, når de kommer ud under broerne.

Forslag

Forslaget omfatter en række komponenter, som tilsammen vurderes at kunne give en bedre og mere overskuelig afvikling af trafikken for både bløde og hårde trafikanter:

- Der etableres en dobbeltrettet cykelsti hen over pladsen langs stationsbygningen og med forbindelse til den sydgående cykelsti på Enghavevej
- Signalreguleringen ændres, så at fodgængere og cyklister kan krydse Enghavevej i sydsiden af Tranehavevej. Cyklister skal krydse i egen fase, så der ikke opstår konflikter med bilister, der kommer ud fra Tranehavevej.
- Der afsættes midler til en samlet ombygning af pladsen, som skal udvikles i samarbejde med DSB, Banedanmark og beboere og handlende i området. I den forbindelse ønskes også undersøgt mulighederne for at etablere adgang til S-togs perronen fra østsiden af Enghavevej. Denne del af projektet kan dog ikke finansieres af Københavns Kommune.
- Projektet omfatter etablering af lys og andre tryghedsskabende elementer under banebroerne.



Kig op ad Tranehavevej fra Stationspladsen

Det antages, at der ved dette projekt må påregnes en reduktion af ca. 5 p-pladser, idet den foreslåede dobbeltrettede cykelsti vil optage plads. Det forudsættes at længdeparkering i Ernst Kapers Vej opretholdes.

Projektets økonomi

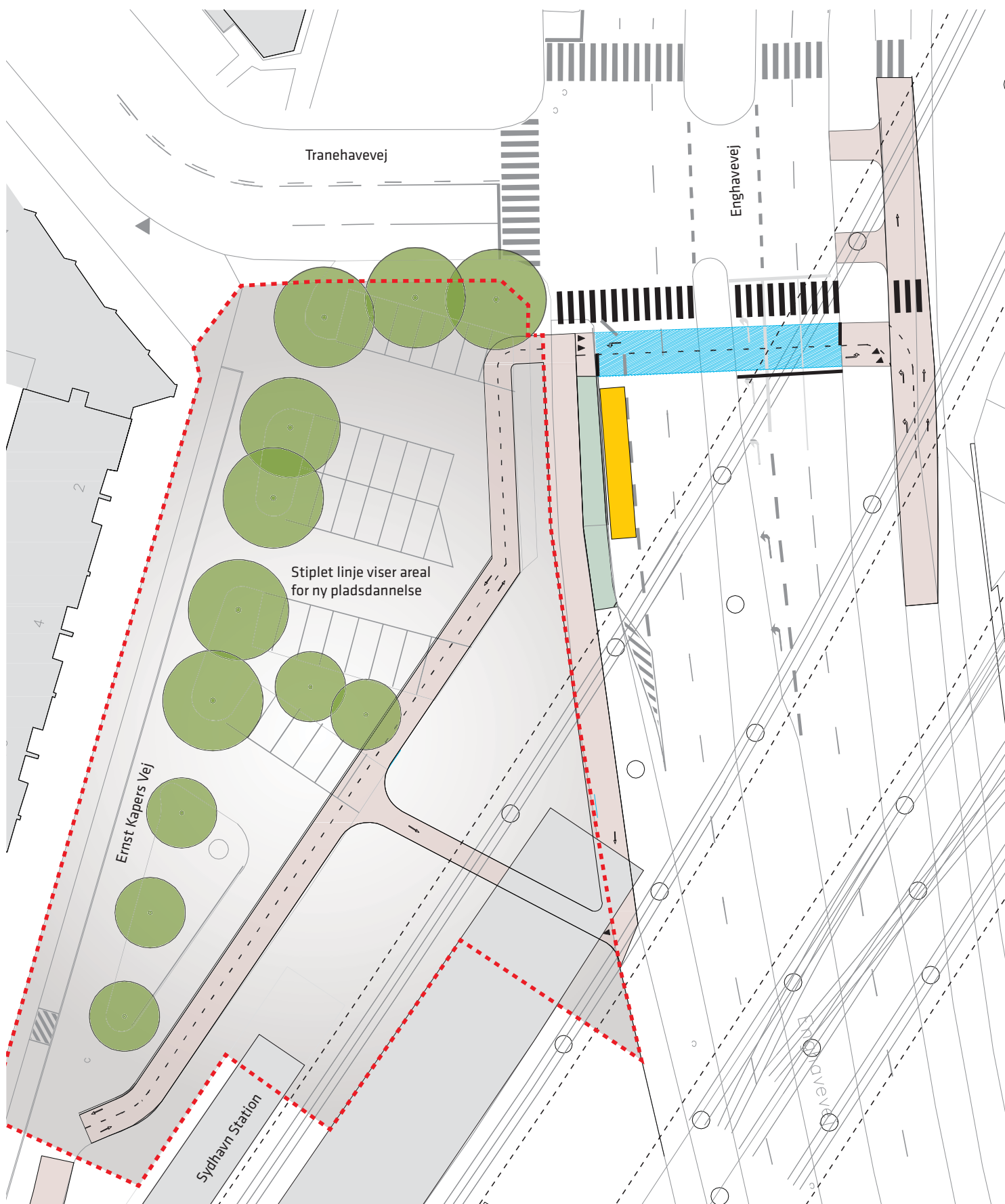
12,0 mio. kr.

Overslaget dækker ændring af signalreguleringen, ombygning af stationspladsen (det område der er indrammet af stiplede linje på tegningen) samt 1 mio. kr. til belysning under banebroerne.



Brønshøj Torv er et godt eksempel på, at der godt kan komme et attraktivt byrum ud af en plads med meget bil- og busstrafik i et tæt byområde.

03 SYDHAVN STATION



1:500

04 P. KNUDSENS GADE - ENGHAVEVEJ

I dag kan krydset virke utrygt for cyklister, da de har et lille venteareal i P. Knudsens gades sydvestlige side.

For at skabe større tryghed og trafiksikkerhed foreslås mere plads til nordfrakommende cyklister, der skal svinge til venstre ad Sydhavns Plads.

Projektet består af følgende komponenter:

- Fodgængerfeltet flyttes mod vest
- Fodgængerhellen udvides
- Ventepladsen for cyklister udvides i form af overfladebehandling i asfalten.

En forudsætning for at denne løsning kan fungere er, at signalet integreres med øvrige signaler.

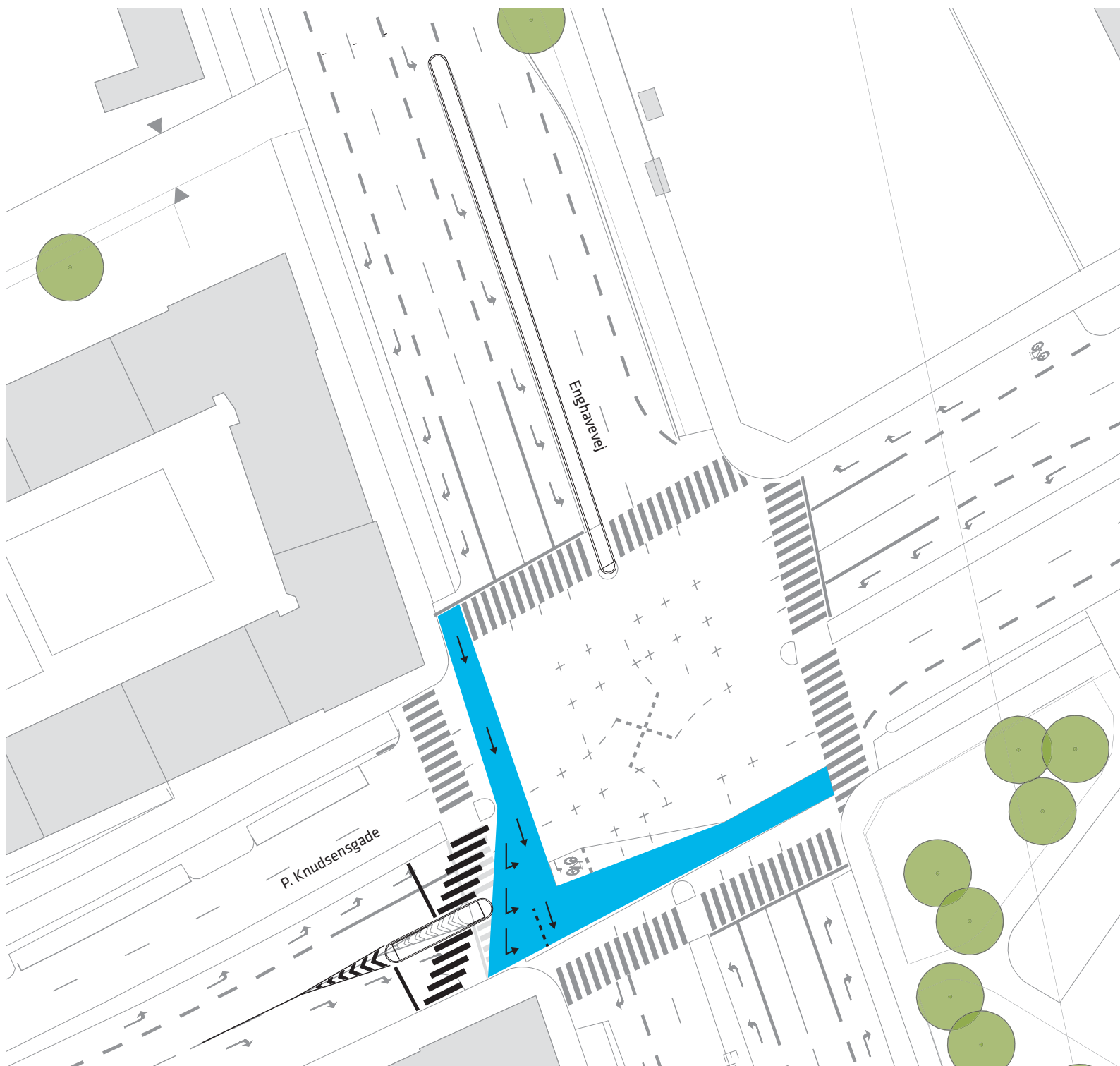
Projektets økonomi

0,2 mio. kr.



Snævre forhold for venstresvingende cyklister

04 P. KNUDSENS GADE - ENGHAVEVEJ



05 SYDHAVNSGADE/SCANDIAGADE

Eksisterende forhold

Krydset Sydhavnsgade - Scandiagade er et spidst kryds mellem 2 firesporede veje. Lette trafikanter kan krydse i de 2 af benene.

Gennemgangen af mulige stiløsninger i området viser, at dette sted er den bedste mulighed at etablere en sikret krydsning mellem Kgs. Enghave-området og Teglholmen/Sluseholmen.

Forslag

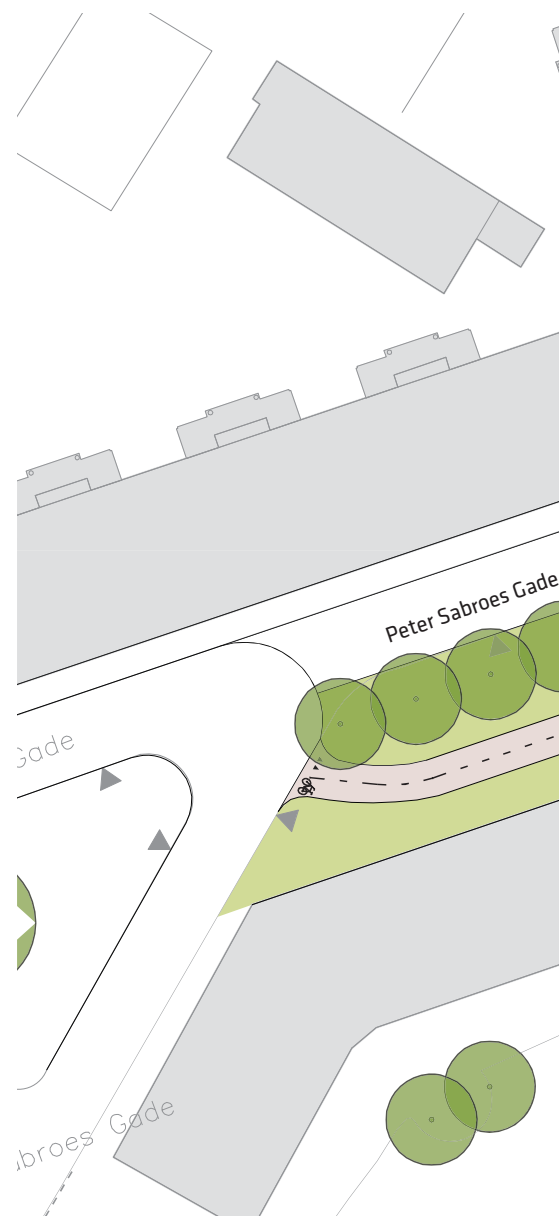
Forslaget består af følgende komponenter:

- Der etableres et dobbeltrettet cykelstiforløb over både Sydhavnsgade og Scandiagade. Stien forbindes med "Pelikanstien" til A. C. Meyers Vænge.
- Cyklisters og fodgængeres krydsning af både Scandiagade og Sydhavnsgade sker i signalreguleringer, der indpasses i det eksisterende anlæg, sådan at kapaciteten for bilister ikke nedsættes.
- Løsningen inddrager Peter Sabroes Gade. Her etableres en cykelsti frem til den trekantede plads ved K. M. Klausens Gade.
- Der etableres fortov i Scandiagades vestside.

Det antages, at der ved dette projekt må påregnes en reduktion af ca. 7 p-pladser i Peter Sabroes Gade.

Projektets økonomi

3,5 mio. kr.

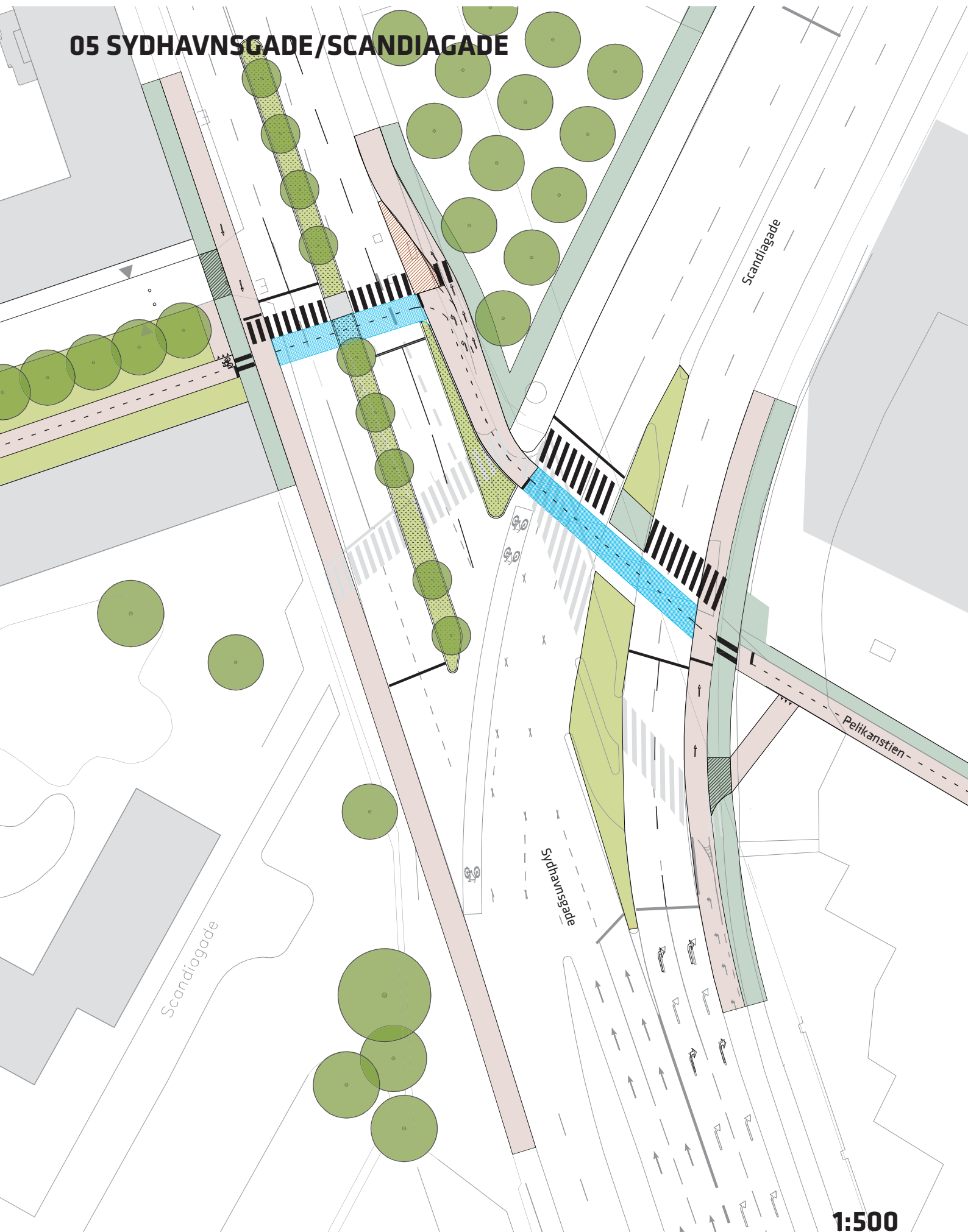


Sydhavnsgade, Scandiagade svinger til højre i billedet



Peter Sabroes Gade

05 SYDHAVNSGADE/SCANDIAGADE



1:500

06 A. C. MEYERS VÆNGE

Forslag

Forbindelsen mellem den nye krydsningsmulighed ved Sydhavnsgade - Scandiagade og den grønne kile sikres ved:

- Opgradering af den eksisterende sti langs Pelican Storage.
- Ny dobbeltrettet sti langs A. Meyers Vænge
- Der etableres en ny stikrydsning over A. C. Meyers Vænge ved den grønne kile. Det tydeliggøres, at parkering er forbudt ud for stien og belægningen udskiftes, så den bliver egnet for cyklister.

Det antages, at der ved dette projekt må påregnes en reduktion af ca. 2 p-pladser i den hævede flade ved Den Grønne Kile.

Projektets økonomi

3,4 mio. kr. (inkl. 1. mio. til den grønne kile).

Overslaget er ikke inkl. arealerhvervelse.



A. C. Meyers Vænge

06 GRØNNE KILE - A. C. MEYERS VÆNGE



DEN RØDE KORRIDOR

Byområdet omkring "Den røde korridor" er præget af en lokal karakter, som starter ved det hektiske bevægelsesrum, Sjælør Station, og fortsætter ind i bydelen.

Fra stationspladsen og til Sjælør Boulevard er der et markant aksialt forløb, som dog er hindret på grund af et bunkersanlæg i krydset ved P. Knudsens gade, der skaber en visuel barriere ind til det grønne promenaderum.

Den overordnede karakteristik af korridoren er at den både er tryk og sikker, men tilgængelig over 2,5 km, hvorfor denne rute skal opfattes som et supplerende alternativ til den grønne korridor som skolevej. Til gengæld giver den røde korridor et løft til bydelen og i øvrigt mere sammenhængskraft imellem Ellebjerg og Teglholmen.

I forhold til oplevelser på ruten, vil det kunne give bydelen et generelt løft, hvis bunkersanlægget fjernes og der foretages en udtynding af beplantningen, hvorved den visuelle forbindelse fra boulevarden til det grønne landskabsrum, vil kunne blive et kendetegn for Kongens Enghave.

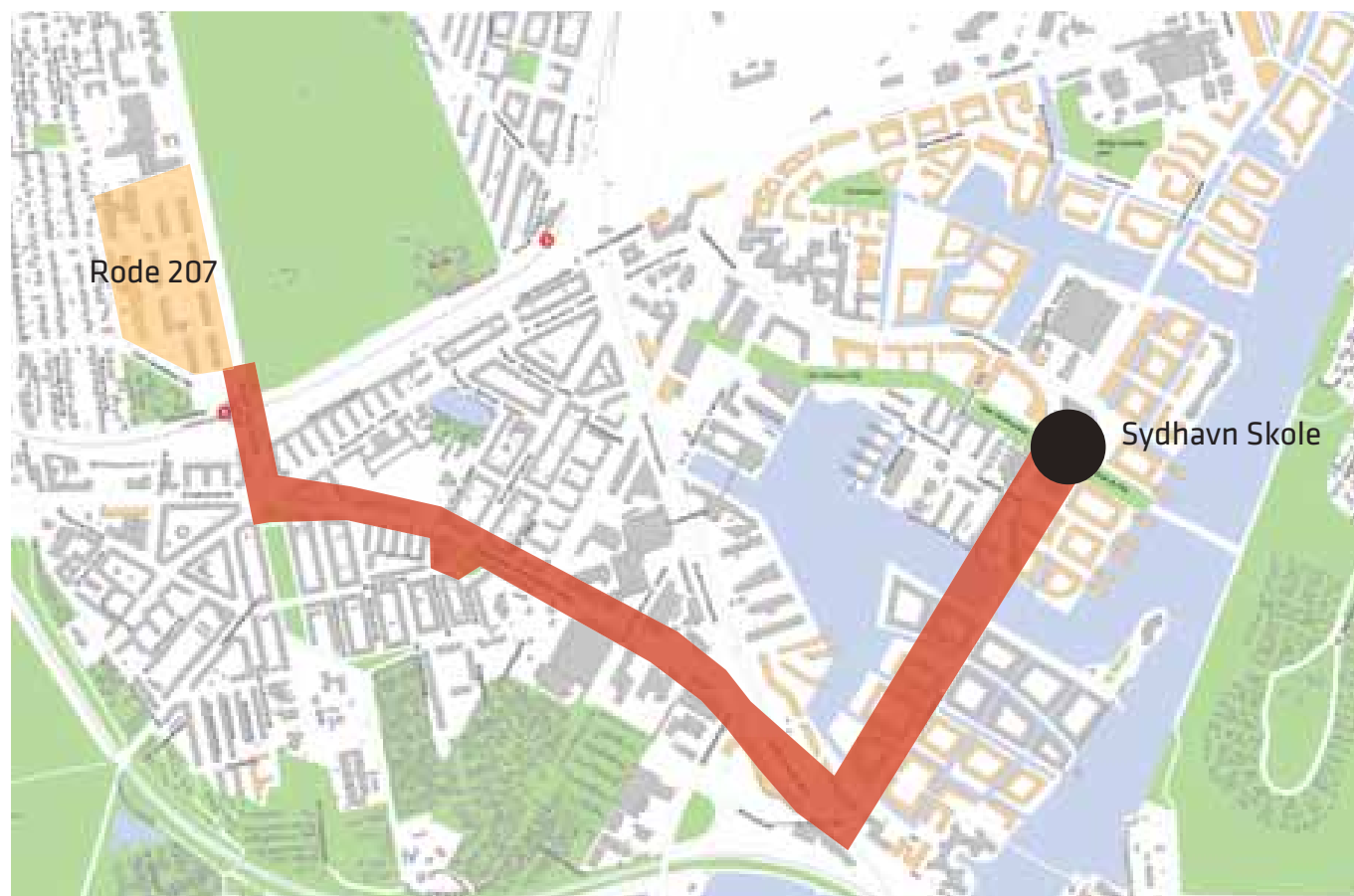
Fra P. Knudsens Gade og igennem Borgmester Christiansensgade er der et markant taktskifte ved busslusen ved Scandiagade. Vest for slusen tegnes rummet af røde teglstens karrere og stokbebyggelse, mens den østlige del præges af erhvervsforetagender og mindre industrivolumner.

Fælles for strækningen er, at vejprofilet er meget bredt og lidt oplevelsesfattigt. Centralt i gaderummet har man etableret et smalt græsband og én række med skråparkering, hvilket er med til at nedbryde skalaen. Dette ændrer dog ikke ved, at gaderummet vil kunne have brug for et grønt løft for at få tilført noget karakter og oplevelse.

Ligeledes vil en opgradering af Mozarts Plads kunne styrke forbindelsen, da pladsen i dag fremstår noget nedslidt.

I forhold til cykeltrafik er der etableret cykelstier i begge sider, dog er der et "hul" ved Scandiagade, som skal laves for at sikre et godt flow. Intentionen med Borgmester Christiansens gade er at lave punktvis strategiske ændringer, men da det overordnet er en sikker og tryk rute, vil det være mere formålstjenligt at lægge midlerne dér, hvor det giver en større effekt.

Formålet med indsatsen - "Den røde korridor" - er derfor at skabe en tryk og sikker forbindelse igennem bydelen ved at lave punktnedslag, som skaber værdig og som understøtter eksisterende byrumskvaliteter.

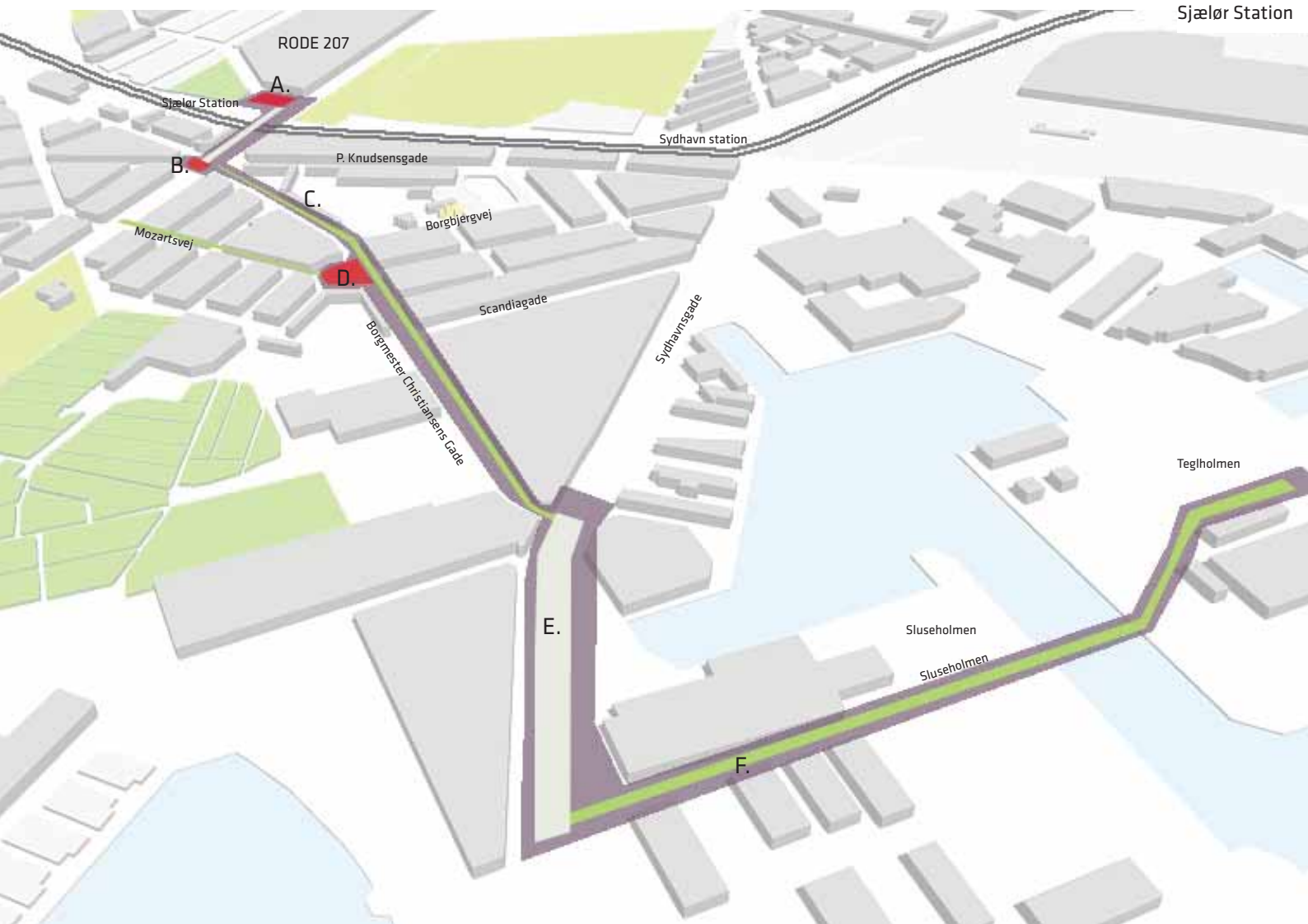


DEN RØDE KORRIDOR - en serie af byrum

A. Sjælør Station, urbant trafikrum, indgangsplads til bydelen fra Valby

B. Krydset P. Knudsens Gade og Sjælør Boulevard, grønt anlæg, begyndelse på grønt strøg

C. Borgmester Christiansens Gade, bredt gaderum, skiftende oplevelser fra boliggade til industri og erhverv. Grønne nedslagspunkter



D. Mozarts Plads. Bydelsplads, lokale aktiviteter, ophold, fremstår lidt nedslidt

E. Sydhavnsvej. Befærdet trafikrum

F. Sluseholmen. Indgangen til holmene, funktionerne svinger fra erhverv til boliger. Flot kig mod vandspejl

08 KRYDSET P. KNUDSENS GADE - SJÆLØR BOULEVARD

Eksisterende forhold

Utryk udformning for cyklister, der kommer nordfra og skal dele areal med højresvingende bilister.

Der er ikke en sammenhængende rute for cyklister, der nordfra skal til Händelsvej eller den vestlige kørebane i Sjælør Boulevard.

Bunkeranlæg og beplantning skjuler den visuelle sammenhæng gennem Sjælør Boulevard.

Forslag

- Indretning af højresvingbane og cykelsti nordfra ændres, så cyklister har eget areal helt frem til krydset.
- Bunkeranlægget fjernes.
- Nye stier forbinder Händelsvej med P. Knudsens Gade, så der enkelt kan cykles i alle retninger.

Det antages, at der ved dette projekt må påregnes en reduktion af ca. 7 p-pladser i benene syd for den foreslåede rundkørsel.

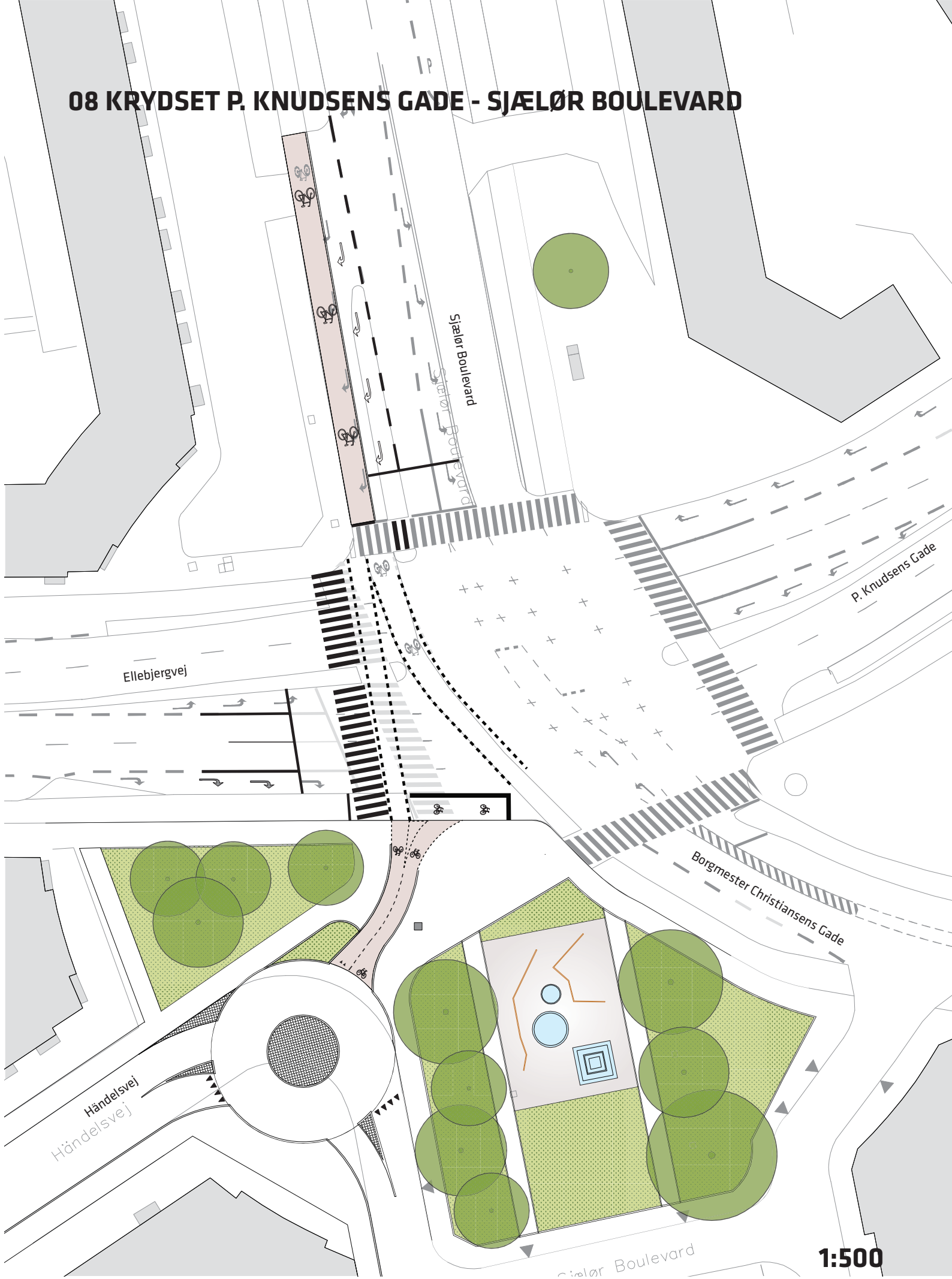
Projektets økonomi

4,6 mio. kr. inkl. 2 mio. kr til fjernelse af bunker.



Sjælør Boulevard set mod syd fra krydset

08 KRYDSET P. KNUDSENS GADE - SJÆLØR BOULEVARD



1:500

09 BORGMESTER CHRISTIANSENS GADE



Eksisterende forhold

Borgmester Christiansens gade er en bydelsgade på ca. 1 km., som spænder mellem P. Knudsens gade og Sydhavnsgade.

Der er tale om et klassisk vejprofil med fortov og cykelsti i begge sider samt én række skråparke-ring i den vestlige del af gaden.

Der er dog få problemer på gadestrækningen:

- Gadeprofiler har en bredde op til 30 m. fra facade til facade, hvilket efterlader et indtryk af uudnyttet restareal. Dette gør gaden lidt oplevelsesfattig, særlig i den østlige del ved erhverv og industriområdet
- Manglende cykelsti på ca. 50 m. vest for busslusen
- Manglende grønne elementer, som skaber rum og karakter

Det antages, at der ved dette projekt må påregnes en reduktion af ca. 17 p-pladser i vejarealet mellem Mozarts Plads og Scandiagade.

Forslag

Forslaget omfatter en begrønningsstrategi, som vurderes at kunne forøge oplevelsen af stiforbindelsen. Gaderummet underopdeles med ny træbeplantning, som placeres i forhold til attraktive kig og funktioner. Der etableres en stikrydsning ved Straussvej.

Projektets økonomi

4,4 mio. kr.

09 BORGMESTER CHRISTIANSENS GADE



10 MOZARTS PLADS

Eksisterende forhold

Borgmester Christiansens Gades forløb hen over pladsen er meget bredt, og krydset med Mozartsvej - Borgbjergsvej fremtræder utrygt og uoverskueligt.

Forslag

- Vigepligten vendes, således at den kommer til at svare til trafikmængderne.
- Krydset udformes, så det er muligt senere at etablere signalregulering.
- Borgmester Christiansens Gade indsnævres til 2 kørespor ved etablering af midterhelle og busheller ved stoppestedet for linje 4A.
- Der etableres cykelstier på Mozartsvejs forløb hen over pladsen.
- Projektet skal af helhedshensyn koordineres med en eventuel ombygning af opholdsdelen af pladsen, hvorved trafik og byrum integreres. Økonomien i dette er ikke en del af skolevejs-projektet.

Projektets økonomi

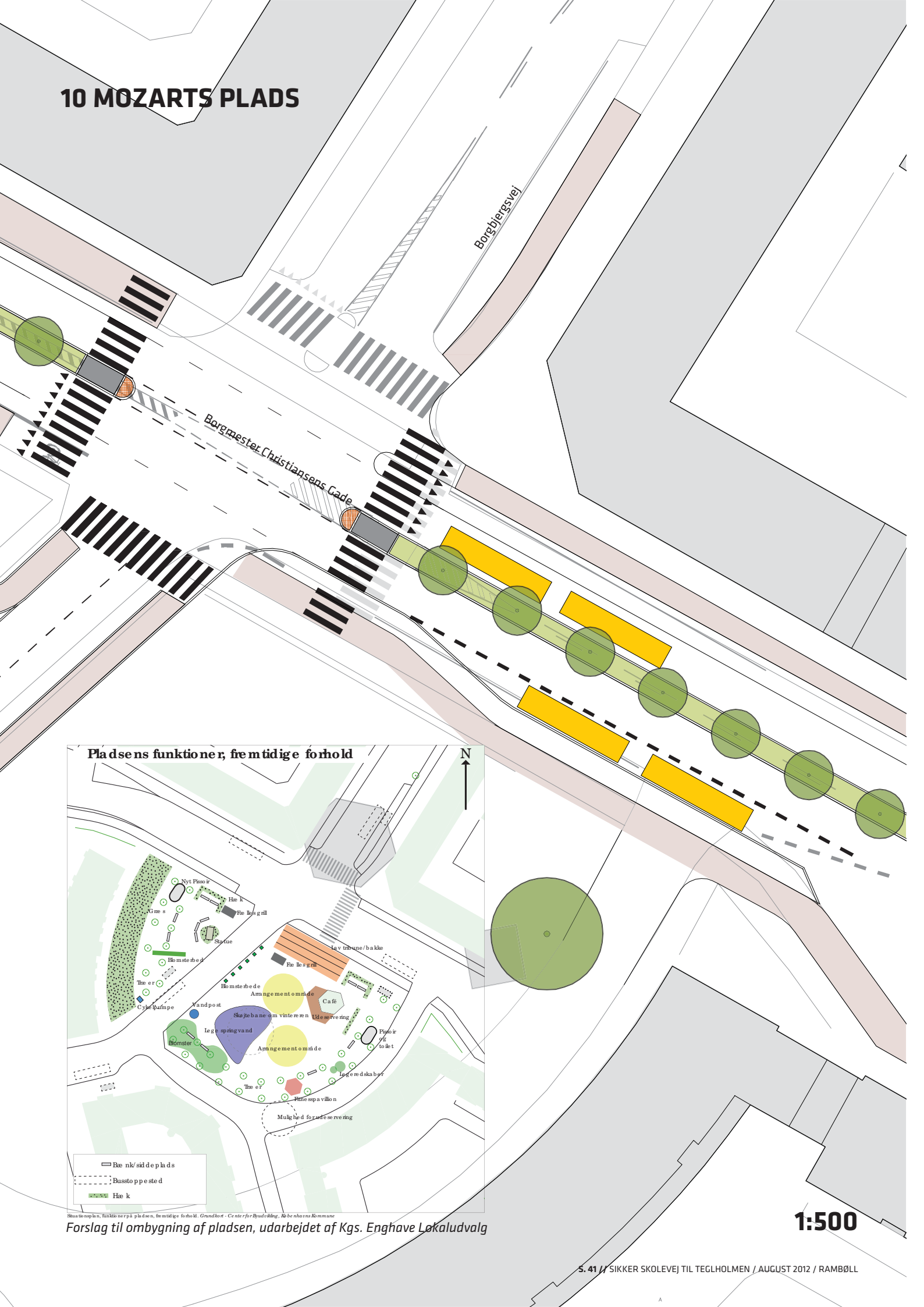
3,2 mio. kr. (trafikdelen)



Borgmester Christiansens Gade med Mozarts Plads til højre



10 MOZARTS PLADS



Skæbneplan, funktioner på pladsen, fremtidige forhold. Grundboen i Center for Byudvikling, Rødehusets Kommune
 Forslag til ombygning af pladsen, udarbejdet af Kgs. Enghave Lokaludvalg

1:500

ØVRIGE PROJEKTER

De øvrige projekter er en række projekter, som ikke direkte understøtter en af de 2 udpegede korridorer, men som understøtter enten andre eksisterende skoleveje til Ellebjerg Skole og Bavnehøj Skole eller skaber bedre lokale bydelsforbindelser.

07 DEN GRØNNE KILE/SCANDIAGADE

Eksisterende forhold

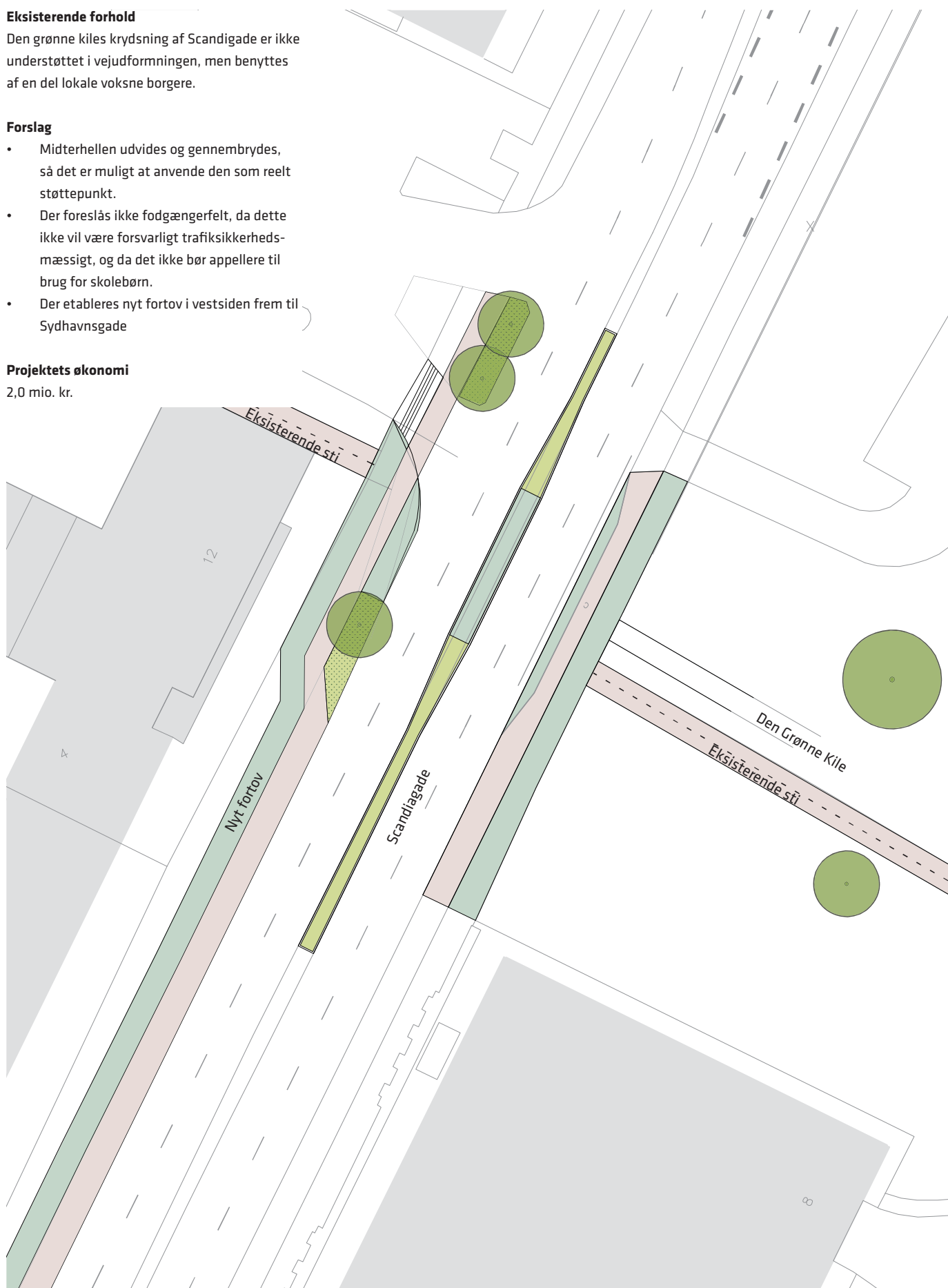
Den grønne kiles krydsning af Scandigade er ikke understøttet i vejformningen, men benyttes af en del lokale voksne borgere.

Forslag

- Midterhellen udvides og gennembrydes, så det er muligt at anvende den som reelt støttepunkt.
- Der foreslås ikke fodgængerfelt, da dette ikke vil være forsvarligt trafikikkerhedsmæssigt, og da det ikke bør appellere til brug for skolebørn.
- Der etableres nyt fortov i vestsiden frem til Sydhavnsgade

Projektets økonomi

2,0 mio. kr.



15 ENGHAVEVEJ - STIKRYDSNING VED TUNNEL TIL OTTO BUSSES VEJ

Eksisterende forhold

Stitunnelen til Otto Busses Vej udmunder i Enghavevej overfor indkørslen til idrætsinstitutionen Enghave Remise og nær Bavnehøj Idrætsanlæg. Der er ingen foranstaltninger til at lette krydsning for fodgængere eller cyklister, som f.eks. fra tunnelen skal sydpå ad Enghavevej. Stitunnelen giver en bekvem genvej mellem Vesterbro og Baneterrænet / Fisketorvet og må forventes at blive mere og mere attraktiv for lette trafikanter efterhånden som Sydhavnen og Baneterrænet udbygges.

Der forventes øget biltrafik på Enghavevej i forbindelse med Carsberg-projektet.

Forslag

Forslaget tager udgangspunkt i, at det ikke er trafikikkerhedsmæssigt forsvarligt at etablere et fodgængerfelt over en firesporet vej, selv om der er midterhelle (fordi der ikke er tilstrækkelig oversigt mellem bilisterne og de krydsende lette trafikanter. Der er heller ikke umiddelbart mulighed for at indsnævre Enghavevej til 2 spor.

Med forbillede fra bl.a. Sverige er der foreslået en løsning, hvor der etableres heller mellem alle køresporene, sådan at trafikanterne kan krydse ét kørespor ad gangen.



Enghavevej. Til højre bag fortovet ses rampen til stitunnelen.

Fodgængerfelterne synliggøres ved etablering af Torontoanlæg (gule blinklys) eller tilsvarende.

Det antages, at der ved dette projekt må påregnes en reduktion af ca. 8 p-pladser i begge sider af gaden.

Projektets økonomi

1,4 mio. kr.



Eksempel fra Sverige, der viser fodgængerfelter over 2 kørespor i samme retning adskilt af en midterhelle

15 ENGHAVEVEJ - STIKRYDSNING VED TUNNEL TIL OTTO BUSSES VEJ



16 BRO VED SLUSEN

Eksisterende forhold

Cyklister kan ikke passere kørende pga trin. 2-hjulede cykler kan trækkes, men f.eks. ladcykler kan ikke passere. Kørestolsbrugere kan heller ikke passere broen.

Broen udgør ellers en attraktiv smutvej til Amager og via Islands Brygge til Indre By.

Forslag

Broen ombygges, så der kan cykles.

Det er ikke undersøgt i detaljer, hvordan dette kan foregå. Enten skal der bygges en ny bro, eller der skal etableres en overbygning på den eksisterende bro, eller længere ramper, der tillader cykling.

Projektets økonomi

0,7 mio



Stibroen. I den fjerne ende af broen ses trappe og rampe, som cykler kan trækkes op ad.

17 TEGLHOLMSGADE/VASBYGADE

Eksisterende forhold

Cyklister, som kommer fra Sydhavns Plads og skal mod Indre By, skal foretage et meget langt venstresving. Ligeledes skal cyklister, som kommer fra Sydhavns Plads og skal mod Teglholmsgade passere et stort antal kørespor.

Forslag

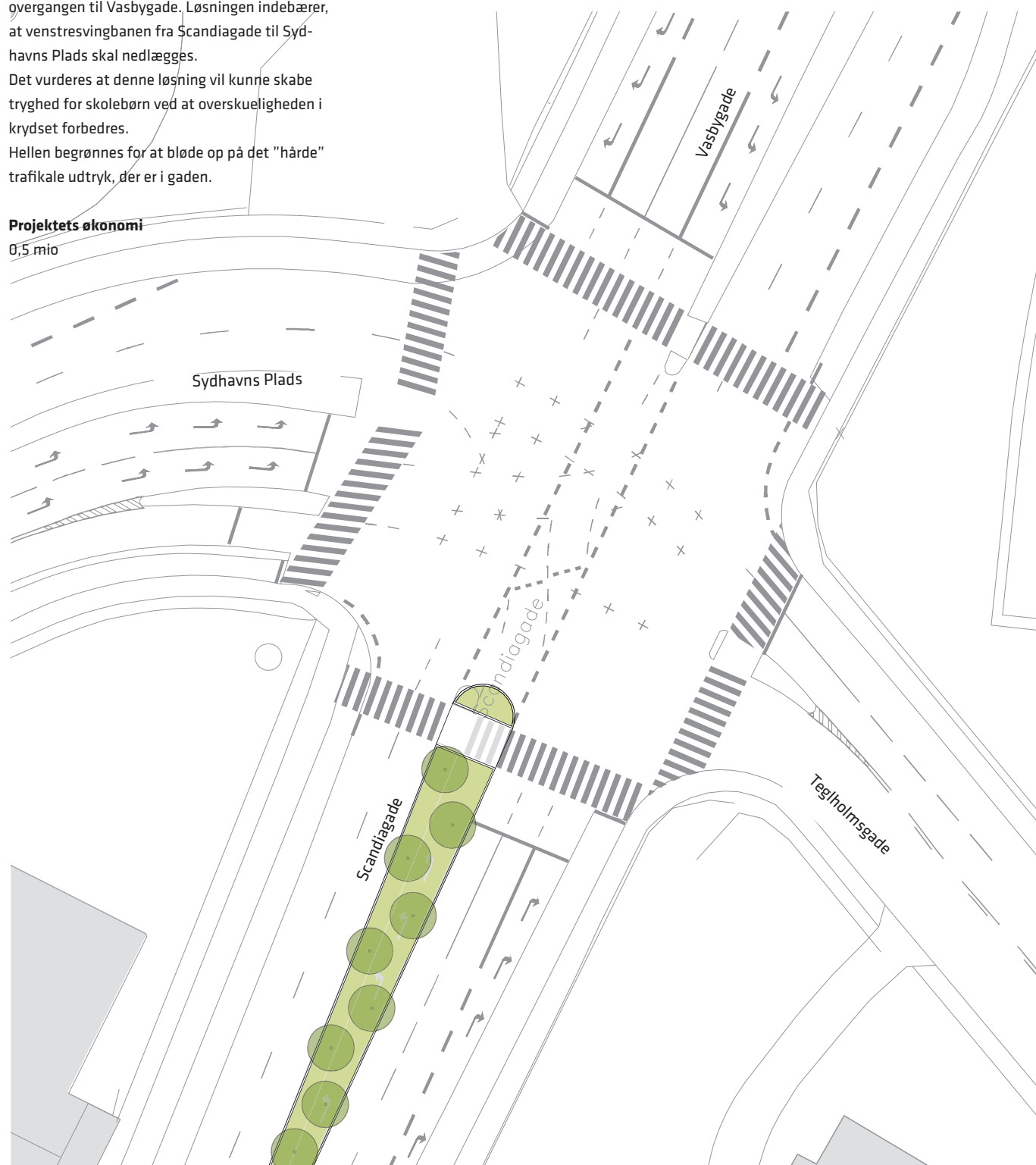
Der etableres en midterhelle centralt i gaderummet i den nordlige del af Scandiagade inden overgangen til Vasbygade. Løsningen indebærer, at venstresvingbanen fra Scandiagade til Sydhavns Plads skal nedlægges.

Det vurderes at denne løsning vil kunne skabe tryghed for skolebørn ved at overskueligheden i krydset forbedres.

Hellen begrønnes for at bløde op på det "hårde" trafikale udtryk, der er i gaden.

Projektets økonomi

0,5 mio



UNDERSØGTE PROJEKTER

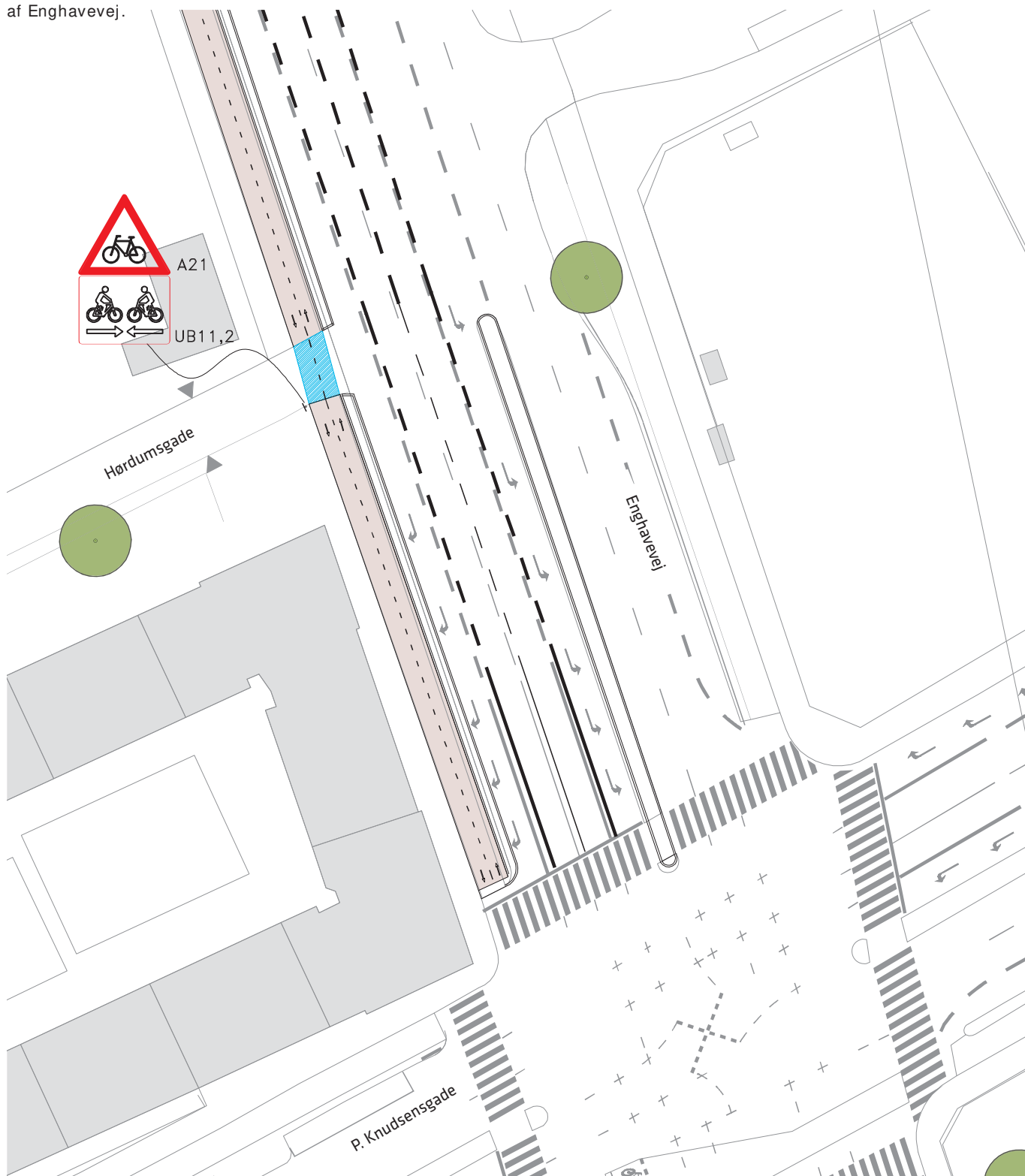
De undersøgte projekter er en række projekter, som dels var en del af korridorprojekterne, og dels indgik som projekter, der kunne understøtte bestemte sammenhænge. Projekterne har været præsenteret for interessentgruppen ved de to sidste workshops og for kommunen. Ved en sammenvejning af projekternes forventede virkning og deres økonomi i forhold til projektets samlede økonomi, er projekterne ikke medtaget i prioriteringen i "Sikker skolevej til Teglholmen".

Da de har været genstand for en diskussion og del af samlet proces, har vi valgt at vise dem, fordi ideer og forslag fra nogle af projekterne vil kunne bruges i anden sammenhæng.

03B DOBBELTRETTEDET STI I VESTSIDEN AF ENGHAVEVEJ

I dette forslag, som delvis skal ses i sammenhæng med forslag 04, ombygges cykelstien i vestsiden af Enghavevej fra P. Knudsens Gade til Sydhavn Station til dobbeltrettet sti.

Hermed kan cyklister, der f.eks. kommer syd fra ad Sydhavnsvej svinge til venstre ved P. Knudsens Gade og herefter til højre ad cykelstien i vestsiden af Enghavevej.



06B GRØNNE KILE - A. C. MEYERS VÆNGE ALTERNATIV

Som alternativ til sti langs A. C. Meyers Vænge, foreslås at cyklisterne skal dele køresporet med bilisterne, til gengæld skal der etableres fartdæmpning (hævede flader) tre steder på strækningen.

Det antages, at der ved dette projekt må påregnes en reduktion af ca. 6 p-pladser ved de hævede flader.



11 STUBMØLLEVEJ

Eksisterende forhold

Stubmøllevvej udgør en bekvem forbindelse mellem bl.a. Valby og Mozartsvej - Borgbjergsvej. Vejen har ikke cykelstier og udgør dermed et "missing link" i bydelens trafiksystem for lette trafikanter.

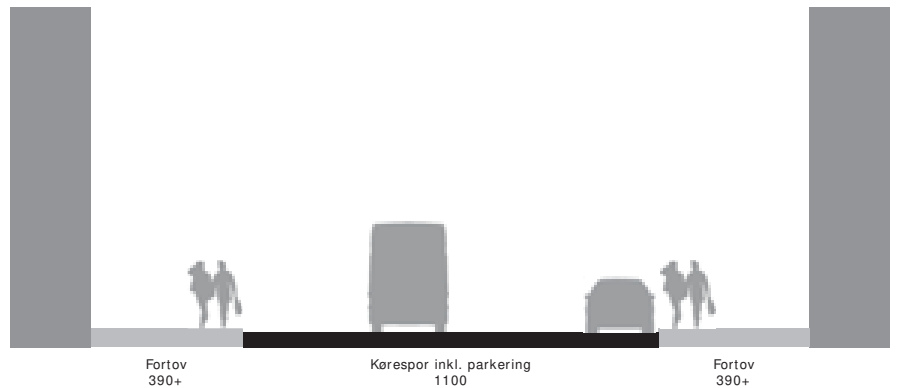
Forslag

Forslaget udnytter vejens brede profil til en ny indretning, hvor der kan etableres cykelstier uden indgreb i parkeringsmulighederne.

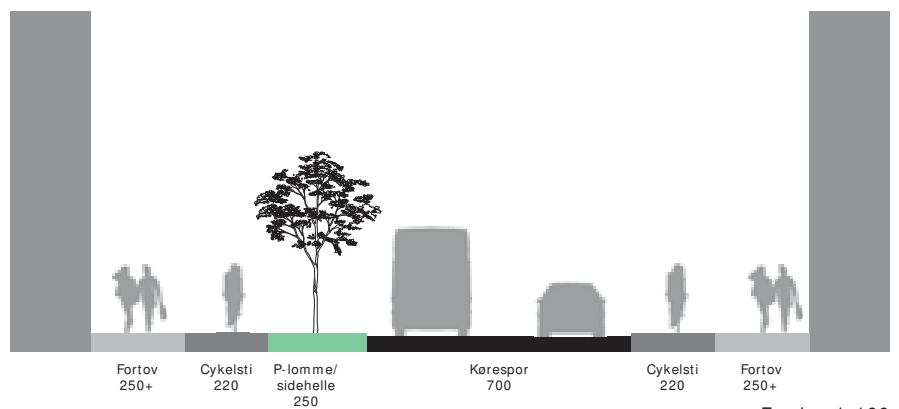
Der foreslås dog også etableret træer, som vil koste nogle P-pladser.

Det antages, at der ved dette projekt må påregnes en reduktion af ca. 10 p-pladser.

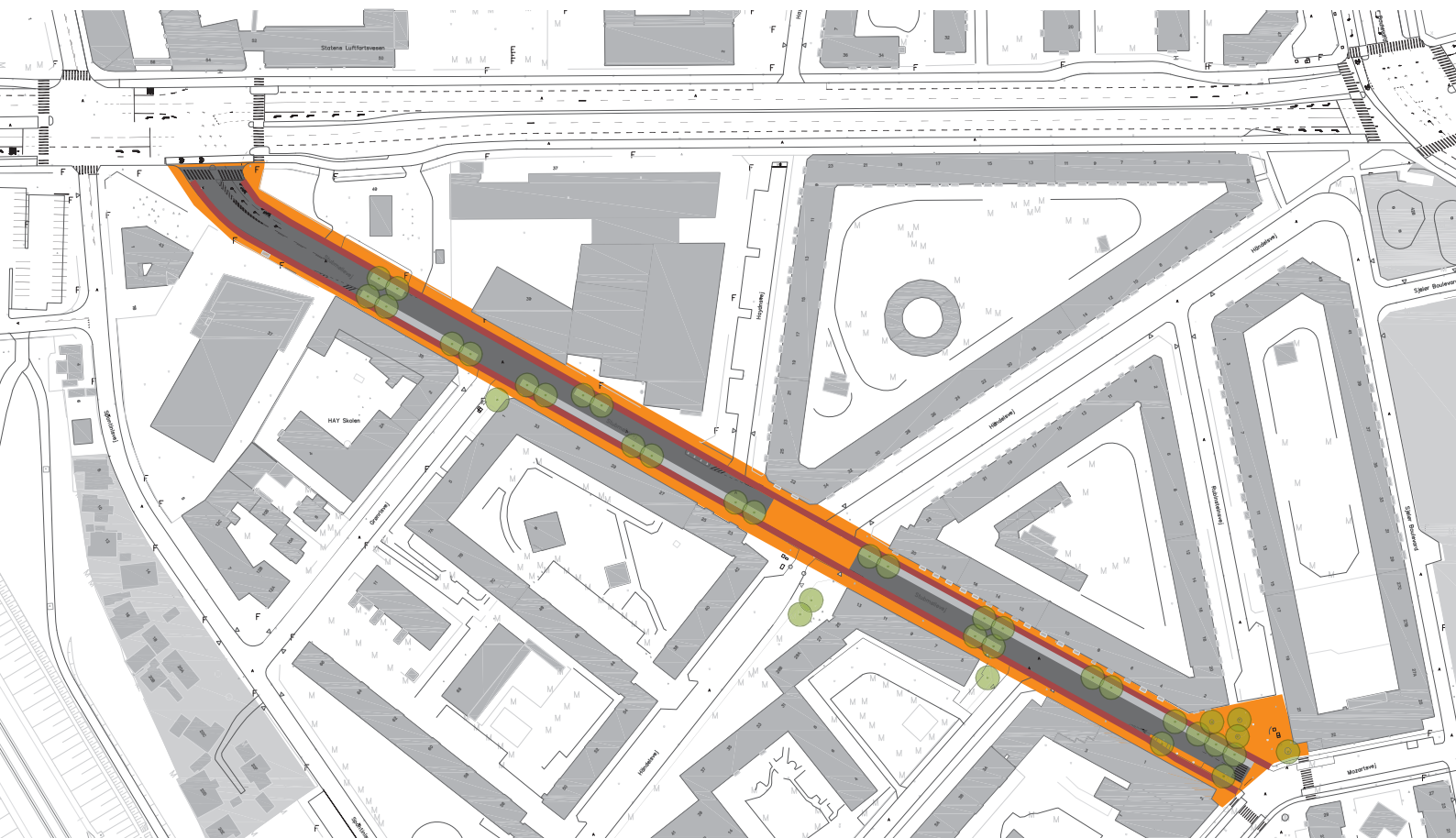
Busstoppesteder etableres i fremtiden som fremskudte stoppesteder, hvilket vil sige at busen holder i køresporene.



Eksisterende forhold 1:100



Forslag 1:100



12 SJÆLØR BOULEVARD



Eksisterende forhold

Byrummet er karakteriseret ved at have en befærdet del nord for P. Knudsens Gade med flot allé beplantning og i den anden del, syd for P. Knudsens Gade, en grøn og rekreativ græsflade. Det samlede forløb udgør den vigtigste akse i bydelen med markante landskabelige kvaliteter.

Forslag

Forslaget henvender sig til alle beboere i bydelen. Formålet er at tydeliggøre det aksiale forløb mellem Valby og Kongens Enghave ved at invitere til mere byliv i det grønne med nye stiforbindelser og punktvisse funktioner og aktiviteter i relation til eksisterende funktioner.

13 LØSNINGER VED BAVNEHØJ SKOLE

Eksisterende forhold

Beboerne har peget på, at stitrafikanter, f.eks. børn, kun med besvær kan benytte den eksisterende sti langs Vestre Kirkegård, fordi denne er spærret med en række stibomme.

Dermed er de henvist til at benytte den mindre trygge rute ad Ernst Kapers Vej - Tranehavevej.

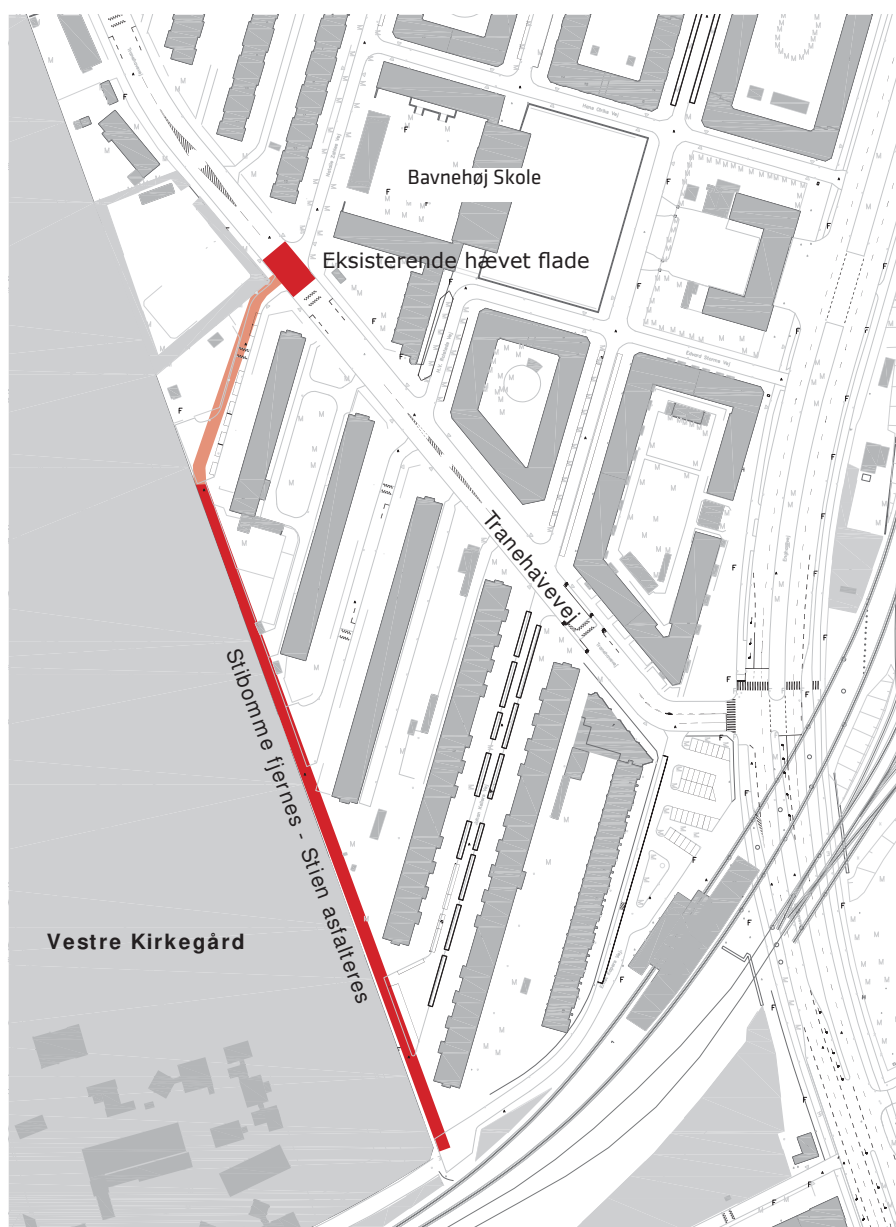
Forslag

Stibommene fjernes, der etableres fast belægning og belysning.

Borgerne stillede også forslag om et fodgængerfelt på Tranehavevej ud for skolen. Der er i dag en hævet flade. Dette bør overvejes trafiksikkerhedsmæssigt.

Det antages, at der ved dette projekt må påregnes en reduktion af ca. 3 p-pladser i arealet ud for kirkegården.

Stien er beliggende på privat ejendom, hvorfor projektet ikke umiddelbart kan finansieres af Københavns Kommune.



14 BAVNEHØJ ALLÉ

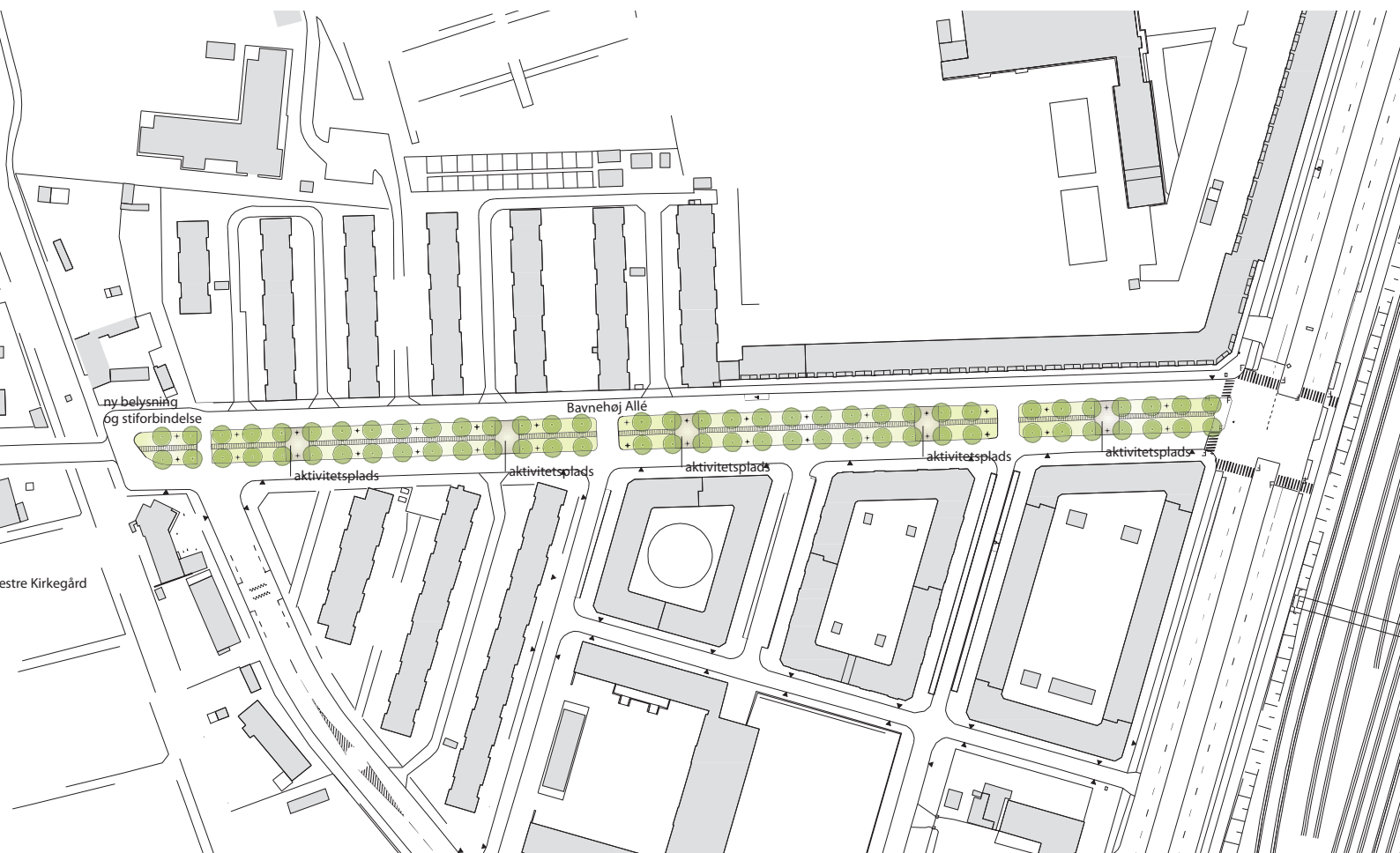
Gaderummet tegnes af et centralt grønt bånd med allé beplantning i siderne. I gadens østlige del mod Enghavevej, afsluttes båndet af en smuk bronzeskulptur fra 1885, "Hestebetvinger".

Forslaget

Formålet med projektet er at styrke forbindelsen mellem kirkegården og boligområdet med den øvrige bydel samt forstærke byrummets grønne karakter.

Målgruppen er primært lokale beboere, men også folk, som går og cykler igennem gaderummet, hvis de skal til kirkegården.

Båndet foreslås renoveret med ny belysning og attraktive opholdsmuligheder samt drypvise aktiviteter og funktioner ned igennem gaderummet.



ØKONOMI OG PRIORITERING

Der er udarbejdet anlægsoverslag for projekterne i forslaget.

Overslagene er beregnet ud fra erfaringspriser fra tilsvarende projekter i Københavns Kommune.

Overslagene er inkl. honorar til projektering og tilsyn. Der er desuden tillagt 30% for uforudsete udgifter. Denne procentsats er udtryk for det ret usikre projektgrundlag.

Overslagene er excl. moms og arealerhvervelse. Nogle enkelte af projekterne vil forudsætte arealerhvervelse for at kunne realiseres.

Nr.	Sted	Pris (mio. kr.)	Bemærkning
	Den grønne korridor		
01	Sjælør Station	4,4	Projektet indgår også i den røde korridor
02	Sydbanestien	5,7	
03A	Sydhavn Station	12,0	
04	Sydhavnsgade - P. Knudsens Gade	0,2	
05	Sydhavnsgade - Scandiagade	3,5	
06	A. C. Meyers Vænge	3,4	Inkl. opgradering af den grønne kile. Excl. arealerhvervelse
	Den grønne korridor i alt	29,2	
	Den røde korridor		
08	Sjælør Boulevard - P. Knudsens Gade	4,6	Inkl. flytning af bunker
09	Borgmester Christiansens Gade	4,4	
10	Mozarts Plads	3,2	
	Den røde korridor i alt	12,2	
	Øvrige projekter		
07	Grønne kile - Scandiagade	2,0	
15	Enghavevej ved stitunnel til O. Busses Vej	1,4	
16	Bro ved Slusen	0,7	
17	Teglholtsgade - Vasbygade	0,5	
	Øvrige projekter	4,6	
	I ALT	46,0	
	Undersøgte projekter		
03B	Dobbeltrettet sti Enghavevej		
06B	Fartdæmpning af A. C. Meyers Vænge		
11	Strømmen		
12	Sjælør Boulevard		
13	Bavnehøj Skole		
14	Bavnehøj Allé		

