

HØRINGSMATERIALE OM TRAFIKFORSØG I NØRRE KVARTER

- TIL FØLGEGRUPPEN FOR TRAFIKFORSØGET I NØRRE KVARTER
13. MAJ 2014 - 16. JUNI 2014



INDHOLDSFORTEGNELSE

Høringen	3
Politisk proces	4
Formål med trafikforsøget	5
Metode	6
Biltrafik.....	8
Cykeltrafik	12
Loopkørsel og trykthed	14
Fremkommelighed	18
Samlede anbefalinger	22

HØRINGEN

Formålet med høringen er at indhente bemærkninger fra projekts følgegruppe til evalueringen af trafikforsøget i Nørre Kvarter, samt forvaltningens anbefalinger til Teknik- og Miljøudvalget. Anbefalingerne omhandler trafikale justeringer i forsøget og til den videre proces med udarbejdelse af projektforslag for Vestergade og Studiestræde.

Bemærkninger fra følgegruppen vurderes af Teknik- og Miljøforvaltningen og fremlægges Teknik- og Miljøudvalget til beslutning efter sommerferien 2014.

Formalia vedrørende høring

Høringsmaterialet udsendes til høring i Indre By Lokaludvalg i perioden:

Tirsdag 13. maj 2014– mandag 16. juni 2014

Høringsperioden starter med et orienteringsmøde for følgegruppen den **13. maj 2014**.

Udover høring i lokaludvalget udsendes materialet til projektets følgegruppe, der udgøres af: Nørre Kvarter Beboerforening, KCC, HORESTA, TAXI, Natteravnene, LGBT, WOCO, MOVIA, DCF, Dansk Forgænger Forbund, Dansk Handicap Forbund, Københavns Ældreråd. Herudover vil Københavns Politi modtage høringmaterialet.

Bemærkninger vedr. evalueringen fremsendes til projektets postkasse trafikforsog@tmf.kk.dk senest den 16. juni 2014.

Materialet til denne høring udgøres af denne rapport, samt følgende bilag:

Bilag 1 Trafiktællinger

Bilag 2 Antropologisk evaluering af trafikforsøget i Nørre Kvarter

Bilag 3 spørgeskemaundersøgelse "Nørre Kvarter forundersøgelse"

Bilag 4 spørgeskemaundersøgelse "Nørre Kvarter efterundersøgelse"

Bemærk: Bilag trykkes ikke, men vil være tilgængelige elektronisk på projektets hjemmeside: kk.dk/trafikforsog onsdag den **14. maj 2014**.

POLITISK PROCES

Politisk behandling

Bemærkninger til dette høringsmateriale vil blive fremlagt Teknik- og Miljøudvalget efter sommerferien 2014.

Fremlæggelsen vil ske i forbindelse med Teknik- og Miljøudvalgets stillingtagen til justeringer i trafikforsøget og erfaringer fra trafikforsøget, der skal indarbejdes i den videre projektudvikling.

Den videre projektudvikling tager udgangspunkt i budgetteksten for Københavns Kommunes budget for 2014:

"Bedre bymiljø i Stræderne/Nørre Kvarter.

I stræderne mellem Rådhuspladsen og Nørregade opleves en stigende intensitet i bylivet med flere butiksbesøgende og et stigende antal cyklende og gående. For at skabe et bedre byliv og forbedret tryghed for de bløde trafikanter, realiseres det udarbejdede idékatalog vedr. Vestergade, Bylivsaksen, Studiestræde og biler i Nørre Kvarter. Projekterne forventes at medføre nedlæggelse af op mod 15 parkeringspladser, hvilket giver et provenutab i mistede parkeringsindtægter fra 2017 og frem. Parkeringsindtægterne modregnes i statstilskuddet til Københavns Kommune, hvorfor nedlæggelsen af parkeringspladser kræver servicemåltal. Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejder en samlet plan for Nørre Kvarter med udgangspunkt i idékataloget, som vil blive forelagt Teknik- og Miljøudvalget.

Der afsættes:

- 0,4 mio. kr. i anlæg i 2014, 3,6 mio. kr. i 2015, 3,0 mio. kr. i 2016 og 2,0 mio. kr. i 2017.*
- 1,3 mio. kr. i servicemåltal i 2017 og frem. Æ203, F15]."*

FORMÅL MED TRAFIKFORSØGET

Da Teknik- og Miljøudvalget godkendte idékataloget den 12. august 2013, blev det samtidig besluttet, at der skulle afholdes et trafikforsøg i Nørre Kvarter. Beslutningen om at udarbejde et idékatalog for Nørre Kvarter blev truffet med vedtagelse af budget for 2013.

Trafikforsøget har tre overordnede formål: Det skal forhindre loop kørsel i nattetimerne, tillade cykling mod ensretningen i Vestergade og frede-liggøre Studiestræde trafikalt.

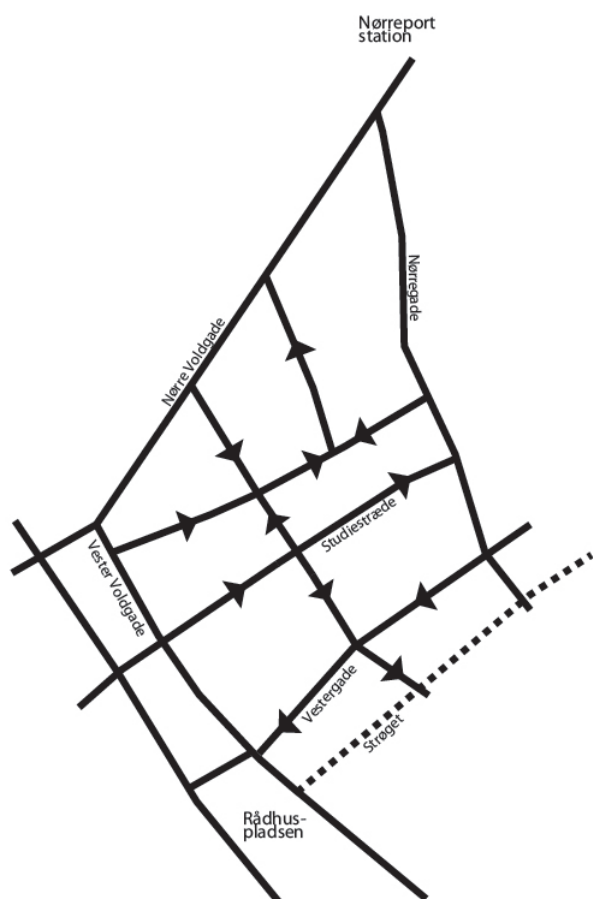
Konkret bliver der under trafikforsøget afprøvet løsninger med etablering af en cykelgade i Vestergade, cykelgaden er markeret med skiltning, af-stribninger til parkering og opstilling af cykelsta-tiver.

For at nedbringe loop kørsel i nattetimerne i Ve-stergade og Studiestræde er ensretningen vendt i Vestergade og i den inderste del af Studiestræde. Ændringen af ensretningen i Vestergade har med-ført en tilpasning af signalanlæggene i krydsene Vestergade/Vester Voldgade og Vestergade/Nør-regade.

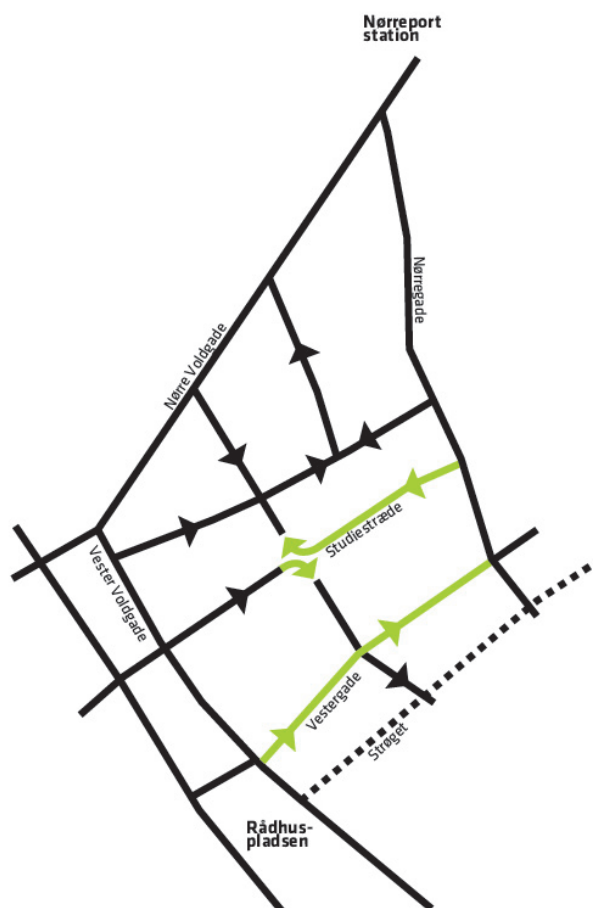
I Studiestræde er der to steder udlagt bump, der skal nedbringe hastigheden.

Som konsekvens af de ændrede ensretninger fungerer Nørregade som den primære ind- og ud-faldsvej til området.

Trafikafvikling før trafikforsøget



Trafikafvikling under trafikforsøget



METODE

Trafiktællinger

Der er udført trafiktællinger af både biler og cykler. Før-målingen blev foretaget i oktober 2013, hvor vejret var præget af solskin og varme. Efter-målingen blev foretaget i april 2014, hvor vejret var præget af regn og kulde. Vejret har en betydning for sammenligneligheden af de to målinger af især cyklister, hvilket er beskrevet i afsnittet om cykeltrafik.

Tællingen udføres af tællere på de angivne lokaliteter. På baggrund af tællingerne udregnes årsdøgntrafik (ÅDT) for på baggrund af tællingen at give et gennemsnitligt billede af en almindelig dag uanset årstid.

Loop tællinger

Loop kørselen er registreret i Vestergade mellem Larsbjørnsstræde og Gammel Torv to fredage i oktober og april i tidsrummet 23:00-6:00. Tællingerne er foretaget ved registrering af nummerplader med tidsangivelse. Er den samme nummerplade registreret to gange inden for 20 minutter, angives denne som loop kørsel.

Hastighedsmålinger

Hastighedsmålingerne for biler udføres maskinelt, idet der udlægges en slange på tværs af gaden. I oktober 2013 blev der udøvet hærværk på en af de to slanger, hvorved der kun blev målt et enkelt døgn til forskel fra efter-målingen i april 2014, der blev udført en hel uge. Data bruges til at udregne en gennemsnitlig hastighed samt 85 fraktil, hvor de langsomste og de hurtigste biler er taget fra for at få et mere reelt gennemsnit.

Spørgeskema

Brugere og beboere er blevet opfordret til at udfylde et elektronisk spørgeskema på op til 40 spørgsmål. Spørgsmålene tildeles alt efter hvilke transportmidler den enkelte respondent benytter i kvarteret, hvilke tidspunkter respondenter befinder sig i kvarteret, samt deres formål med opholdet.

Forundersøgelsen var åben fra den 28. oktober til den 17. november 2013.

Efterundersøgelsen var åben fra den 17. marts til den 20. april 2014.

I forundersøgelsen besvarede 52 respondenter, mens 298 respondenter besvarede efterundersøgelsen. Resultaterne er udregnet som den procentvise holdning, hvormed tallene er sammenlignelige på trods af det forskellige antal besvarelser.

Ud over de mange kvantitative besvarelser har der været en række åbne svarmuligheder, hvor respondenterne har benyttet muligheden for at uddybe deres besvarelser.

Antropologisk undersøgelse

Der er gennemført en undersøgelse af en antropolog, som kvalitativt belyser forholdene i kvarteret i alle døgnets 24 timer. Undersøgelsen er udført over tre uger fra den 13. marts til den 3. april 2014. Der er udført 105 interviews med alt fra beboere, fulde unge i nattelivet, dørmænd, taxachauffører, medarbejdere i kvarteret, lastbilschauffører til cyklister på gennemfart. Samtidig er livet i kvarteret blevet observeret.

Mails

Projektets postkasse har været åben i hele evalueringsperioden, og det har desuden været muligt at skrive mails fra Indre By Lokaludvalgs hjemmeside. Der er i perioden modtaget 13 mails. Høringssvar fra Nørre Kvarterets beboerforening vil blive behandlet sammen med øvrige høringssvar fra trafikforsøgets følgegruppe efter den 16. juni 2014.

FOKUS PUNKTER

De blå signaturer på kortet markerer, hvor brugere og beboere særligt har haft holdninger til trafikforsøget.

De gule optegnelser viser de to byggerier i kvarteret, som har haft en betydning for opfattelsen af trafikforsøget. Ombygningen af Nørreport betød, at meget få biler blev lukket ud af området for hvert grønne signal. Dette blev forbedret i april 2014, da Nørreport overgik til næste fase af byggeriet, hvormed forvaltningens anbefalinger ikke omhandler dette kryds. Derudover har et byggeri på Sankt Peders Stræde medført kødannelse i den samme periode som trafikforsøget, selvom dette heller ikke er relateret til forsøget.





BILTRAFIK

Trafikforsøgets hovedformål var at forbedre forholdene i kvarteret for cykler og gående.

I spørgeskemaet har 69% af bilister og chauffører givet udtryk for, at ensretningerne i trafikforsøget har betydet øget omkørsel. Alligevel er der sket et fald fra 65% til 55%, der mener, at det er svært at komme ind i kvarteret i bil.

Overflytning i trafikken

Den vendte ensretning i Vestergade har haft det ønskede formål, at der nu kører færre biler. Det gør sig især gældende på stykket fra Vester Voldgade til Larsbjørnsstræde, hvor antallet af køretøjer er faldet til en tredjedel. Tallene underbygges i interviews, hvor medarbejdere og brugere siger, at trafikken nu flyder bedre, ligesom der bliver dyttet mindre. Trafikforsøget har betydet, at 48% synes, der er for mange biler i Vestergade, hvor det i forundersøgelsen var 54% af respondenterne i spørgeskemaet. Flere bilister har dog nævnt, at oversigtforholdene er dårlige, når de skal dreje ned af Vestergade fra Larsbjørnsstræde, hvilket gør det svært at orientere sig om lovlige cyklistmod ensretningen.

Hastigheden er blevet sænket i Studiestræde, hvilket var formålet med de opsatte bump og en positiv effekt af krydset ved Larsbjørnsstræde. Det samlede antal biler i krydset er uændret med forsøget. Den trafik, der nu ledes lovligt ned i Larslejsstræde for at komme ud af kvarteret, er en uheldig konsekvens, der både ses af tællingerne og påpeges af beboere/brugere. Grundet et ønske om at holde skoleveje så trafikalt fredeliggjort som muligt, anbefales det at gøre Studiestræde ensrettet parallelt med Vestergade.

Trafikforsøget betyder, at en større del af biltrafikken ledes ud af kvarteret gennem Nørregade, hvilket betyder en øget trafikbelastning på 1000 ÅDT. Stigningen er både en konsekvens af den vendte ensretning i Vestergade og muligheden for kørsel i begge retninger på hele Nørregade. Flere chauffører har beklaget sig over den øgede omkørsel, trafikforsøget har givet dem, idet de nu skal køre rundt om hele kvarteret for fx at lede efter en parkeringsplads til varelevering.

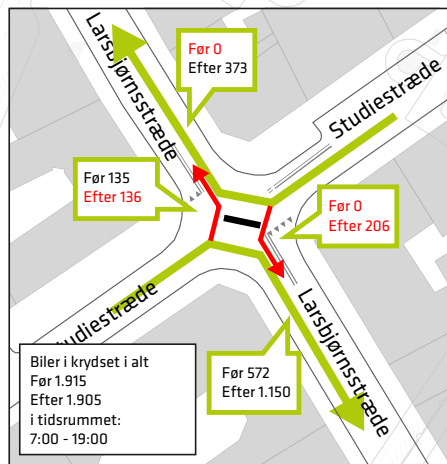
Et byggeri i Sankt Peders Stræde og ombygningen af Nørreport har under trafikforsøget påvirket trafikafviklingen, idet meget få biler kunne nå over lyskrydset ved Nørre Voldgade. Dette blev dog ændret i april 2014.

Kørsel mod ensretning

Der er konstateret et konstant antal biler, der kører mod ensretningerne inde i kvarteret, idet dette tal har ligget mellem 0-10 om dagen i begge trafiktællinger. I Vestergade har tællingerne vist en mindre stigning, men en interviewet politibetjent udtalte, at deres oplevelse er, at det hovedsageligt er forvirrede turister med uopdaterede gps, der kører mod ensretningerne. Der er dog observeret en mere bevidst overtrædelse af ensretninger i den kvalitative undersøgelse.

BILTRAFIK FØR OG EFTER

SVINGBEVÆGELSER I KRYDSET



Før 2800 ADT
Efter 3900 ADT

Før 1100 ADT
Efter 1600 ADT

Før 1395 ADT
Efter 698 ADT

Før 2700 ADT
Efter 2800 ADT

Før 1700 ADT
Efter 1600 ADT

Før 185 ADT
Efter 627 ADT

Før gens.
Efter gens. hast. 18 Km/t
3 biler over 40 Km/t

Før gens. hast. 20 Km/t
70 biler over 40 Km/t
Efter gens. hast. 17 Km/t
18 biler over 40 Km/t

Før 2197 ADT
Efter 1522 ADT

Før 704 ADT
Efter 1610 ADT

Før 2200 ADT
Efter 1400 ADT

Før 2100 ADT
Efter 700 ADT

- Ulovlig svingbevægelse under trafikforsøget
- Rød tekst Ulovlig kørsel
- Trafiktællinger
Før-tællinger: 26. sep - 30. okt 2013
Efter-tællinger: 4. apr - 11. apr 2014
- Hastighedsmålinger
Før-målinger: 28. okt - 5. nov 2013
Efter-målinger: 7. apr - 16. apr 2014

ADT: Arsdøgtrafik, beregnet tal for en gennemsnitlig dag i året.



BILTRAFIK

Parkering

I forbindelse med etableringen af Vestergade som cykelgade blev parkeringsforholdene samtidig ændret. Der blev etableret en korttidsparkeringszone i den eksisterende blå parkeringszone, hvilket betyder, at der kun må parkeres i 15min i de afmærkede båse. Dog står der fortsat en parkeringsautomat i Vestergade, hvor det er muligt at trække en billet til 30kr/t. Nogle bilister har derfor betalt for parkering, men alligevel fået en afgift, da de har overset skiltet, der informerer om de nye regler. Denne forvirring skal der tages hånd om ved at tydeliggøre reglerne yderligere.

Der er desuden observeret en del ulovlige parkeringer med eller uden katastrofeblink i nærheden af Gammel Torv. Denne problematik er desuden beskrevet i en mail om utilstrækkelig parkeringsmuligheder for varelevering, hvilket medfører ulovlig parkering.

En del biler parkeres ulovligt i krydset ved Studiestræde/Larsbjørnsstræde, hvilket kan gøre det umuligt for varevogne at komme rundt om hjørnerne. Dette skaber lange køer og gene for de involverede parter.

ANBEFALINGER FRA FORVALTNINGEN TIL TEKNIK- OG MILJØUDVALGET

- At beholde den vendte ensretning i Vestergade.
- At sikre oversigtsforhold ved udkørsel fra Larsbjørnsstræde til Vestergade.
- At gøre Studiestræde ensrettet parallelt med Vestergade, som før forsøget, så krydsløsningen fjernes.
- At indarbejde hastighedsregulerende og tilgængelighedsfremmende foranstaltninger i krydset Studiestræde/Larsbjørnsstræde i det endelige projekt.
- At tydeliggøre parkeringsregler.
- At de midlertidige bump i Studiestræde gøres permanente
- At der laves en nærmere vurdering af udnyttelsen af korttidsparkeringen i Vestergade.



Shamank

B SL
KOFF
DOGG
KAFE

MENS

TRACKS

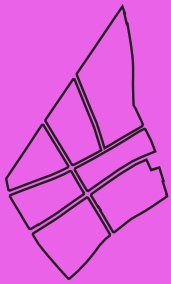
H.W.I.A.
Knivskaper

VZ 96536

Er dine knive super skarpe

ODI

RAKIK
71 8233 1700



CYKELTRAFIK

Alle cyklisterne er henrykte for etableringen af Vestergade som cykelgade – uanset om de har opdaget ændringen eller ej. Den positive udvikling i Vestergade understreges af alle indhentede data. Tællingerne viser, at antallet af cyklister er steget markant i retning mod Nørregade, som tidligere var ulovligt samtidig med, at der også er kommet flere cyklister mod Vester Voldgade. I spørgeskemaet var 8% helt enige eller enige i, at Vestergade var en god cykelgade i før-målingen. Tilfredsheden er steget til 44% i efter-målingen.

Tællingerne

Tællingerne er lavet i henholdsvis oktober og april. Månederne er normalt sammenlignelige, men fordi vejret i oktober 2013 var ekseptionelt godt for årstiden og april 2014 dårligere end normalt, ser vi et generelt fald i antallet af cykler i eftermålingen. På trods af det generelle fald ser vi en stigning i antallet af cyklister i Vestergade.

Udfordringer

Flere interviewede har nævnt, at oversigtsforholdene ikke er tilstrækkelige, når bilister skal dreje til venstre fra Larsbjørnsstræde ad Vestergade, hvorved flere har været ved at ramme cyklister, der kører lovligt mod ensretningen.

Krydset mellem Studiestræde og Larsbjørnsstræde har ifølge flere interviewede haft flere nær-ved ulykker. Problematikken består i, at bilisterne, der skal dreje til højre, glemmer, at cyklisterne godt må køre lige ud imod ensretningen. Cyklisterne underbygger ikke denne udfordring, da deres tilfredshed med at cykle er steget i efter-målingen for både Studiestræde fra 25% til 38% og Larsbjørnsstræde fra 17% til 36%.

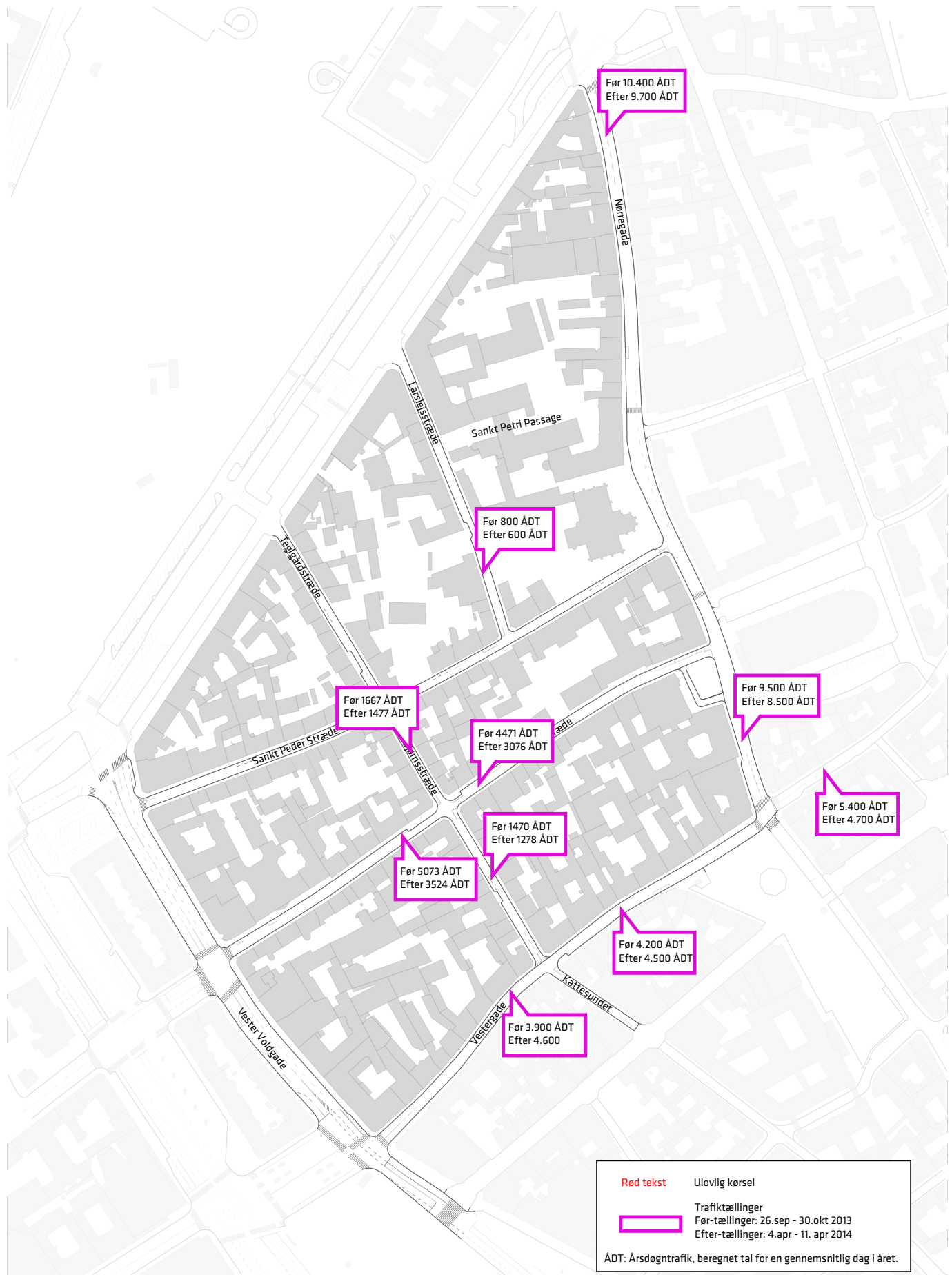
Cykelparkering

Cyklisternes generelle tilfredshed med cykelparkering i Nørre Kvarter er steget fra 6% til 21%. I forbindelse med trafikforsøget er der opsat ca. 80 ekstra cykelstativer i Vestergade. Cyklisternes tilfredshed med deres mulighed for cykelparkering i Vestergade er steget fra 8% til 23% i efter-målingen. Spørgeskemaet har desuden spurgt alle respondenterne om udfordringen med cykler parkeret uden for cykelstativer. I før-målingen var 86% enige eller meget enige i, at disse cykler ofte står i vejen; dette er faldet til 49% i efter-målingen.

ANBEFALINGER FRA FORVALTNINGEN TIL TEKNIK- OG MILJØUDVALGET

- At Vestergade forbliver cykelgade.
- At sikre oversigtsforholdene og tydeliggøre for bilister, at de kører ud på en cykelgade i overgangen fra Larsbjørnsstræde til Vestergade.
- At den midlertidigt opstillede cykelparkering i Vestegade gøres permanent.

CYKELTRAFIK FØR OG EFTER





LOOP KØRSEL OG TRYGHED

Loop kørsel

Et af trafikforsøgets formål var at begrænse den u hensigtsmæssige loop kørsel, som beboerne oplevede i nattetimerne i kvarteret. Som det ses af tællingerne, så er loopkørslen faldet fra 149 til 49 biler på en fredag nat. Tællingen har desuden vist, at de 42 biler i efter-målingen var taxaer.

Den antropologiske undersøgelse har vist, at beboerne fortsat fortæller historierne om hasarderet kørsel, hvilket også kommer til udtryk i spørgeskemaet. Fortællingen revideres dog, når det beskrives, hvordan taxaerne er observeret som rolige bilister gennem de mange mennesker i Vestergade om natten.

I spørgeskemaet er antallet af respondenter, der oplever loop kørsel flere gange om ugen faldet fra 38% til 28% ligesom andelen af respondenter, der oplever loop kørsel hver uge er faldet fra 13% til 10%, til gengæld er der markant flere, der har svaret, at de ikke ved, hvor ofte de har oplevet loop kørsel den seneste måned fra 11% til 32%.

Social tryghed

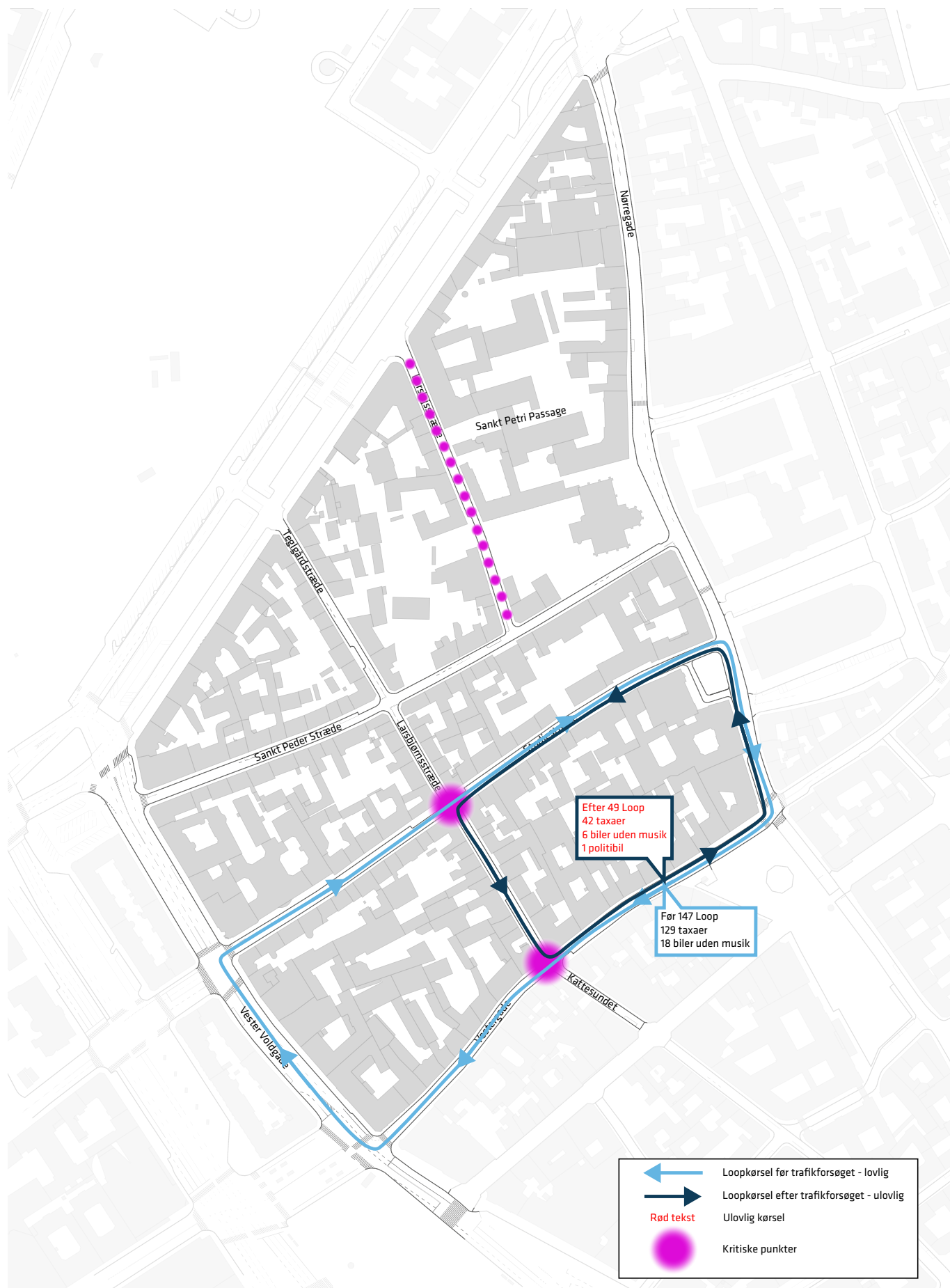
I den antropologiske undersøgelse er der især i nattelivet spurgt ind til den oplevede tryghed. Alle de adspurgte fortalte, at de følte sig trygge, uanset hvor fulde de var. Enkelte nævnte dog, at det eneste, der kunne føles usikkert, var, når biler kører hurtigt og meget tæt forbi de mange gående på gaden. Dette er i høj grad relateret til den særlige fokus på loop kørsel i kvarteret.

Hele natten igennem kører der taxaer igennem kvarteret klar til at stoppe op, hvor kunderne byder sig til, uanset hvor på gaden det sker. De kører meget forsigtigt igennem menneskemængderne, der fortsat opholder sig på gaden. Der dyttes enkelte gange, men generelt tages der meget hensyn. Der kørte også personbiler igennem Vestergade og et par gange gasede en bilist, der skulle spille smart unødigt op i nærheden af Gammel Torv.

I spørgeskemaet har de adspurgte, der bruger kvarteret om natten, givet udtryk for, at færre føler sig utrygge i efter-målingen. I november følte 66% sig utrygge i trafikken om natten, mens det i april er faldet til 49%.

I opstarten af projektet i 2013 var der konstateret en problematik i relation til det homoseksuelle miljø i kvarteret – det handlede om hate-crimes med trusler og fysiske overgreb. Den antropologiske undersøgelse har ikke vist nogle eksempler på denne problematik. Flere par blev observeret ugeneret og tilsyneladende trygge i gaderne, ligesom en dørmand på Cosy berettede, at han ikke længere oplever hate-crimes – dørmanden vidste dog ikke, om det er en tilfældighed, eller om trafikforsøget har haft denne effekt.

LOOPKØRSEL FØR OG EFTER





LOOP KØRSEL OG TRYGHED

Uheld

Der er ikke registreret nogle uheld i kvarteret, men flere borgere har nævnt nogle kritiske punkter i forhold til tryghed. Det drejer sig om Larslejsstræde i forbindelse med skolen, der ikke har nogle hastighedsdæmpende foranstaltninger eller skiltning; krydset Studiestræde/Larsbjørnsstræde med forsøgets modsatrettede ensretninger – især i forbindelse med cyklister, der fortsat må cykle mod ensretningen; Krydset mellem Larsbjørnsstræde og Vestergade, hvor oversigtsforholdene gør det svært for bilister at orientere sig om cyklister mod ensretningen.

Cyklisterne er generelt glade for etableringen af Vestergade som cykelgade og de fleste trafikanter fortæller, at det fungerer, enkelte chauffører har dog givet udtryk for, at det er kaotisk.

ANBEFALINGER FRA FORVALTNINGEN TIL TEKNIK- OG MILJØUDVALGET

- At sikre oversigtsforhold ved udkørsel fra Larsbjørnsstræde til Vestergade.
- At der opsættes en hastighedsdæmpende foranstaltning i Vestergade ved Gammel Torv.
- At vende ensretningen i Studiestræde mod Nørregade, så der ikke ledes yderligere trafik ned i Larslejsstræde samtidig med, at cyklisternes sikkerhed øges med et mindre kompliceret kryds mellem Studiestræde og Larsbjørnsstræde.
- At de midlertidige bump i Studiestræde gøres permanente.





FREMKOMMELIGHED

Formålet med trafikforsøget er at forbedre forholdene i kvarteret for fodgængere og cyklister. Dette er lykkedes, idet cyklisterne har oplevet, at tilgængeligheden og oplevelsen af kvarteret på cykel er forbedret.

Bilisterne giver i spørgeskemaet udtryk for, at det er blevet lettere at komme ind i kvarteret, selvom det fortsat er besværligt. 65% af bilisterne tilkendegav i forundersøgelsen, at det er svært eller meget svært at komme ind i kvarteret, mens tallet er faldet til 55% i efterundersøgelsen. Henvendelser og interviews har dog understreget, at bilisterne har en anden holdning, når de er kommet ind i kvarteret, idet trafikforsøget har betydet en øget omkørsel og gjort det sværere at komme ud igen.

Byggeriet ved Nørreport har haft en negativ effekt på bilisternes oplevelse af trafikforsøget, da signalet i krydset Nørregade/Nørre Voldgade har lukket et meget lille antal biler ud af området. Signaltiden blev ændret i april 2014.

Krydset Vestergade/Vester Voldgade

Over halvdelen af respondenterne i begge spørgeskemaundersøgelser synes, krydset er usikkert, og trafikforsøget har gjort det lidt værre, da tallet er steget fra 53% til 58%. Til gengæld er der flere, der synes, at krydset er overskueligt i efterundersøgelsen, da dette er steget fra 15% til 25%.

Usikkerheden kan bunde i den observerede adfærd, hvor de lange ventetider får både fodgængere og cyklister til at miste tålmodigheden. Det betyder, at de opgiver at vente på grønt på samme tidspunkt, som biler og cykler kommer kørende. Godt halvdelen tilkendegiver, at de oplevede konflikter opstår mellem cyklister og henholdsvis fodgængere eller biler.

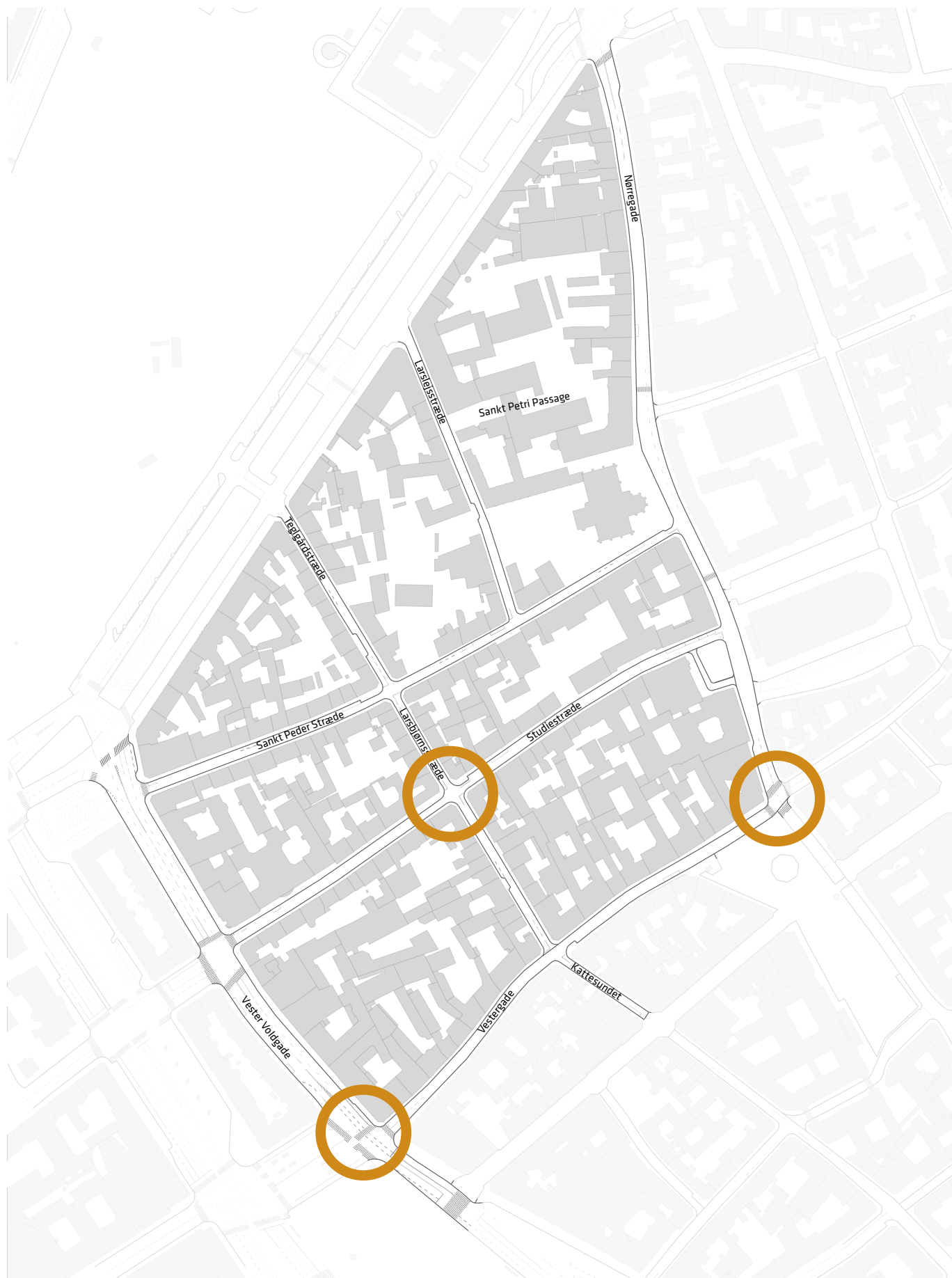
Fremkommelighed for busser

Som konsekvens af den vendte ensretning i Vestergade, har det været nødvendigt at ændre på signalet i krydset ved Vester Voldgade og Vestergade. For at sikre de mange cyklister til og fra Vester Voldgade er der i trafikforsøget arbejdet med at give cyklisterne deres eget signal, samt krydsningsfelt over Vester Voldgade. Under besigtigelser på stedet blev det observeret, at mange cyklister benytter denne nye mulighed. Movia har derudover konstateret, at signalændringerne har betydet en forlænget rejsetid for busserne. I det videre arbejde vil det blive undersøgt, om signalet kan programmeres, så bussernes fremkommelig bliver tilgodeset samtidig med, at krydset føles mere sikkert.

Krydset Studiestræde/Larsbjørnsstræde

Interviews og observationer har vist, at den opsatte betongris samt ulovligt parkerede biler i krydset har været årsag til kødannelser, når store køretøjer har haft problemer med at foretage de påbudte højresving i krydset.

KRYDSD I FOKUS





FREMKOMMELIGHED

Besvarelserne fra spørgeskemaet understreger, at krydset er blevet både mindre sikkert og sværere at overskue pga. trafikforsøget. Oplevelsen af krydset som usikkert er steget fra 44% til 61% i efterundersøgelsen. Inden trafikforsøget mente 47%, at krydset var overskueligt, hvilket er faldet til 24%.

Krydset Vestergade/Nørregade

Med den vendte ensretning i Vestergade er krydset ved Nørregade i følge spørgeskemaundersøgelserne blevet lidt mere sikkert og overskueligt. 44% gav udtryk for, at krydset føltes sikkert i forundersøgelsen, mens dette steg til 53% med forsøget. På samme måde er respondenternes enighed i, at krydset er overskueligt steget fra 48% til 55%.

ANBEFALINGER FRA FORVALTNINGEN TIL TEKNIK- OG MILJØUDVALGET

- At gøre Studiestræde ensrettet parallelt med Vestergade, som før forsøget, så krydsløsningen fjernes.
- At sikkerheden i krydset Vestergade / Vester Voldgade forbedres, hvis dette ikke løses med programmeringen af signalet.



ATLAS BAR
NO TUBAR

P

P

ZZ 48 600

SAMLEDE ANBEFALINGER

FRA FORVALTNINGEN TIL TEKNIK- OG MILJØUDVALGET

Anbefalinger for Vestergade

- At Vestergade forbliver cykelgade
- At beholde den vendte ensretning i Vestergade.
- At sikre oversigtsforholdene og tydeliggøre for bilister, at de kører ud på en cykelgade i overgangen fra Larsbjørnsstræde til Vestergade.
- At den midlertidigt opstillede cykelparkering i Vestegade gøres permanent.
- At der opsættes en hastighedsdæmpende foranstaltning i Vestergade ved Gammel Torv.
- At tydeliggøre parkeringsreglerne.
- At sikkerheden i krydset Vestergade / Vester Voldgade forbedres, hvis dette ikke løses med programmeringen af signalet.
- At der laves en nærmere vurdering af udnyttelsen af korttidsparkeringen i Vestergade.









Anbefalinger for Studiestræde

- At vende ensretningen i Studiestræde mod Nørregade, så der ikke ledes yderligere trafik ned i Larslejsstræde samtidig med, at cyklisternes sikkerhed øges med et mindre kompliceret kryds mellem Studiestræde og Larsbjørnsstræde.
- At gøre de midlertidige bump i Studiestræde permanente.
- At indarbejde hastighedsregulerende foranstaltninger i krydset Studiestræde/ Larsbjørnsstræde i det endelige projekt.

Anbefalinger til trafikforsøget

- At trafikforsøget justeres i henhold til ovennævnte anbefalinger vedrørende trafikreguleringer.
- At det justerede trafikforsøg videreføres, indtil det erstattes af de permanente løsninger



-  Sikkerheden forbedres
-  Ensretninger der gøres permanente
-  Bump som gøres permanente
-  Hastighedsdempende foranstaltning
-  Midlertidig cykelparkering gøres permanent
-  Der sikres bedre oversigtsforhold
-  Parkeringsreglerne tydeliggøres
-  Cykelgaden gøres permanent

UDGIVET AF
Københavns Kommune,
Teknik- og Miljøforvaltningen
Byens Fysik
Center for Nye Anlægsprojekter
TELEFON 33663366
EMAIL trafikforsog@tmf.kk.dk
www.kk.dk/trafikforsog
FOTOS Københavns Kommune

**SAMMEN
OM BYEN**

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

