

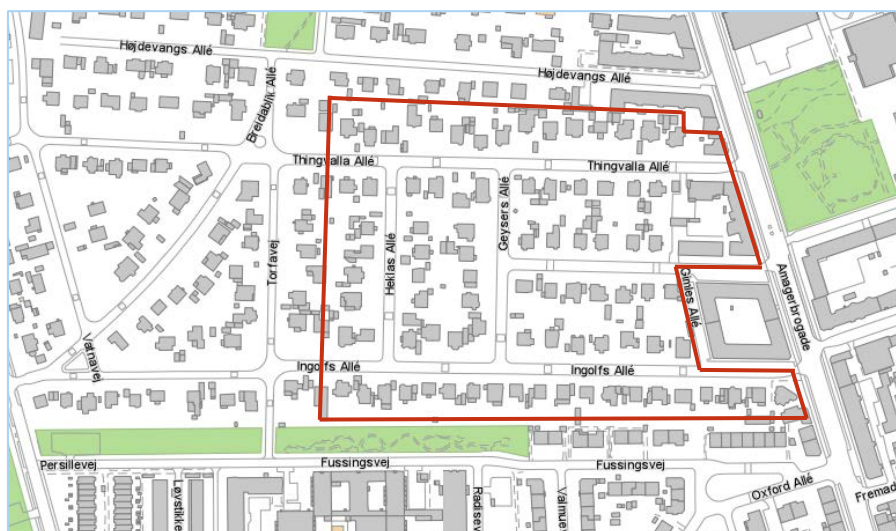
TRAFIKNOTAT

Job **GF Gimle**
 Client **HOFOR**
 Memo no. **02**
 Date **November 2018**
 To **Projektleder Claus Mouritsen, HOFOR**
 From **Rambøll**

1. Baggrund

I samarbejde med HOFOR har en række grundejerforeninger i Københavns Kommune fået udarbejdet et klimatilpasningsprojekt, der har til formål at forsinke og nedsive regnvand inden det evt. ledes til kloak.

Dette notat omhandler det ene af disse projekter, der gennemføres for Grundejerforeningen Gimle i Sundbyvester. Projektområdet er vist på figur 1.



Figur 1. Projektområde (markeret med rød) og omkringliggende område.

Notatet er et supplement til de udarbejdede projekttegninger, og en del af grundlaget for Københavns Kommunes myndighedsbehandling af projektet.

Der henvises i øvrigt til projekttegningerne, der også er vist illustrativt i kapitel 3.

Dato 14.11.2018

Rambøll
 Hannemanns Allé 53
 DK-2300 København S

T +45 5161 1000
 F +45 5161 1001
 www.ramboll.dk

Ref.
 Dokument ID 1100031944-003-
 1678876167-7

Rambøll Danmark A/S
 CVR NR. 35128417

Medlem af FRI

2. Eksisterende forhold

Grundejerforeningen Gimle omfatter de private fællesveje Thingvalla Allé, Heklas Allé, Gey-sers Allé, Gimles Allé og Ingolfs Allé.

Vejene er indrettede med en bred kørebane på 7,5 m og fortov i begge sider.

Området er omfattet af en zone med hastighedsdæmpning i form af vejbump. Hastighedsgrænsen er anbefalet 30 km/t i hele området. Inden for grundejerforeningen findes der i dag 13 bump.

2.1 Parkering

Der parkeres langs kantstenen i begge vejsider på alle vejene i grundejerforeningen.

På Københavns Kommunes webkort (kbhkort.kk.dk) er der registreret 164 parkeringspladser inden for grundejerforeningen.

Kantstensparkeringspladserne fylder mellem 1,5 - 2,0 m af vejbanens bredde, hvorved den resterende kørebane begrænses til 5,5 - 6,0 m.

De fleste ejendomme har parkering på egen grund og det vurderes, at der i grundejerforeningen som helhed er et overskud af parkeringspladsen på vejene. På strækningerne nærmest Amagerbrogade er parkeringspresset størst pga. flere etageejendomme og besøgende til butikker på Amagerbrogade.

2.2 Trafik

Der findes ikke registreringer af trafikken på vejene.

Størstedelen af trafikken vurderes at have ærinde i grundejerforeningen, men på Thingvalla Allé og Ingolfs Allé vurderes det, at en del af trafikken også udgøres af trafikanter med ærinde i området vest for. Ligeledes må det forventes, at nogle trafikanter benytter især Ingolfs Allé som smutvej mellem Amagerbrogade og Irlandsvej.

Cykeltrafikken kører blandet med biltrafikken på kørebanen.

Fodgængertrafikken afvikles på fortovene.

Det vurderes, at en større del af cyklisterne og fodgængerne på Thingvalla Allé og Ingolfs Allé benytter disse veje som gennemfartsveje.

Samlet set vurderes det, at trafikken i området er begrænset og at afviklingen sker uden nævneværdige problemer.

3. Løsning

Projektet omfatter etablering af vejbede, der benyttes til lokal nedsivning af regnvand.

Der etableres vejbede i kryds og på strækninger. Bedene i kryds medvirker til at indsnævre de store krydsområder, så de visuelt fremstår mindre og mere overskuelige.

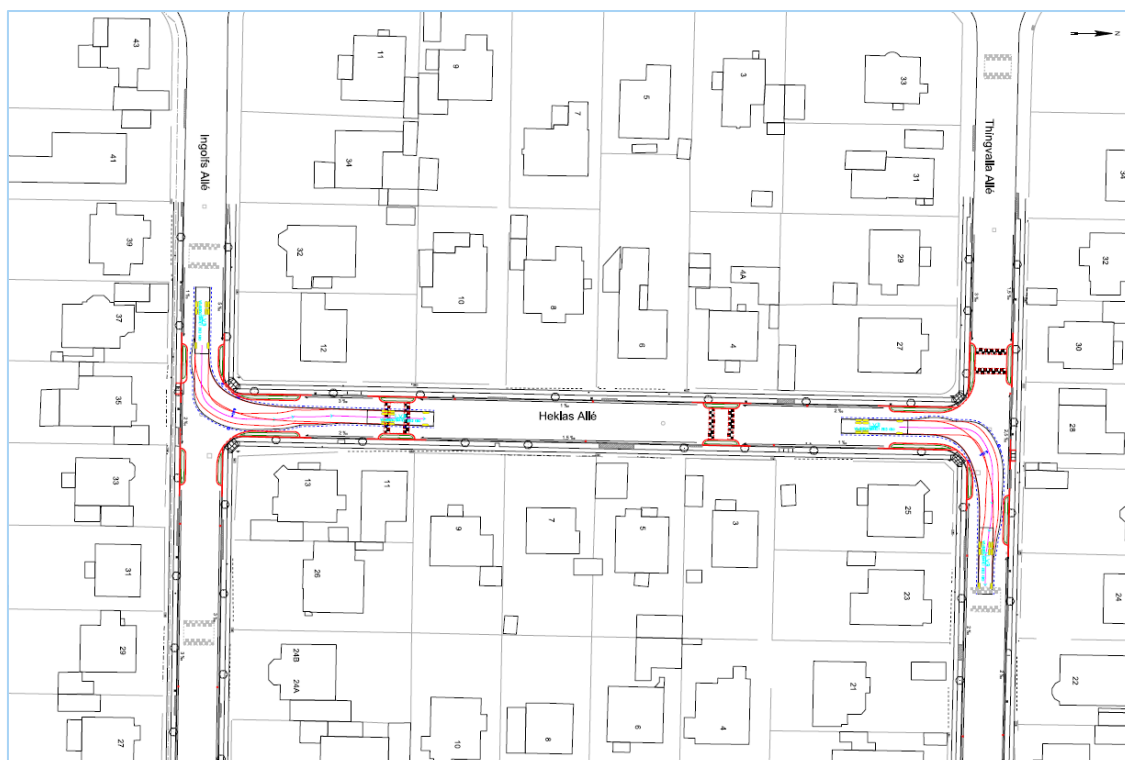
Der etableres bede i fire kryds og 10 steder på strækninger. Der etableres 44 bede i alt, der alle etableres i par placeret overfor hinanden,

Det har som udgangspunkt været ønsket, at vejbede på strækninger etableres sammen med bump, så de udgør et samlet element på vejene. Dette er dog ikke muligt i praksis, hvis der skal opnås en tilfredsstillende løsning for både hastighedsdæmpningen og vejafvandingen.

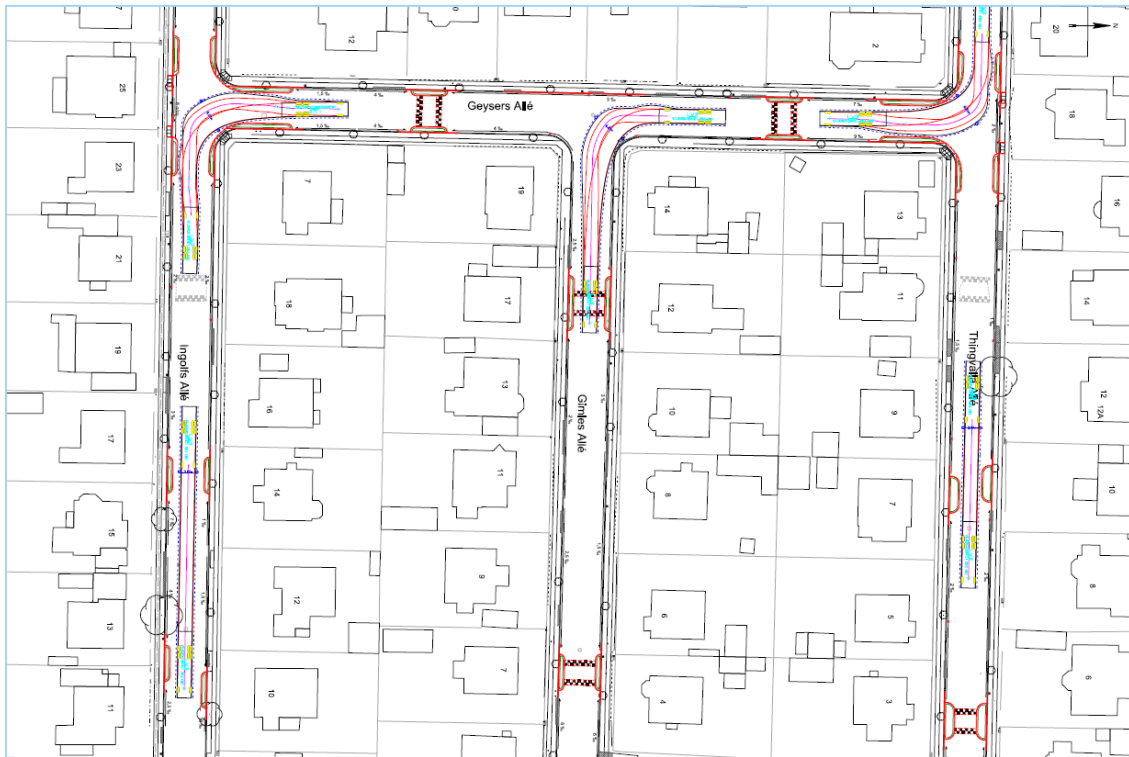
Hvor vejbede og bump placeres meget tæt på hinanden tilpasses bumpets placering, så det ligger sammen med bedene. Er der lidt længere afstand imellem, placeres bede og bump med en tydelig afstand, der sikrer, at de fremstår som to forskellige elementer, både visuelt og trafikalt.

Alle bump er placeret på samme lokaliteter som i dag, og der er kun sket mindre tilpasninger af hensyn til placering af vejbedene. Den samlede løsning for fartdæmpning i området er således ikke ændret. Den nuværende anbefalede hastighed på 30 km/t fastholdes.

Vejenes tagprofil bevares, og vandet vil ligesom i dag løbe mod vejens kanter, hvorefter det løber til vejbedene.



Figur 2. Det foreslåede projekt – vestlig del.



Figur 3. Det foreslåede projekt – midterste del.



Figur 4. Det foreslåede projekt – østlig del.

3.1 Parkering

Etablering af vejbede medfører i praksis en lille reduktion af det samlede antal parkeringspladser. I forhold til Københavns Kommunes officielle opgørelse af parkeringen bliver antallet dog ikke reduceret som følge af projektet.

I dag er der officielt 164 parkeringspladser inden for grundejerforeningens område. Efter ombygningen er der 172 pladser, dvs. 8 flere end i dag.

Ved kryds er bedenes længde tilpasset 10 m reglen, så det bliver logisk at parkere før og efter bedene, men ikke uden på dem.

3.2 Trafik

Den overordnede trafikregulering ændres ikke, men vejbedene vurderes at supplere den nuværende fartdæmpning på udmærket vis. Særligt vil bedene i kryds medvirke til at indsnævre de store kryds, hvilket vil kunne sænke biltrafikkens hastighed og øge de lette trafikanters tryghed.

Ved at gøre krydsene mindre bliver der samtidig mindre manøvrearealer, der kan påvirke fremkommeligheden for især store køretøjer. Der kører ikke mange store køretøjer i området, men bl.a. renovations- og brandkøretøjer skal kunne færdes i området. Udformningen er vejbedene tager derfor hensyn til disse køretøjers arealbehov ved svingning, og alle kryds er dimensioneret til 12 m lastbiler.

Ligeledes er alle vejbede både i kryds og på strækninger placeret, så de ikke hindrer trafikens fremkommelighed eller ind- og udkørsel til ejendomme.

Bedenes bredde er tilpasset efter, at der mellem dem er en kørebanebredde på mindst 5,5 m. Det tillader, at to biler kan passere hinanden. På Thingvalla Allé mellem Amagerbrogade og Geysers Allé er der dog behov for større kapacitet i vejbedene. Derfor er de her gjort så brede, at der tydeligt kun er ét spor imellem dem. Dermed lokkes trafikanterne ikke til at tro, at to biler vil kunne passere hinanden her.

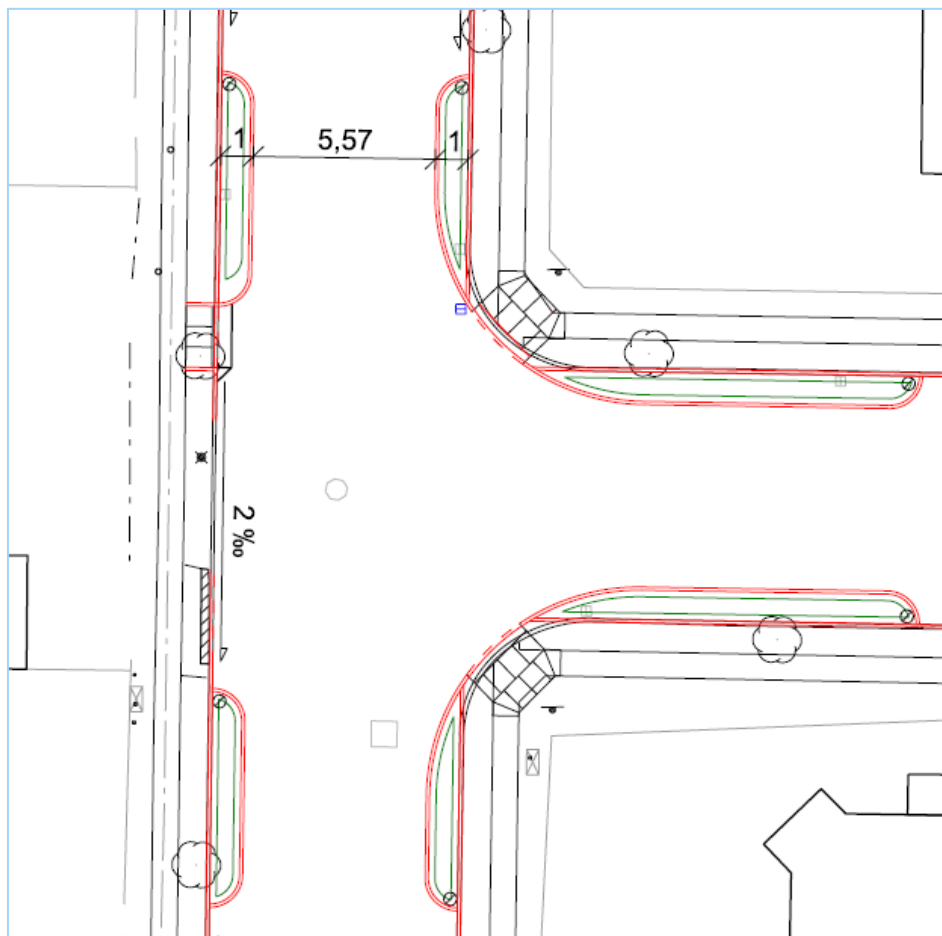
3.3 Tilgængelighed

På strækninger ændres fortovene ikke i forbindelse med projektet og alle vejbede placeres på den eksisterende kørebane. Tilgængeligheden for fodgængere på langs af vejene vil derfor være som i dag.

I kryds etableres der vejbede på og overfor hjørnerne. Det betyder, at vejbedene potentielt ligger i vejen for fodgængeres naturlige ganglinjer gennem krydsene. Udformningen tager dog hensyn til dette ved at bedene placeres frem til hjørnerne, men ikke rundt om.

På selve hjørnet etableres en fortovsudvidelse, der sikrer, at de naturlige ganglinjer fortsætter forbi bedene igennem krydset. Samtidig sikres det, at der i T-kryds ikke placeres beder overfor ganglinjerne.

Den foreslåede løsning for etablering af vejbede i kryds er vist på figur 5.



Figur 5. Udformning af bede i kryds.