



Notat

Til Teknik- og Miljøudvalget

Evaluering af cykelgaden Vendersgade

Dette notat beskriver resultaterne af evaluering af Vendersgades om-
dannelse til cykelgade, som blev ibrugtaget 30. juni 2022.

Projektbevillingen og -bestillingen blev afsat i Budget 2017 (A, B, C, F, I,
O, V, Ø og Kasper Heumann Kristensen) (BR 6. oktober 2016).

Forvaltningen fik udført "Evaluering af cykelgade på Vendersgade" hos
ekstern rådgiver i efteråret 2023.

Evalueringen viser, at cykelgaden virker efter hensigten. Der er sket et
markant fald i biltrafikken, hastigheder for både biler og cykler er lav og
lavere end den anbefalede hastighed på 30 km/t. Derudover er både
cyklister og skoleelever generelt tilfredse med cykelgaden, hvor flere
fremhæver de forbedrede forhold for cyklister og de færre biler som år-
sagerne hertil. Trygheden blandt cyklister og skoleelever er ligeledes
øget. En sammenfatning af evalueringens resultater kan læses på side
4-7 i rapporten, der er vedlagt som bilag.

På trods af de overordnede positive effekter af ombygningen, peger
evalueringen også på nogle udfordringer i Vendersgade:

- Et betydeligt omfang af vareleveringer, hvor vare- og lastbiler
holder udenfor de afmærkede p-baner/-båse.
- I krydset Vendersgade/Nansensgade er der observeret en del
konflikter som følge af, at bilister fra Nansensgade ikke overhol-
der deres vigepligt. Ofte kører bilerne længere frem end høj-
tænderne, da der ofte er dårlige oversigtsforhold pga. ulovligt
parkerede biler nær krydset.
- Langtidsparkanter optager en stor del af parkeringskapaciteten
på Vendersgade, på trods af mulighed for beboerparkering i
parkeringskælder under Israels Plads.
- Uopmærksomme fodgængere, der glemmer at orientere sig,
når de træder ud på vejen i området mellem Torvehallerne og
Israels Plads samt ved Linnésgade.

I betragtning af, at de observerede udfordringer i Vendersgade hoved-
sagelig har adfærdsmæssig karakter eller beror på ulovlig trafikal ad-
færd, vurderer forvaltningen, at disse udfordringer ikke løses ved sup-
plerende ombygninger i gaden.

07-02-2024

Sagsnummer i F2
2024 - 1187

Dokumentnummer i F2
121136

Sagsnummer i eDoc

Mobilitet, Klimatilpasning og Byved-
ligehold

Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

Den ulovlige adfærd kan muligvis reduceres, hvis politiet i en periode har mulighed for at håndhæve reglerne i området med særligt fokus på de nævnte steder.

Forvaltningen vil ligeledes i en periode udføre skærpet parkeringskontrol med fokus på overholdelse af regler for parkering og varelevering i cykelgaden.

Langtidsparkering begrænser bilkørslen til og fra pladserne og øger dermed sikkerheden for cyklister i en cykelgade.

Ved hjælp af en kommunikationsindsats omkring færdsel i cykelgader generelt, vil forvaltningen forsøge at medvirke til en ændret adfærd i Vendersgade.

Politisk handlerum

Et eller flere udvalgsmedlemmer kan hæve sagen til en beslutningssag, så den behandles på et kommende møde i Teknik- og Miljøudvalget. Det kan fx gøres med henblik på at undersøge muligheder for at etablere yderligere fysiske tiltag i gaden jf. anbefalinger oplyst i evalueringens kapitel 9.

Videre Proces

Forvaltningen forventer ultimo 2024 at fremlægge for Teknik- og Miljøudvalget en evaluering af flere cykelgader, herunder Nordre Frihavsgade. Heri forventes at indgå vurdering af, om der er behov for tværgående tiltag i cykelgaderne.

Peter Højer
Vicedirektør



KØBENHAVNS KOMMUNE

EVALUERING AF CYKELGADE PÅ VENDERSGADE

15. december 2023

Sweco Danmark A/S	48233511
Projekt	Evaluering af cykelgade på Vendersgade
Projektnummer	41009085
Kunde	Københavns Kommune
Udfærdiget af	Mathias Damsgård Feldens & Troels Vorre Olsen
Dato	2023-12-15

Indholdsfortegnelse

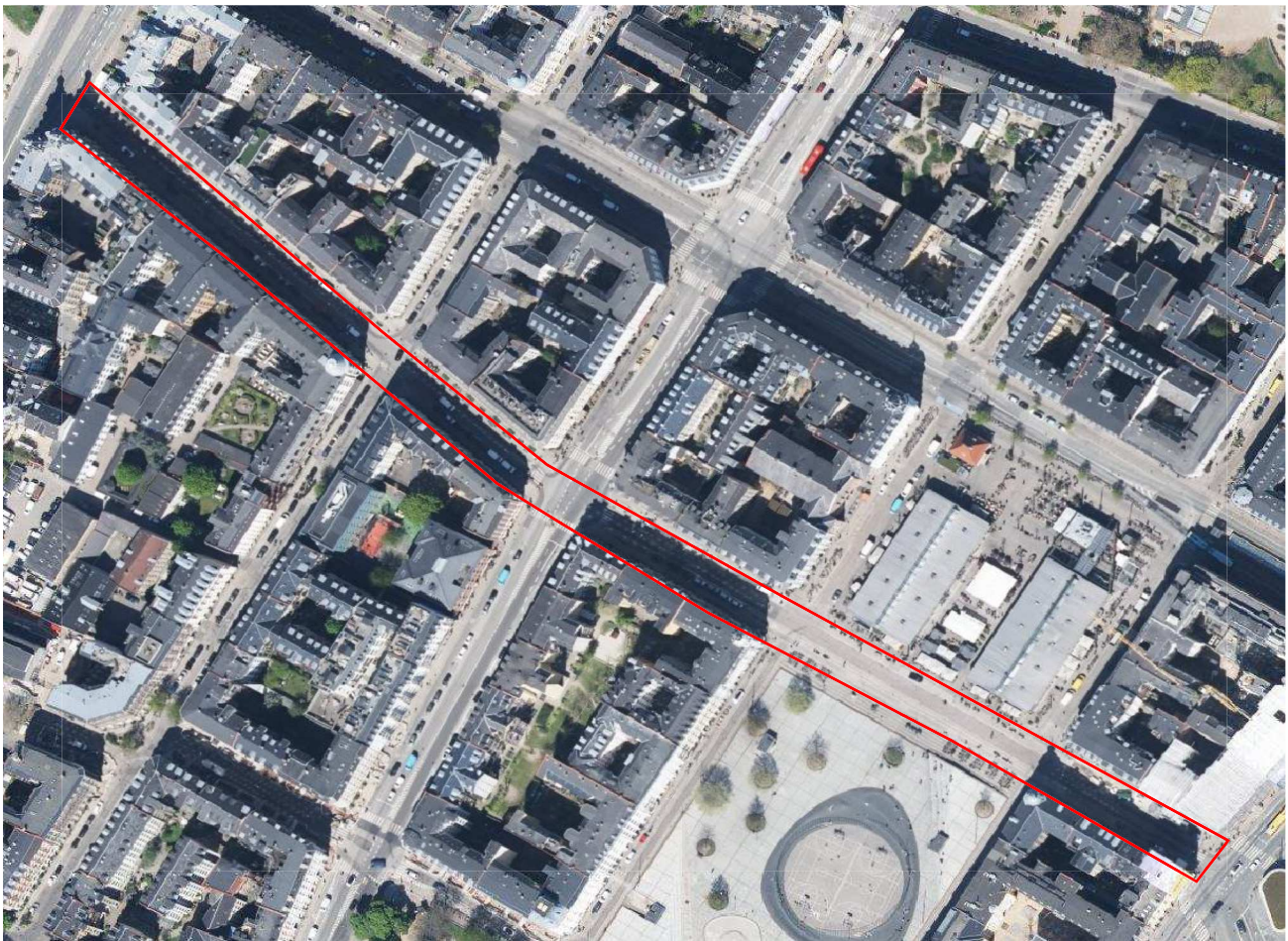
Sammenfatning.....	4
1 Indledning	8
1.1 Baggrund.....	8
1.2 Metodevalg.....	8
2 De trafikale forhold	10
2.1 Cykelgadens vejudformning.....	10
2.2 Uheldsanalyse.....	12
3 Analyse af trafikmængder	13
3.1 Trafiktælling 2016 – inden ombygningen	13
3.2 Trafiktælling 2023 – efter ombygningen.....	13
3.3 Trafikudvikling	14
3.4 Opsamling	15
4 Analyse af hastigheder	16
4.1 Hastighedsmåling for biler ved Torvehallerne.....	16
4.2 Hastighedsmåling for cykler ved Torvehallerne	17
4.3 Hastighedsmåling for cykler ved Nansensgade.....	17
4.4 Opsamling	17
5 Analyse af varelevering	18
5.1 Varelevering på Vendersgade.....	18
5.2 Varelevering udenfor de særligt afmærkede pladser på Vendersgade	19
5.3 Opsamling	20
6 Analyse af parkering.....	21
6.1 Belægning	22
6.2 Opholdstid	24
6.3 Opsamling	25
7 Analyse af trafikantadfærd	26
7.1 Generelle adfærdsobservationer.....	26
7.1.1 Cyklisters sideværtsplacering	28
7.2 Konflikter	30
7.3 Opsamling	33
8 Inddragelse af brugere	34
8.1 Spørgeskema for cyklister.....	34
8.2 Spørgeskema for beboere	36
8.3 Spørgeskema for skoler	37
8.4 Opsamling	41
9 anbefalinger	42

Sammenfatning

I 2022 blev Vendersgade ombygget til cykelgade. Ombygningen har bl.a. omfattet indsnævring af kørebanearealet, etablering af bredere fortove og brostensbelægning på kørebanen ud for Torvehallerne, nedlæggelse af cykelbaner samt reduktion af parkeringspladser i gaden. Formålet var primært at skabe bedre forhold for cyklister og øge deres tryghed.

Sweco har for Københavns Kommune i september 2023 gennemført en større evaluering af forholdene i gaden. Evalueringen har omfattet observationer og analyse af trafikantadfærd, analyse af bilparkering og varelevering samt inddragelse af cyklister, skoleelever og beboere gennem spørgeskemaundersøgelser.

I det følgende beskrives hovedresultaterne af evalueringen.



Figur 1 - Vendersgade blev i 2022 ombygget til cykelgade. Ombygningen har bl.a. omfattet indsnævring af kørebanearealet, etablering af bredere fortove, brostensbelægning på kørebanen ud for Torvehallerne, nedlæggelse af cykelbaner samt reduktion af parkeringspladser i gaden.

Større tilfredshed med Vendersgade

Evalueringen viser, at både cyklisterne og skoleeleverne er tilfredse med Vendersgade efter ombygningen. 63 % af cyklisterne er tilfredse med ombygningen, mens 12 % er utilfredse. Tilsvarende er 53 % af skoleeleverne tilfredse med ombygningen, mens 18 % er utilfredse. Der er for få svar blandt beboerne til at konkludere noget entydigt.

Flere fremhæver, at cykeloplevelsen er blevet meget bedre, at der er kommet ordentlig plads til de bløde trafikanter, og det er blevet langt mere trygt.

Utilfredsheden drejer sig primært om brostenene ud for Torvehallerne. Generelt er 52 % af cyklisterne utilfredse med brugen af brosten som hastighedsdæmpende tiltag, mens 40 % er tilfredse.

Ombygningen har skabt mere tryghed

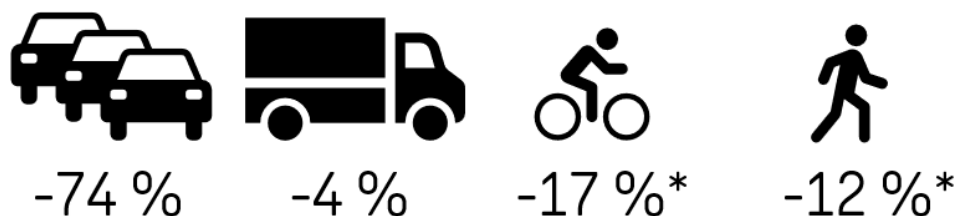
Ombygningen har medført, at 28 % af cyklisterne og 36 % af skoleeleverne er blevet mere trygge ved at færdes i Vendersgade. Modsat er 9 % af cyklisterne og 15 % af skoleeleverne blevet mere utrygge.

De primære årsager til større tryghed er, at der er færre biler i gaden, og bilerne kører langsommere. Utrygheden er for cyklisterne forbundet med, at det er utrygt at køre på brostenene, mens de utrygge skoleelever oplever, at der er kommet flere cyklister og i den forbindelse, at det er blevet sværere at krydse vejen. Generelt er der delte holdninger til, hvorvidt det er blevet sværere at krydse vejen. Således er der også flere skoleelever, der angiver, at de oplever, at det er blevet lettere at krydse vejen.

Markant fald i biltrafikken

Der er lavet trafiktællinger ud for Torvehallerne, som er sammenlignet med tællinger fra 2016. Tællingerne viser, at biltrafikken er faldet med 74 % mens cykeltrafikken er faldet med 17 %. Generelt er der registreret et fald i alle trafikanttyper. Det vurderes, at det registrerede fald i antallet af cyklister og fodgængere primært skyldes, at der ikke er talt på samme årstid og i samme tidsperioder.

De overordnede resultater af tællingerne fremgår af Figur 2.



Figur 2 - Trafikudvikling på Vendersgade fra 2016-2023 i procent. Der er udført trafiktællinger for biler, vare- og lastbiler, cykler og fodgængere i et snit på strækningen ved Torvehallerne. Tællingen er sammenholdt med en tilsvarende tælling fra 2016 udført af Københavns Kommune. Tællingen fra 2016 er udført i tidsrummet 07-19 (12 timer), mens tællingen i 2023 er udført i tidsrummet 06-18.

* Reduktion i cykel- og fodgængertrafik kan skyldes forskellige tælleperioder i før og efter situationen.

Der køres med lav hastighed

Målingerne viser, at hastigheden for biler generelt er lav og lavere end de 30 km/t, som bilerne maksimalt bør køre i en cykelgade. Der er registreret en gennemsnitshastighed på 21-23 km/t i myldretiden og 23-24 km/t udenfor myldretiden.

For cyklister er der registreret en gennemsnitshastighed på 16-17 km/t på brostenene ved Torvehallerne og 17-22 km/t i et snit ved Nansensgade. Det tyder således på, at brostenene imellem Torvehallerne og Israels Plads har den hastighedsdæmpende effekt som tilsigtet.

Cykelgaden virker efter hensigten

Observationerne af trafikadfærden viser, at der generelt er en positiv adfærd blandt trafikanterne på Vendersgade. Bilisterne holder sig oftest bag cyklisterne, og der køres generelt med lav hastighed. Det ses således, at cykelgaden generelt virker efter hensigten.

I området mellem Torvehallerne og Israels Plads samt ved Linnésgade er der observeret uopmærksomme fodgængere, der glemmer at orientere sig, eller kun orienterer sig i én retning. Det vurderes, at det markante fald i biltrafikken og dermed støj fra biler, kan medføre, at fodgængere i større grad end tidligere er uopmærksomme på, at de krydser en kørebane. Dette kan samtidig forstærkes af, at belægningsskiftet på dette sted ikke er tydeligt imellem fortov og kørebane. Der er dog ikke observeret uheld, og det virker som oftest "kontrolleret" og ufarligt, selvom cyklisterne kører tæt forbi de krydsende fodgængere.

I krydset Vendersgade/Nansensgade er der observeret en del konflikter som følge af, at bilister fra Nansensgade ikke overholder deres vigepligt. Ofte kører bilerne længere frem end højttænderne, da der ofte er dårlige oversigtsforhold pga. ulovligt parkerede biler nær krydset.

Ulovligt parkerede biler samt parkeringspladserne i venstre side på strækningen mellem Søtorvet og Nansensgade medfører generelt, at der kan opstå u hensigtsmæssige situationer mellem biler og cyklister.

Hver femte parkerer ulovligt

Ombygningen af Vendersgade har medført, at antallet af parkeringspladser i gaden er blevet reduceret. Der er således blevet mere pres på de tilbageværende parkeringspladser.

Registreringen af parkeringen viser, at 18 % af parkeringerne var ulovlige parkeringer udenfor p-bane/-bås. Det er særligt på strækningen mellem Søtorvet og Nansensgade, at der forekommer ulovlig parkering.

Generelt har bilisterne kun behov for at holde i kort tid i gaden. Analysen viser, at 57 % af parkanterne parkerer i maksimalt 15 minutter, og at 80 % parkerer i maksimalt én time. Der var dog 12 af parkeringspladserne, der blev optaget af langtidsparkanter, som ikke flyttede deres bil i løbet af registreringstidsrummet. Det medfører, at der reelt kun er under 20-25 pladser til rådighed for

korttidsparkanter i gaden. Det skal bemærkes, at der på samme tid altid er plads i parkeringskælderens under Israels Plads.

Fire ud af ti vareleveringer parkerer udenfor de særligt afmærkede pladser

Ombygningen af Vendersgade har medført, at der er etableret særskilte parkeringslommer til varelevering. Herudover har varelevering mulighed for også at benytte sig af de almindelige parkeringspladser.

I alt er der i registreringsperioden (kl. 06-18) observeret 87 vareleveringer, hvoraf 42 (48 %) har været udenfor for de særligt afmærkede p-baner/-båse eller af- og pålæsningszoner. Det vurderes, at 64 % af vareleveringerne, der parkerer udenfor de særligt afmærkede pladser, kunne have parkeret i nærliggende p-bane/-bås eller af- og pålæsningszone. Vareleveringer udenfor de særligt afmærkede pladser sker således på trods af, at der i mange tilfælde er ledige parkeringspladser tæt på.

Anbefalinger

På baggrund af resultaterne af analysen er der udarbejdet følgende anbefalinger til videre håndtering af de trafikale forhold på Vendersgade:

- Forbedring af trafikikkerheden i krydset Vendersgade/Nansensgade, fx ved etablering af overkørsel (gennemført fortovej), som virker fartdæmpende på køretøjer, der skal til og fra sidevejene og gør det nemmere for sidevejstrafikanter at erkende krydset og forstå vigepligtsforholdene.
- For at forbedre oversigtsforholdene i krydset Vendersgade/Nansensgade, anbefales det at øge parkeringskontrollen omkring krydset. Det er ligeledes en mulighed at opstille steler på fortovene nær krydset med en afstand på 0,3 m fra kørebanen med henblik på at afskrække trafikanterne fra at parkere ulovligt tæt på krydset.
- Øget parkeringskontrol.
- Informere beboere om parkeringsmuligheder i parkeringskælder under Israels Plads, med henblik på at frigøre nogle parkeringspladser i gadeplan til korttidsparkering.
- Forbedre muligheder for korttidsparkering på Vendersgade eller i omkringliggende gader ved at gennemføre tidsbegrænsede parkeringsrestriktioner.
- Oplysning omkring gældende parkeringsregler på cykelgader.
- Opmærksomheden for krydsende fodgængere ved Torvehallerne bør øges, evt. ved placering af steler.

1 Indledning

1.1 Baggrund

I juni 2022 blev den nye cykelgade på Vendersgade i Indre By i København taget i brug. Cykelgaden omfatter strækningen fra Søtorvet til Nørre Voldgade.

Københavns Kommune har bedt Sweco om at evaluere cykelgaden og samtidig fremlægge en række anbefalinger til forbedringer.

Det skal bemærkes, at Linnésgade var afspærret på evalueringstidspunktet, så biltrafikken, som normalt ville benytte Linnésgade, i stedet måtte finde en anden vej. Derudover er en del af p-pladserne og af- og pålæsningszonerne på strækningen inddraget til skurvogne og byggemateriel.

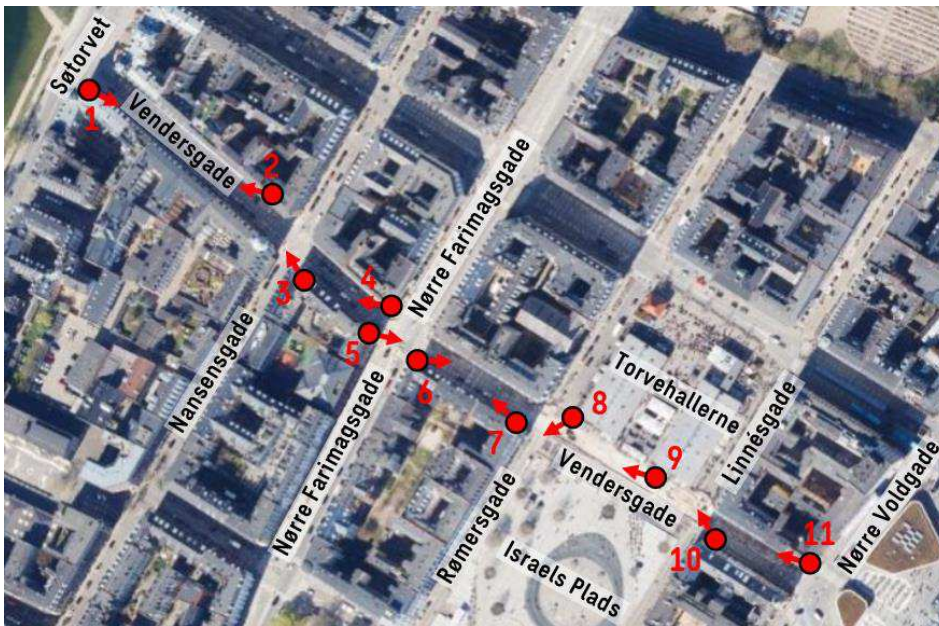
Denne evalueringsrapport omfatter følgende:

1. Analyse af trafikmængder for biltrafik, vare- og lastbiltrafik, cykeltrafik og fodgængere.
2. Analyse af bilernes og cyklernes hastighed baseret på hastighedsmålinger.
3. Analyse af varelevering på strækningen, herunder omfang, placering, tidspunkt, opholdstider, køretøjstype og evt. restriktion.
4. Analyse af bilparkering på strækningen, herunder omfang og opholdstider.
5. Analyse af den generelle trafikantadfærd på strækningen, med fokus på interaktion og konflikter (nærved-uheld) mellem biler og cyklister samt cyklister og krydsende fodgængere, men også adfærdsregistrering blandt gående og øvrige trafikanter (fx busser og lastbiler).
6. Inddragelse af brugere ved spørgeskemaundersøgelser for cyklister, beboere samt elever og forældre på nærliggende skoler.
7. Anbefalinger til forbedringsforslag.

1.2 Metodevalg

Videoanalyse

Der blev opsat 11 kameraer fordelt på strækningen fra Søtorvet til Nørre Voldgade, for blandt andet at registrere og undersøge omfanget af varelevering og parkering samt den trafikale adfærd, herunder interaktion og konflikter. Kameraerne optog tirsdag d. 19. september i tidsrummet fra kl. 06-18 (12 timer).



Figur 3 – Placering og orientering af de 11 benyttede kameraer. Kameraerne optog tirsdag d. 19. september i tidsrummet fra kl. 06-18 (12 timer).

Spørgeskemaundersøgelser

For at belyse brugernes holdninger til Vendersgade efter ombygningen til cykelgade, er der gennemført spørgeskemaundersøgelser for følgende tre brugergrupper:

1. Cyklister der benytter Vendersgade.
2. Beboere i Vendersgade.
3. Elever og forældre til elever på nærliggende skoler.

Fredag d. 8. september 2023 blev der indsamlet 514 mailadresser fra cyklister på Vendersgade. Cyklisterne modtog efterfølgende et spørgeskema på mail og 306 cyklister besvarede spørgeskemaet.

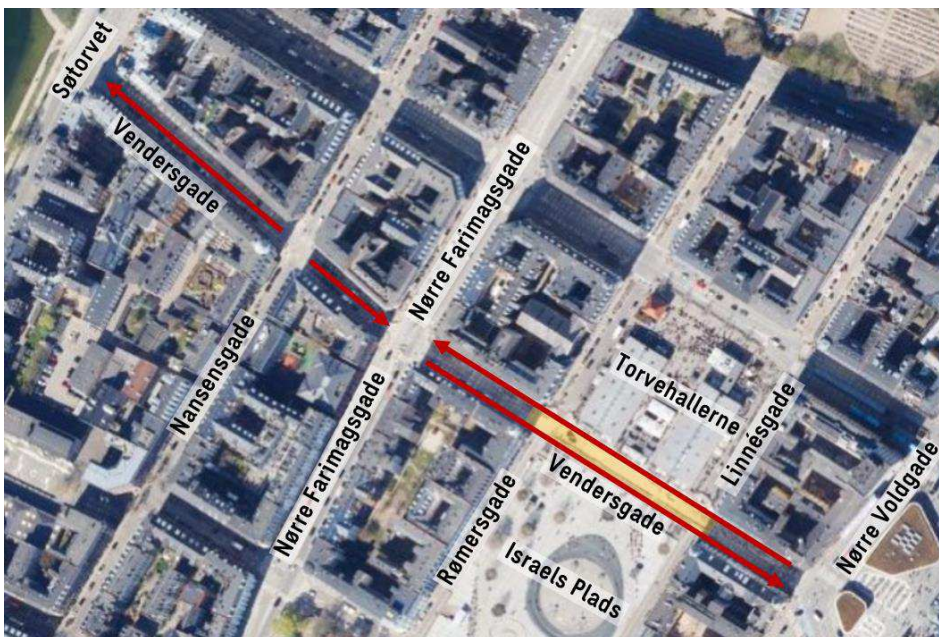
Sweco udarbejdede et spørgeskema til beboerne i Vendersgade som Københavns Kommune efterfølgende sendte ud til beboerne. 46 beboere besvarede spørgeskemaet.

Sweco udarbejdede et spørgeskema til eleverne og forældrene til eleverne på de nærliggende skoler. Københavns Kommune sendte spørgeskemaet ud til N. Zahles Gymnasieskole, N. Zahles Seminarieskole, N. Zahles grundskole, Det Kgl. Vajsenhus og Niels Brock – Det Internationale Gymnasium. For elever i 0.-3. klasse har forældrene svaret på vegne af eleverne. 108 forældre har besvaret spørgeskemaet og 91 elever har besvaret spørgeskemaet.

2 De trafikale forhold

2.1 Cykelgadens vejudformning

Vendersgade er blevet omdannet til en cykelgade fra Søtorvet i vest til Nørre Voldgade i øst, hvor den anbefalede hastighed er 30 km/t. Som udgangspunkt er den reserveret til cykler, hvor motorkøretøjer stadig er velkomne, dog på cyklernes præmisser. Fra Søtorvet til Nansensgade er Vendersgade ensrettet for biltrafik i retning mod vest, mens den er ensrettet for biltrafik i retning mod øst på strækningen fra Nansensgade til Nørre Farimagsgade. På strækningen mellem Rømersgade og Linnésgade forbi Torvehallerne og Israels Plads er der etableret en brostensbelægning med henblik på at sænke hastigheden for cykler og motorkøretøjer.



Figur 4 – Illustration af kørselsretninger for biltrafikken på Vendersgade samt placering af brostensbelægning (gult område).

Vendersgade var inden ombygningen en 11 m bred vej, og der var ingen cykelsti på strækningerne mellem Søtorvet og Nansensgade samt Nørre Farimagsgade og Rømersgade. Efter ombygningen til cykelgade er kørebanearealet indsnævret til 5,5 m, hvilket har givet plads til bredere fortove, mere cykelparkering, træer, bænke og skraldespande.

Inden ombygningen var der 54 p-pladser og efter ombygningen er der 26 p-pladser. Der er således nedlagt 28 p-pladser. Der er til gengæld etableret fem holdepladser for varelevering samt afsætning af passagerer.

Af Figur 5, Figur 6, Figur 7 og Figur 8 fremgår før- og efterbilleder på strækningen mellem Søtorvet og Nansensgade samt på strækningen foran Torvehallerne.



Figur 5 - Førbillede på strækningen mellem Søtorvet og Nansensgade, hvor vejen er ensrettet i retning mod vest. På den sydlige side af vejen er der kantstensparkering og på den nordlige side af vejen er der skråparkering i afmærkede p-båse.



Figur 6 – Efterbillede på strækningen mellem Søtorvet og Nansensgade, hvor vejen er ensrettet i retning mod vest. På den sydlige side af vejen er der parkering i afmærkede p-baner (billedet er taget ind afmærkningen blev etableret) og på den nordlige side af vejen er der etableret et bredere fortov med plads til træer og cykelparkering.



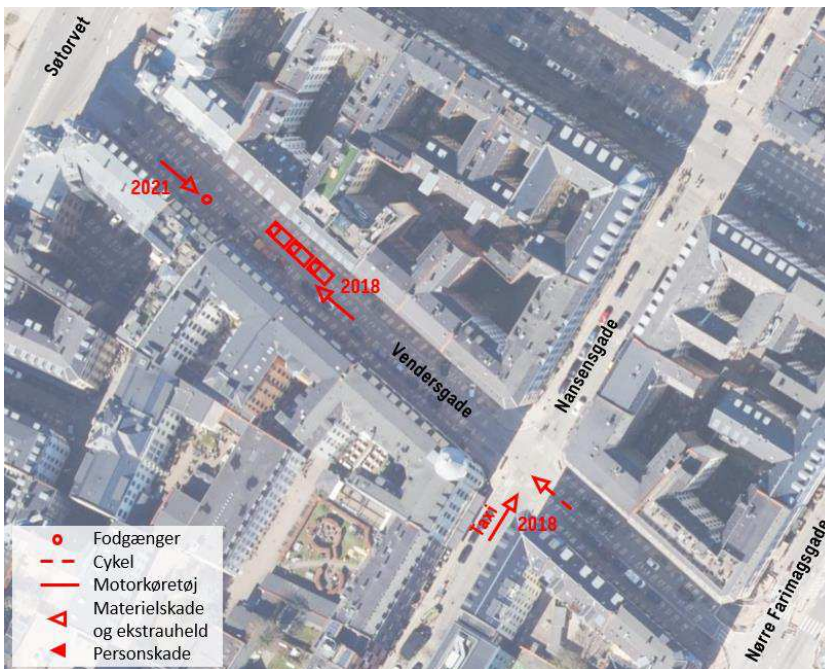
Figur 7 – Førbillede på strækningen foran Torvehallerne, hvor der er cykelbaner på begge sider af vejen. Der er etableret bump som hastighedsdæmpende tiltag.



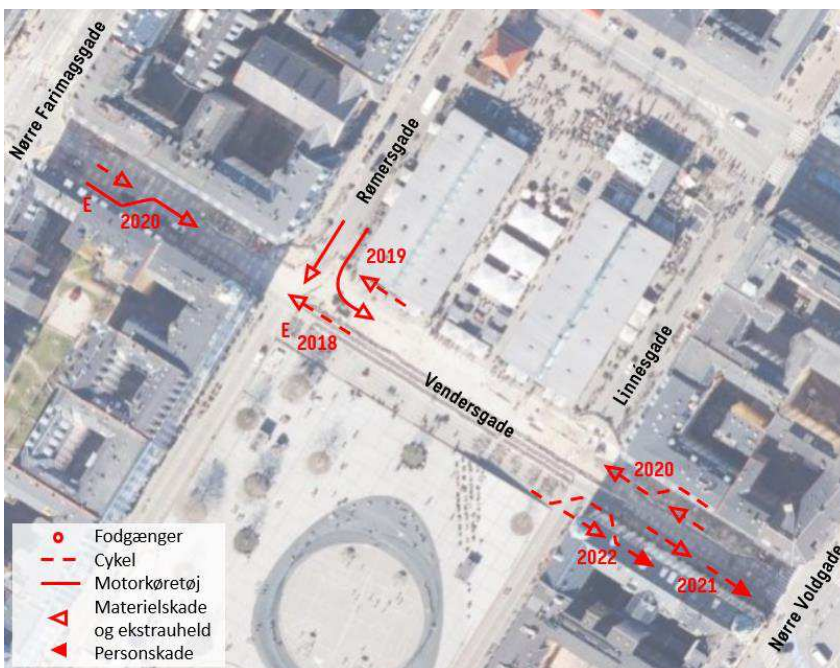
Figur 8 – Efterbillede på strækningen foran Torvehallerne, hvor vejen er indsnævret og belagt med brosten som hastighedsdæmpende tiltag. Indsnævringen har gjort plads til en p-bane, træer og bænke.

2.2 Uhedsanalyse

I perioden fra 1. januar 2018 til 15. oktober 2023 har politiet registreret ni uheld på Vendersgade, hvoraf syv er sket før ombygningen og to er sket under ombygningen. To af uheldene er personskadeuheld, fem er materielskadeuheld og to er ekstrauheld. Der har været en fodgænger involveret i ét uheld, en cyklist involveret i syv uheld og en bil involveret i seks uheld.



Figur 9 – Uhedsdiagram med uheld fra perioden 1. januar 2018 – 15. oktober 2023 på strækningen mellem Sørtorvet og Nørre Farimagsgade.



Figur 10 – Uhedsdiagram med uheld fra perioden 1. januar 2018 – 15. oktober 2023 på strækningen mellem Nørre Farimagsgade og Nørre Voldgade.

3 Analyse af trafikmængder

3.1 Trafiktælling 2016 – inden ombygningen

Københavns Kommune har udført tællinger i Vendersgade ved kameraoptagelser torsdag d. 17. november 2016 fra kl. 07-19 (12 timer). Morgenmyldretiden er defineret fra kl. 07-10 og eftermiddagsmyldretiden er defineret fra kl. 16-19. Der er udført tællinger af biler, vare- og lastbiler, cykler og fodgængere. Tællingerne er udført som krydstællinger i krydsene Vendersgade/Nørre Farimagsgade, Vendersgade/Rømersgade og Vendersgade/Linnésgade. Hovedresultaterne af tællingen fremgår af Tabel 1.

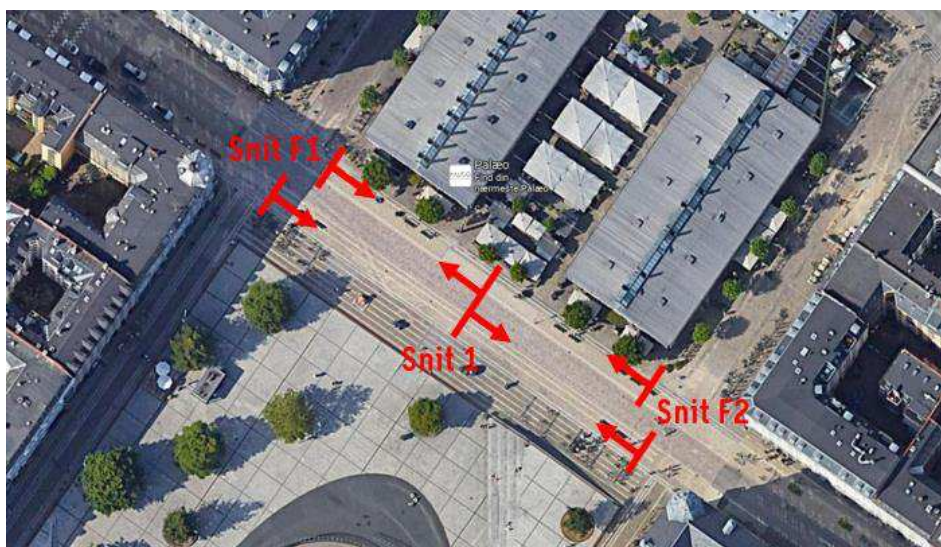
	Biler	Vare- og lastbiler	Cykler	Fodgængere
Morgen (07-10)	602	-	2.426	964
Eftermiddag (16-19)	658	-	2.696	1.736
Myldretid total	1.260	-	5.122	2.700
Total (07-19)	2.656	368	8.429	5.652

Tabel 1 – Trafiktælling via kameraoptagelser torsdag d. 17. november 2016 fra kl. 07-19 (12 timer). Udleveret af Københavns Kommune

3.2 Trafiktælling 2023 – efter ombygningen

Der er udført trafiktællinger i et snit mellem Torvehallerne og Israels Plads i forbindelse med videoanalysen d. 19. september 2023 fra kl. 06-18. Morgenmyldretiden er defineret fra 07-10 mens eftermiddagsmyldretiden er rykket frem til 15-18.

Der er udført separate tællinger for biler, vare- og lastbiler, cykler og fodgængere. Placeringen af snit fremgår af Figur 11. For fodgængere er der talt i to separate snit. Østgående fodgængere er registreret i snit F1 og vestgående fodgængere er registreret i snit F2. Den øvrige trafik er registreret i snit 1. Hovedresultaterne af tællingen fremgår af Tabel 2.



Figur 11 – Placering af snit for trafiktællinger.

	Biler	Vare- og lastbiler	Cykler	Fodgængere
Morgen (07-10)	155	104	2.422	900
Eftermiddag (15-18)	222	67	2.619	1.571
Myldretid total	377	171	5.041	2.471
Total (06-18)	702	352	6.994	4.994

Tabel 2 – Trafiktælling via kameraoptagelser tirsdag d. 19. september 2023 fra kl. 06-18 (12 timer).

3.3 Trafikudvikling

Den procentvise udvikling i trafikken er angivet i Tabel 3.

	Biler	Vare- og lastbiler	Cykler	Fodgængere
Morgen (07-10)	-74 %	-	0 %	-7 %
Eftermiddag (15-18)	-66 %	-	-3 %	-10 %
Myldretid total	-70 %	-	-2 %	-8 %
Total (07-19/06-18)	-74 %	-4 %	-17 %*	-12 %*

Tabel 3 – Procentvis trafikudvikling på Vendersgade fra 2016-2023. Tællingen i 2016 er foretaget torsdag d. 17. november fra kl. 07-19 (12 timer), mens tællingen i 2023 er foretaget tirsdag d. 19. september fra kl. 06-18 (12 timer). Tællingerne er dermed en time forskudt.

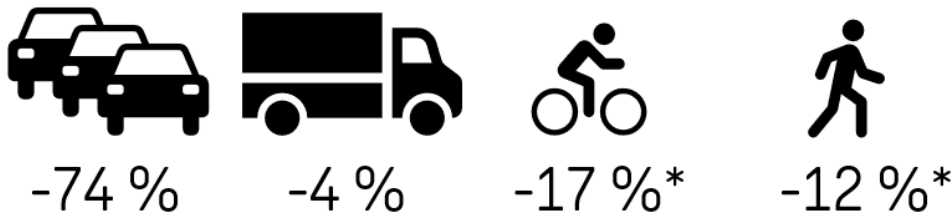
* Reduktion i cykel- og fodgængertrafik formodes at skyldes forskellige tælleperioder i før og efter situationen.

Der er sket store fald i trafikken fra 2016-2023, henholdsvis før og efter ombygningen af Vendersgade til cykelgade. Biltrafikken er faldet med 1954 køretøjer svarende til 74 %, hvilket er et meget stort fald.

Vare- og lastbiltrafikken er faldet med 16 køretøjer svarende til 4 %, og forskellen er derfor ikke betydelig.

Cykeltrafikken er faldet med 1435 cykler svarende til 17 %, og fodgængertrafikken er faldet med 658 fodgængere svarende til 12 %.

3.4 Opsamling



Figur 12 – Trafikudvikling på Vendersgade fra 2016-2023 i procent.

* Reduktion i cykel- og fodgængertrafik formodes at skyldes forskellige tælleperioder i før og efter situationen.

Faldet i biltrafikken formodes at være sket som følge af ombygningen af Vendersgade til cykelgade, hvor forholdene for biler er blevet begrænset med smallere kørebaner, færre p-pladser og lavere hastighed. Afspærringen af Linnésgade på evalueringstidspunktet formodes ikke at have haft indflydelse på biltrafikken, da Linnésgade er ensrettet i retning mod nord. Bilisterne er derfor ikke opmærksomme på afspærringen inden de kører ind på Vendersgade.

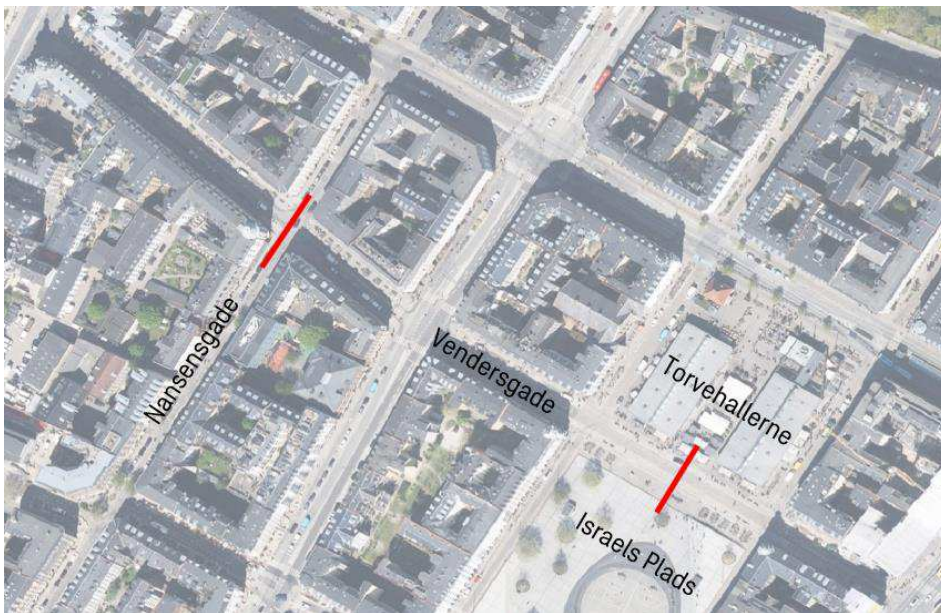
Det er ikke undersøgt, hvilken effekt faldet i biltrafikken på Vendersgade har haft på de omkringliggende veje, men Københavns Kommune har ikke modtaget henvendelser om, at faldet har givet anledning til problemer i nærområdet.

Faldet i både cykel- og fodgængertrafikken kan sandsynligvis forklares ved forskellen i tælleperioden. Der er registreret meget få cykler og fodgængere i tidsrummet 06-07 i tællingen fra 2023, og det formodes at både cykel- og fodgængertrafikken er større i tidsrummet 18-19, da der er mange restaurationer i området, som sandsynligvis genererer trafik i dette tidsrum.

4 Analyse af hastigheder

I forbindelse med videoanalysen er der foretaget en række stikprøvemålinger (inkl. 95 % konfidensinterval for statistisk usikkerhed) af free-flow-hastighederne af både biler og cykler. Det vil sige, hvor de enkelte køretøjer kører frit og uafhængigt af andre trafikanter. Der er udført 25 målinger for hver registrering.









Der er målt hastigheder for biler i et snit på brostenene imellem Torvehallerne og Israels Plads. For cykler er der målt hastigheder i yderligere et snit ved Nansensgade, for at undersøge effekten af brostenene som hastighedsdæmpende foranstaltning. De to snit fremgår af Figur 13.



Figur 13 – Snit for hastighedsmålinger af bil- og cykeltrafik på Vendersgade d. 19. september 2023. Hastigheder for biler er målt i det østlige snit ved Torvehallerne og hastigheder for cykler er målt i både det vestlige og østlige snit.

4.1 Hastighedsmåling for biler ved Torvehallerne

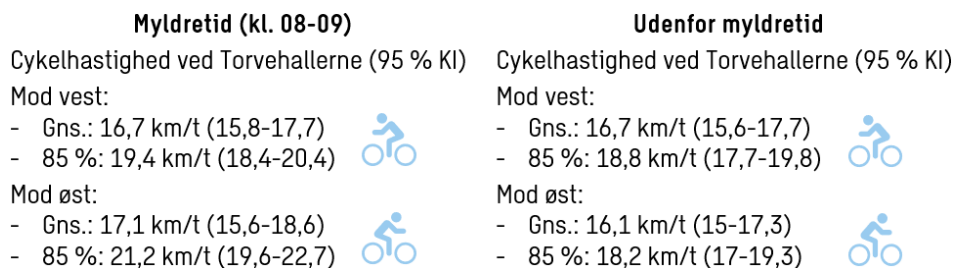
I myldretiden om morgenen mellem kl. 08 og 09 viser analysen gennemsnitshastigheder på 21-23 km/t. Til sammenligning er der målt gennemsnitshastigheder på 23-24 km/t udenfor myldretiden. Gennemsnitshastigheden stiger således en smule udenfor myldretiden.

Myldretid (kl. 08-09)	Udenfor myldretid
Bilfastighed ved Torvehallerne (95 % KI)	Bilfastighed ved Torvehallerne (95 % KI)
Mod vest:	Mod vest:
- Gns.: 22,6 km/t (20,3-25) 	- Gns.: 22,7 km/t (19,5-25,7) 
- 85 %: 28,6 km/t (26,3-31) 	- 85 %: 30,2 km/t (27,1-33,4) 
Mod øst:	Mod øst:
- Gns.: 21,2 km/t (18,2-24,2) 	- Gns.: 23,6 km/t (21,4-25,8) 
- 85 %: 26,7 km/t (23,7-29,6) 	- 85 %: 27,6 km/t (25,4-29,8) 

Figur 14 – Gennemsnitshastigheder og 85 % fraktiler (inkl. 95 % konfidensinterval) for biler i et snit på Vendersgade imellem Torvehallerne og Israels Plads.

4.2 Hastighedsmåling for cykler ved Torvehallerne

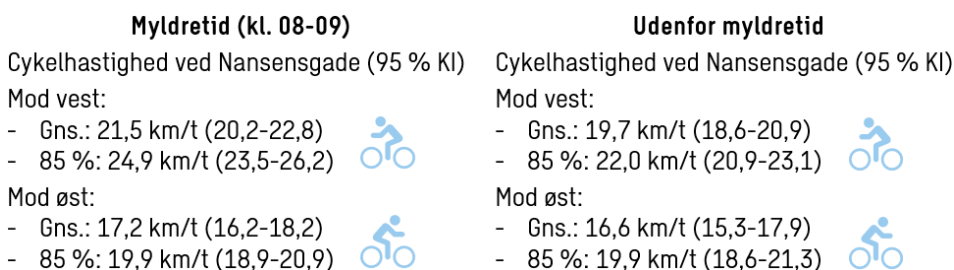
I myldretiden om morgenen mellem kl. 08 og 09 viser analysen gennemsnitshastigheder på ca. 17 km/t. Til sammenligning er der målt gennemsnitshastigheder på 16-17 km/t udenfor myldretiden. Gennemsnitshastigheden er således stort set den samme indenfor og udenfor myldretiden.



Figur 15 - Gennemsnitshastigheder og 85 % fraktiler (inkl. 95 % konfidensinterval) for cykler i et snit på Vendersgade imellem Torvehallerne og Israels Plads.

4.3 Hastighedsmåling for cykler ved Nansensgade

I vestgående retning er gennemsnitshastigheden 20-22 km/t mens gennemsnitshastigheden i østgående retning er ca. 17 km/t. Der cykles således generelt med højere hastighed i vestgående retning end i østgående retning. Dette kan muligvis forklares ved, at cykler der kører i østgående retning kører frem mod et signalreguleret kryds, hvilket formodes at have en betydning for den lave hastighed. Gennemsnitshastigheden er stort set den samme indenfor og udenfor myldretiden.



Figur 16 – Gennemsnitshastigheder og 85 % fraktiler (inkl. 95 % konfidensinterval) for cykler i et snit på Vendersgade i krydset ved Nansensgade.

4.4 Opsamling

Målingerne viser, at der generelt ikke er den store forskel i gennemsnitshastighederne indenfor og udenfor myldretiden. Hastigheden for biler er generelt lav og lavere end de 30 km/t som bilerne maksimalt bør køre i en cykelgade. 85 %-fraktilen er ligeledes lavere end de 30 km/t.

Det tyder på, at brostenene har en hastighedsdæmpende effekt på cykelhastigheden, da gennemsnitshastigheden er højere for cykler, der kører i vestgående retning i snittet ved Nansensgade end i snittet ved Torvehallerne. Cyklister der kører i østgående retning ved Nansensgade, kører frem mod et signalreguleret kryds, hvilket formodes at have en betydning for den lavere gennemsnitshastighed.

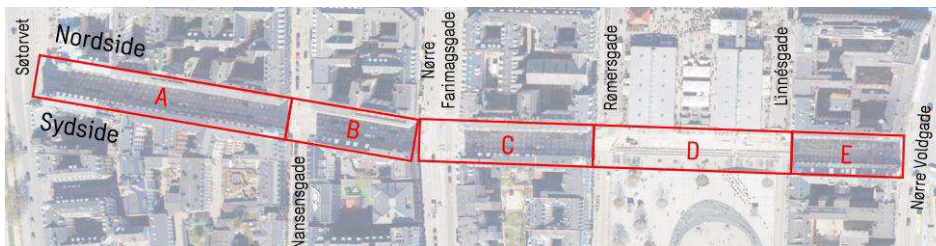
5 Analyse af varelevering

Analysen af varelevering omfatter varebiler, varevogne, lastbiler og renovation. På baggrund af optagelserne er der for hvert kamera registreret følgende:

- Antal lastbiler og varebiler, der holder og aflæsser varer eller opsamlere varer.
- Opholdstid og placering for hver vareleverance.
- Hvis muligt størrelse på leverancen (var det fx nødvendigt at bruge en palleløfter).
- Gav det sted, der blev standet ifm. varelevering, anledning til problemer, fx pga. kødannelser.

5.1 Varelevering på Vendersgade

Vendersgade blev i analysen inddelt i zonerne angivet på Figur 17.

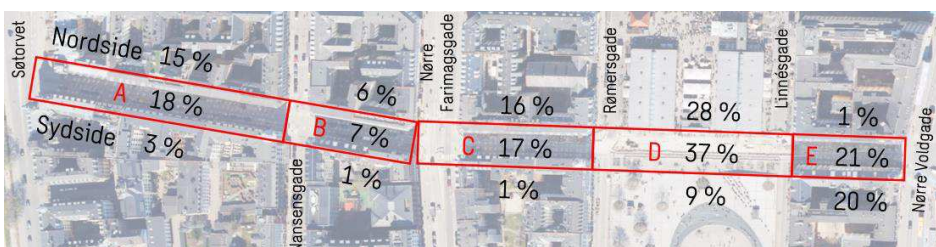


Figur 17 - Zoneinddeling i forbindelse med analyse af vareleveringer på Vendersgade.

Videoregistreringen tirsdag d. 19. september 2023 fra kl. 06-18 viste følgende:

- I alt blev der observeret 87 vareleverancer.
- 32 leverancer (37 %) skete i zone D foran Torvehallerne.
- Der er registreret flest leverancer i tidsrummet fra kl. 07-08.
- Ca. 2/3 af leverancerne skete i den nordlige side af vejen.
- Den gennemsnitlige opholdstid ved varelevering var 13 minutter.
- Mere end halvdelen af leverancerne blev foretaget med varevogn.
- Ved ca. halvdelen af leverancerne blev køretøjet parkeret udenfor p-bane/-bås.
- Til ca. hver 3. leverance blev der benyttet enten sækkevogn, trådbur eller palleløfter.

Figur 18 og Figur 19 viser fordelingen af varelevering i Vendersgade fordelt på zoner og tidsrum.



Figur 18 - Registreringerne af alle vareleveringer (87) fordelt på de forskellige zoner.

Zone	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	Sum	Gns. Opholdstid
Zone A	1	0	1	3	0	2	3	1	1	2	2	0	16	21,5 (7,6 - 35,3)
Zone B	0	2	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0	6	17,7 (8 - 27,3)
Zone C	1	2	2	1	2	0	1	2	2	0	2	0	15	10 (4,6 - 15,4)
Zone D	2	3	2	5	6	4	4	4	1	1	0	0	32	13,2 (6,9 - 19,4)
Zone E	3	4	2	0	1	0	2	1	2	0	2	1	18	8,2 (4,1 - 12,3)
Total	7	11	7	9	10	9	10	8	6	3	6	1	87	13,4 (9,8 - 17)

Figur 19 – Registreringerne af alle vareleveringer (87) fordelt på zoner og tidsrum. 95 % konfidensintervaller i parentes.

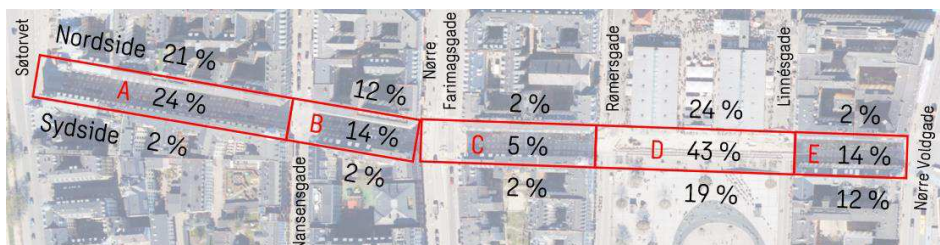
5.2 Varelevering udenfor de særligt afmærkede pladser på Vendersgade

Det er tilladt at foretage af- og pålæsning, hvor der er parkeringsforbud, men det er ikke tilladt at foretage af- og pålæsning, hvor der er standsning forbudt. Det er således lovligt at foretage varelevering på cykelgader, hvor der er parkeringsforbud, så længe der ikke er standsningsforbud.

Hovedformålet af denne analyse har været at undersøge omfanget af varelevering henholdsvis indenfor og udenfor de særligt afmærkede pladser (p-bane/-bås eller af- og pålæsningszoner). Der er er således ikke differentieret imellem om vareleveringen har parkeret ulovligt eller lovligt udenfor de særligt afmærkede pladser, men blot om vareleveringen er parkeret indenfor eller udenfor de særligt afmærkede pladser.

Videoregistreringen viste, at næsten halvdelen (48%) af vareleveringerne er udenfor for de særligt afmærkede p-baner/-båse eller af- og pålæsningszoner.

- I alt blev der observeret 42 vareleveringer udenfor de særligt afmærkede pladser.
- Ca. 2/3 af leverancerne udenfor de særligt afmærkede pladser skete i den nordlige side af vejen.



Figur 20 – Registrering af vareleveringer udenfor de særligt afmærkede pladser fordelt på de forskellige zoner.

Zone	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	Total
Zone A	0	0	0	2	0	2	3	1	0	1	1	0	10
Zone B	0	2	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0	6
Zone C	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2
Zone D	1	2	1	2	5	3	3	1	0	0	0	0	18
Zone E	1	2	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	6
Total	2	6	1	4	6	8	8	4	1	1	1	0	42

Figur 21 – Registrering af vareleveringer udenfor de særligt afmærkede pladser fordelt på zoner og tidsrum.

Det vurderes, at 64 % (27) kunne have parkeret på en af de nærliggende særligt afmærkede pladser, mens 24 % (10) ikke vurderes at have alternativer. De resterende 12 % (5) er renovationskøretøjer, som det ikke vurderes realistisk at påvirke.

I zone D ved Torvehallerne er der registreret 15 vareleveringer udenfor særligt afmærkede pladser, som ikke er renovationskøretøjer. Det vurderes at 12 (80 %) af de 15 vareleveringer udenfor særligt afmærkede pladser kunne have parkeret på en af de særligt afmærket pladser.

5.3 Opsamling

Analysen viser, at der forekommer en del vareleveringer udenfor de særligt afmærkede pladser i Vendersgade. Særligt i Zone D opleves problemer med vareleveringer udenfor de særligt afmærkede pladser, på trods af at de i de fleste tilfælde kunne have parkeret på en af de nærliggende p-baner/-båse eller af- og pålæsningszoner. Det tyder således ikke på, at de mange vareleveringer udenfor de særligt afmærkede pladser, skyldes mangel på parkeringsmuligheder.

6 Analyse af parkering

Parkeringen på Vendersgade er efter omdannelsen til cykelgade reduceret fra 54 P-pladser til 26 P-pladser. Derudover er der etableret fire af- og pålæsningszoner. Det har dog vist sig, at der reelt kan holde flere parkerede biler i p-banerne/-båse end de er dimensioneret til (seks m pr. bil). Det vurderes således, at den maksimale kapacitet er 33 personbiler på strækningen (ekskl. af- og pålæsningszonerne). På evalueringstidspunktet var flere af parkeringspladserne og af- og pålæsningszonerne inddraget til arbejdsmateriel og skurvogne og den reelle kapacitet er derfor vurderet til at være 30 personbiler.

I forbindelse med analysen er Vendersgade inddelt i forskellige analysezoner og delzoner. Figur 22 viser inddelingen i zoner og parkeringsrestriktionerne i de enkelte zoner fremgår af Tabel 4.



Figur 22 – Inddeling af P-pladser i zoner og delzoner på Vendersgade. De blå områder angiver placering af arbejdsmateriel og skurvogne på evalueringstidspunktet.

ZONE A	A1	1 plads	Påkrævet P-betaling i Rød zone.
	A2	2 pladser	Parkering for køretøjer med ærinde til den kroatiske ambassade.
	A3	1 plads	Påkrævet P-betaling i Rød zone.
	A4	1 plads	Tidsbegrænsning (15 min) mellem kl. 08-16. Øvrig tid er påkrævet P-betaling i Rød zone.
	A5	11 pladser	Påkrævet P-betaling i Rød zone.
	A6	3 pladser	Af- og pålæsning tilladt.
ZONE B	B1	6 pladser	Påkrævet P-betaling i Rød zone.
ZONE C	C1	1 plads	Påkrævet P-betaling i Rød zone.
	C2	1 plads	Handicap parkering (2 timers tidsbegrænsning mellem kl. 08-18)
	C3	5 pladser	Påkrævet P-betaling i Rød zone.
	C4	3 pladser	Af- og pålæsning tilladt.
	C5	3 pladser	Af- og pålæsning tilladt.
ZONE D	D1	4 pladser	Tidsbegrænsning på 15 min.
ZONE E	E1	3 pladser	Af- og pålæsning tilladt.

Tabel 4 – Vurderet maksimal kapacitet og restriktioner i de enkelte delzoner på Vendersgade.

Der er foretaget en registrering af alle parkerede motorkøretøjer henholdsvis i og udenfor de anviste p-baner/-båse. Vareleveringer der parkerer udenfor de

anviste p-baner/-båse er dog ikke registreret i denne del af analysen. Der er i alt registreret opholdstid for 287 parkanter inkl. parkanter i af- og pålæsningszoner, hvoraf 53 (18 %) har parkeret ulovligt udenfor p-bane/-bås.

6.1 Belægning

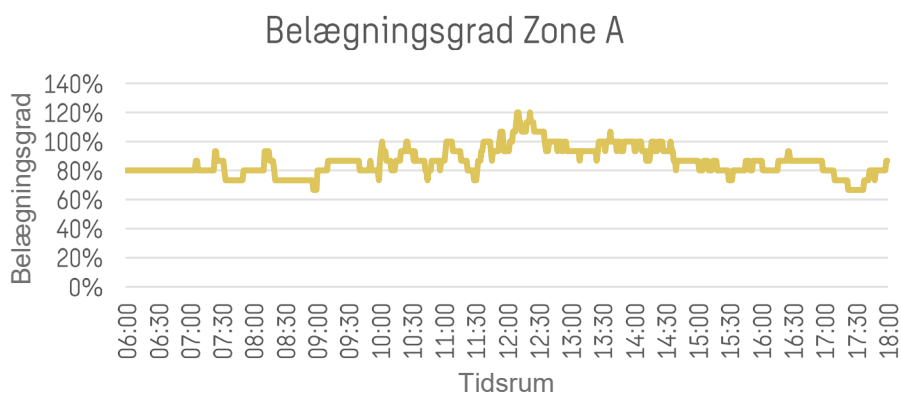
Belægningsgraden i de fem zoner (A-E) fremgår af Tabel 5.

Zone	Lavest registrerede belægningsgrad	Højest registrerede belægningsgrad	Gennemsnitlig belægningsgrad	Antal parkeringer
Zone A	67 %	120 %	86 %	86
Zone B	80 %	120 %	97 %	18
Zone C	50 %	100 %	94 %	17
Zone D	0 %	100 %	35 %	70
Zone E	0 %	100 %	25 %	39

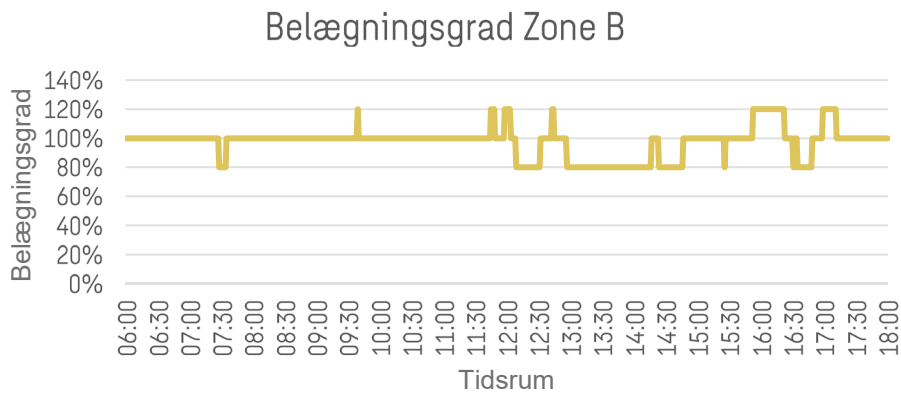
Tabel 5 – Registreret belægningsgrad i de fem zoner (A-E) tirsdag d. 19. september 2023 fra kl. 06-18 på Vendersgade. Af- og pålæsningszonerne er ikke medregnet i zone A og C. I zone E er der ingen p-pladser men kun en af- og pålæsningszone.

Som det fremgår af Tabel 5, er der en høj udnyttelse af kapaciteten i zone A, B og C det meste af dagen. Særligt zone B og C er næsten fuldt udnyttet hele dagen. I zone A og B overskrides kapaciteten i flere perioder i løbet af dagen.

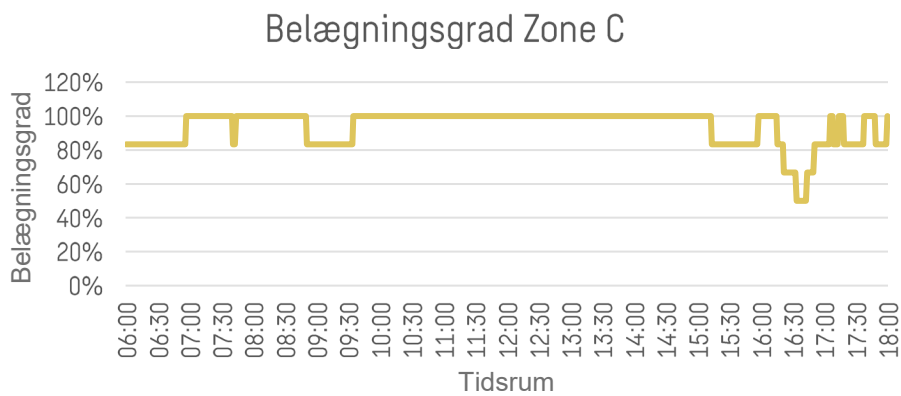
I de følgende figurer fremgår belægningsgraden for de enkelte zoner.



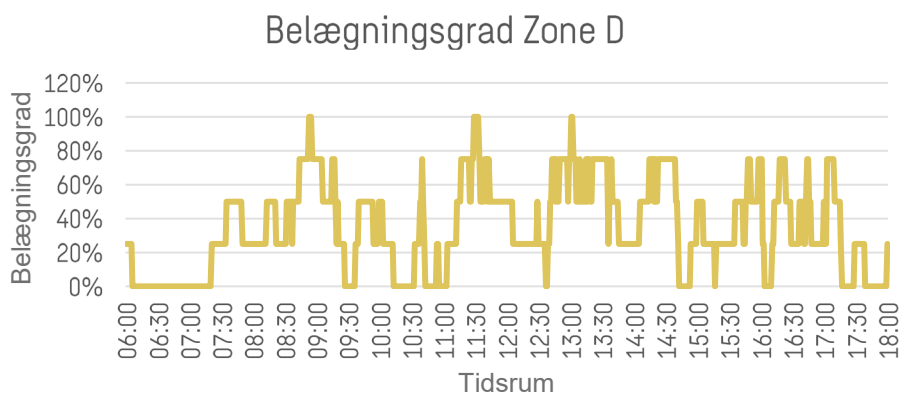
Figur 23 – Belægningsgrad i zone A på Vendersgade tirsdag d. 19. september 2023 fra kl. 06-18. Af- og pålæsningszonen er ikke medregnet.



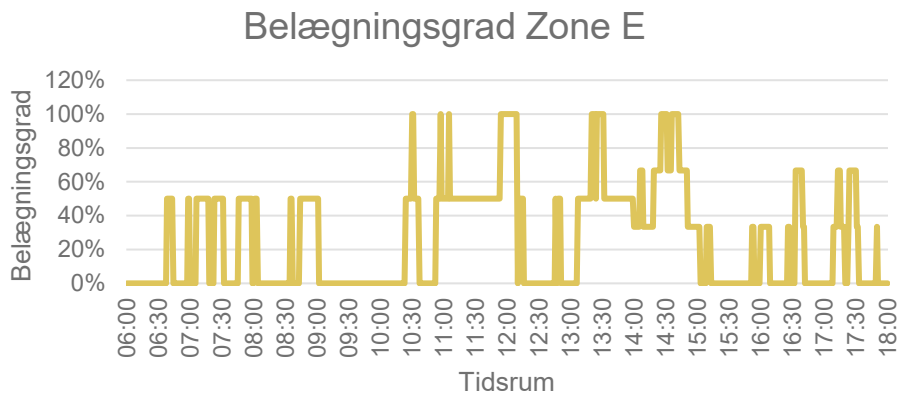
Figur 24 – Belægningsgrad i zone B på Vendersgade tirsdag d. 19. september 2023 fra kl. 06-18.



Figur 25 – Belægningsgrad i zone C på Vendersgade tirsdag d. 19. september 2023 fra kl. 06-18. Af- og pålæsningszonen er ikke medregnet.



Figur 26 – Belægningsgrad i zone D på Vendersgade tirsdag d. 19. september 2023 fra kl. 06-18.



Figur 27 - Belægningsgrad i zone E på Vendersgade tirsdag d. 19. september 2023 fra kl. 06-18. Det forudsættes, at der kan holde tre køretøjer i af- og pålæsningszonen.

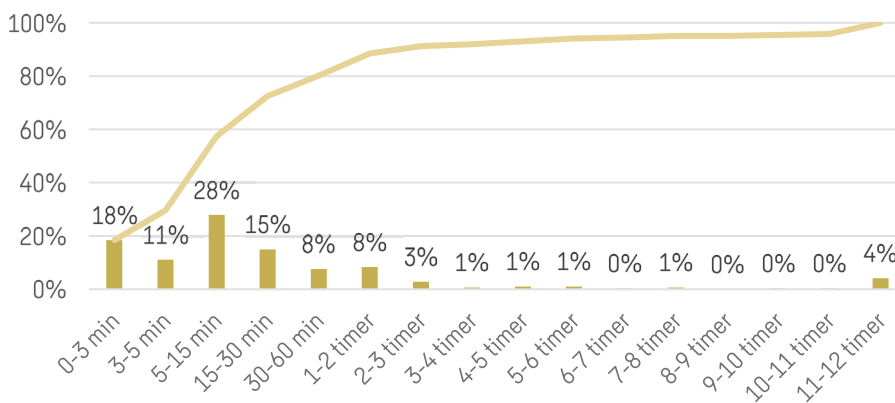
6.2 Opholdstid

Resultaterne af registreringen viser følgende:

- Den gennemsnitlige parkeringstid pr. bil er 41 min.
- Den længste gennemsnitlige parkeringstid findes i zone B, med en gennemsnitlig parkeringstid på 3 timer og 15 min.
- Den gennemsnitlige ulovlige parkeringstid pr. bil er 18 min.
- Den længste gennemsnitlige ulovlige parkeringstid findes i zone A, med en gennemsnitlig parkeringstid på 28 min.
- 57 % af parkanterne parkerer i maksimalt 15 minutter, og 80 % parkerer i maksimalt én time. 8 % parkerer i 1-2 timer, mens 3 % parkerer i 2-3 timer.
- 12 biler parkerer i alle 12 videoregistrerede timer, svarende til 44 % af langtidsparkeringspladserne, hvilket er en relativt stor kapacitetsreduktion.
 - Seks i zone A svarende til 38 % af kapaciteten i zone A.
 - Tre i zone B svarende til 60 % af kapaciteten i zone B.
 - Tre i zone C svarende til 50 % af kapaciteten i zone C.

Zone	Kapacitet	Antal parkeringer																	I alt	Gennemsnitlig parkeringstid pr. bil (min.)
		06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00						
A1	1	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	4	115,6	
A2	2	0	0	0	0	0	3	2	2	1	2	0	1	1	1	1	12	22,3		
A3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	
A4	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	720,0		
A5	11	10	1	0	5	5	2	2	3	4	3	1	3	39	180,3					
A6	3	1	0	3	1	1	2	4	8	3	2	2	0	27	17,1					
AU	0	0	3	4	2	4	4	6	4	1	1	0	1	30	27,5					
A	18	13	4	7	8	13	11	14	17	10	7	4	5	113	20,1					
B1	5	5	1	0	0	0	0	1	0	1	1	1	1	0	10	343,0				
BU	0	0	0	0	1	0	2	1	0	1	1	2	0	8	9,7					
B	5	5	1	0	1	0	2	2	0	2	2	3	0	18	194,8					
C1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	3	226,8					
C2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	326,9					
C3	4	4	1	0	1	0	0	0	0	0	1	1	3	11	246,7					
C4	3	1	3	2	2	3	3	3	2	2	2	2	5	30	16,7					
C5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0			
CU	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	7,5					
C	9	7	4	2	4	3	3	3	2	2	3	5	9	47	96,9					
D1	4	1	2	5	4	3	6	6	8	6	5	7	5	58	16,4					
DU	0	0	0	0	1	1	2	1	3	1	0	2	1	12	3,4					
D	4	1	2	5	5	4	8	7	11	7	5	9	6	70	14,2					
E1	2	2	4	3	0	3	2	3	4	4	4	3	5	37	11,3					
EU	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0,9					
E	2	2	5	3	0	4	2	3	4	4	4	3	5	39	10,8					
Total	38	28	16	17	18	24	26	29	34	25	21	24	25	287	40,9					

Figur 28 – Antal parkeringer og gennemsnitlig parkeringstid pr. bil i de forskellige zoner og delzoner På Vendersgade tirsdag d. 19. september 2023 fra kl. 06-18. Zonerne AU, BU, CU, DU og EU, angiver ulovlig parkering udenfor p-bane/-bås.



Figur 29 – Den samlede registrerede opholdstid af parkerede biler på Vendersgade tirsdag d. 19. september 2023 fra kl. 06-18.

6.3 Opsamling

Registreringerne viser, at der er meget lidt udskiftning på parkeringspladserne i zone A, B og C, og det er således meget svært at finde en parkeringsplads i disse zoner. I zone A, B og C er der 12 biler, der parkerer hele dagen, svarende til 44 % af langtidsparkeringspladserne, hvilket er en relativt stor kapacitetsreduktion.

I zone D og E er der ikke mulighed for langtidsparkering og der således større udskiftning på disse pladser. Kapaciteten i zone D og E er kun fuldt udnyttet enkelte gange i løbet af dagen, og den gennemsnitlige belægningsgrad er henholdsvis 35 % og 25 %. Det tyder således ikke på, at der er behov for yderligere parkeringspladser i disse zoner på trods af, at der er registreret 12 ulovlige parkeringer (17 %) i zone D og to ulovlige parkeringer (5 %) i zone E.

De fleste parkeringer er korttidsparkeringer, og analysen viser, at 57 % af parkanterne parkerer i maksimalt 15 minutter og at 80 % parkerer i maksimalt én time.

7 Analyse af trafikantadfærd

Udgangspunktet for en cykelgade er, at bilisterne gæster, og de skal tage særligt hensyn til cyklister. Følgende er uddrag fra Bekendtgørelse om vejafmærkning, som er gældende færdsel på cykelgader:

Bekendtgørelse om vejafmærkning § 27:

E 47 Cykelgade

Tavlen angiver et område, hvor følgende særlige færdselsregler gælder:

1. Kørebanen er reserveret til cykel og lille knallert.
2. Tilladelse til kørsel med andre køretøjer i området kan gives. I så fald skal kørsel ske under iagttagelse af bestemmelserne i punkterne 4-7.
3. Eventuel tilladelse til kørsel angives på undertavle som anført i § 18, stk. 3, punkterne 2-5. Desuden kan anvendes undertavlen »Kørsel tilladt« eller andre undertavler, der tillader kørsel med bestemte færdselsarter. Tilladelse på undertavle kan afgrænses tidsmæssigt, jf. § 9, tavle U 3.
4. Kørsel på kørebanen må kun ske med en hastighed svarende til hastighed for cyklister og førere af lille knallert (normalt under 30 km/h).
5. De kørende skal udvise særlig agtpågivenhed og hensynsfuldhed over for hinanden.
6. Kørende må ikke unødigt hindre de øvrige kørende i at komme frem.
7. Parkering i en cykelgade må ikke ske uden for særligt afmærkede pladser.

Kilde: Uddrag fra BEK nr. 425 af 13. april 2023.

Analysen af trafikanternes adfærd på strækningen omfatter blandt andet:

1. Generel observation og beskrivelse af interaktioner mellem trafikanter.
2. Konfliktregistrering og -analyse (nærved-uheld) især med fokus på:
 - a. Overhalinger, forbikørsler og generel hensyntagen til cyklister.
 - b. Adfærd i relation til parkering.
 - c. Krydsende fodgængere.

7.1 Generelle adfærdsobservationer

Adfærdsobservationerne har påvist en række uhensigtsmæssige adfærdstendenser på strækningen. De mest gængse situationer er gengivet i den følgende tabel med et tilhørende eksempel samt illustration/piktogram, som viser situationen.

Beskrivelse af adfærd

Udklip fra video samt illustration/piktogram

Udfordring: U-vendinger

Der foretages mange U-vendinger blandt parkerede bilister til fare og gene for med- og modkørende cyklister.

U-vendinger foretages typisk ved p-banen foran Torvehallerne og på strækningen mellem Søtorvet og Nansensgade.



Udfordring: Parkering i venstre vejside

Bilister som parkerer i venstre vejside, har dårlig oversigt, når de skal forlade p-banen/-båsen, og de triller derfor ud foran modkørende cyklister.

Der er observeret flere konflikter mellem cyklister og parkanter i venstre vejside.



Udfordring: Ulovlig parkering/varelevering

Der standes/parkeres ofte ulovligt nær krydset Vendersgade/Nansensgade og Vendersgade/Linnésgade, hvilket skaber dårlige oversigtsforhold for bilister fra sekundærvejene.

Biler fra Nansensgade overholder ofte ikke deres vigepligt og triller længere frem end hjaltænderne angiver, pga. de dårlige oversigtsforhold forårsaget af de ulovligt parkerede biler.



Udfordring: Ulovlig parkering

Der standses/parkeres ofte ulovligt på Vendersgade. Især på strækningen mellem Søtorvet og Nørre Farimagsgade opstår der flaskehalse og kødannelse, da vejen er smal. Bilister presser sig ofte forbi den parkerede bil til fare og gene for modkørende cyklister.

Der opstår ligeledes en form for lemningeffekt; når først én vælger at standse, kommer der flere til.



Udfordring: Kørsel mod ensretningen

Mange biler bakker imod ensretning eller laver U-vendinger og kører imod ensretningen på strækningen mellem Søtorvet og Nansensgade.

Manøvren er ofte til gene for modkørende cyklister.



Udfordring: Krydsende fodgængere

Krydsende fodgængere fanges ofte midt på kørebanen mellem de to trafikstrømme i spidstimerne, på grund af store cykeltrafikstrømme.

Udfordringen ses typisk i krydset Vendersgade/Nansensgade og Vendersgade/Linnésgade.



Udfordring: Krydsende fodgængere

Fodgængere orienterer sig ofte dårligt og overser cyklister, når de krydser Vendersgade.

Udfordringen ses typisk på strækningen mellem Torvehallerne og Israels Plads samt i krydset Vendersgade/Linnésgade.



Udfordring: Manglende overholdelse af vigepligt

Ved afslutningen af cykelgaden, frem mod Søtorvet, opstår der mange situationer, hvor store mængder cykeltrafik kører ud foran trafikanter fra venstre, på trods af at de har vigepligt.



Udfordring: Kørsel over fortovet

Mange cyklister krydser hen over fortovet i krydset Vendersgade/Søtorvet, når der holder biler i krydset.



7.1.1 Cyklisters sideværtsplacering

Som en del af adfærdsobservationerne er der foretaget registreringer af cyklisternes sideværtsplacering ift. kørebanelikanten ved kørsel på strækningen. Der er foretaget målinger (stikprøver) i begge retninger, og kun for cyklister, der kører alene og ikke er i gang med at overhale en anden cyklist.

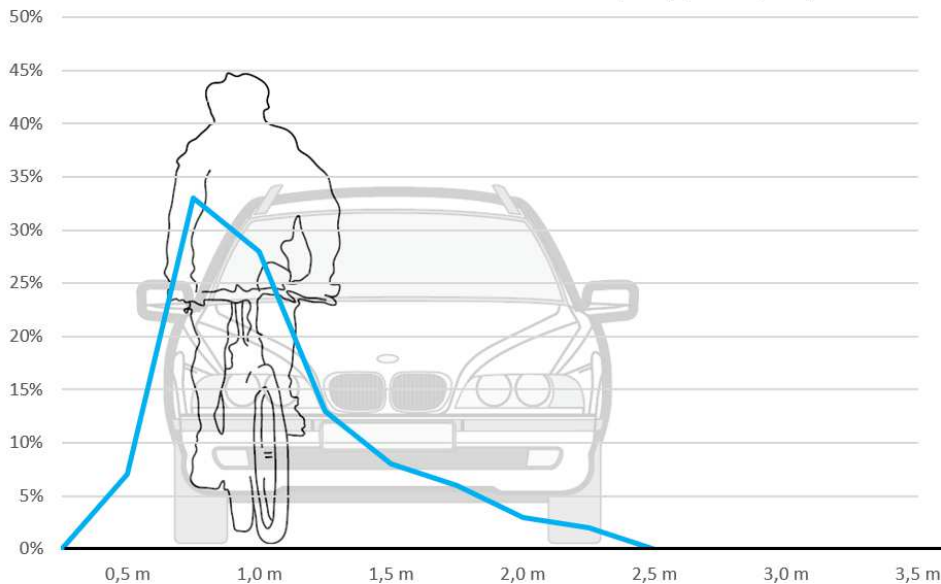
Analysen viser, at cyklisterne placerer sig gennemsnitligt 0,9-1,2 m fra kantstenen, når de cykler på Vendersgade.

Denne placering til højre på kørebanen er således med til at gøre det muligt, at biler kan overhale cyklisterne på strækningen, hvis der ikke er modkørende

biler. Der er generelt ikke observeret de store udfordringer med, at biler overhaler cyklister, da bilerne typisk holder sig bag cyklisterne. Når biler alligevel vælger at overhale større grupper af cyklister, er det dog ikke altid helt uproblematisk, men der er ikke observeret konflikter hermed.

Kørsel mod øst:

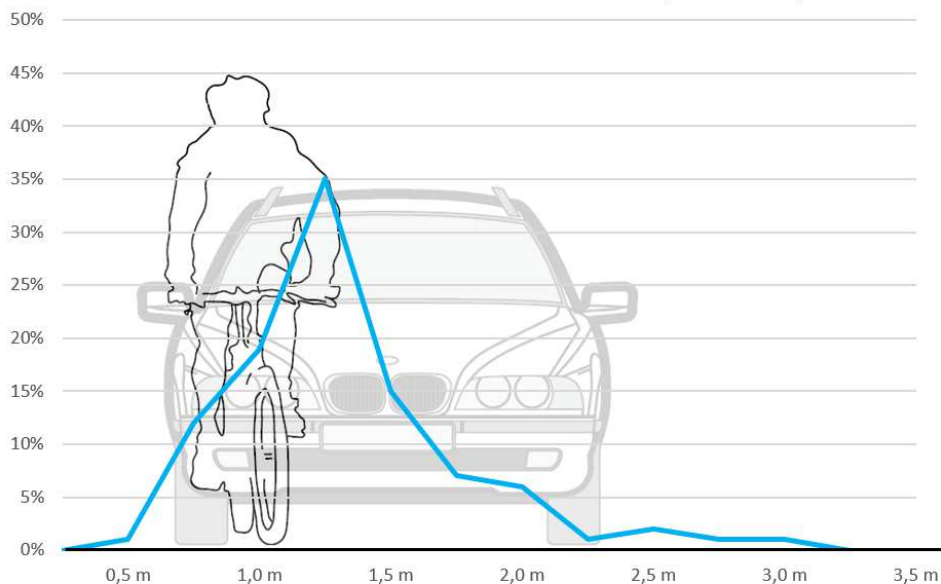
Gennemsnitlig afstand (95 % KI)
0,9 m (0,9 m - 1,0 m)



Figur 30 – Grafen viser fordelingen af cyklisternes afstand til kantstenen ved kørsel mod øst på Vendersgade.

Kørsel mod vest:





Gennemsnitlig afstand (95 % KI)
1,2 m (1,1 m - 1,3 m)



Figur 31 – Grafen viser fordelingen af cyklisternes afstand til kantstenen ved kørsel mod vest på Vendersgade.

7.2 Konflikter

Videoobservationerne har resulteret i følgende udpegning af konflikter, som potentielt kunne have udviklet sig til egentlige trafikuheld. I tabellen er situationerne beskrevet/gengivet.

Beskrivelse af konflikt	Udklip fra video samt illustration/piktogram
<p>Konflikt: <i>Cyklist forsøger at køre bagom bil, der er ved at parkere i p-bane i venstre vejside.</i></p> <p>Bilist som er ved at foretage parallelparkering, kører ud foran cyklist. Cyklisten forsøger at køre bagom bilen, men må bremse hårdt, da bilen begynder at bakke.</p>	
<p>Konflikt: <i>Bilist der forsøger at parallelparkere involveres i to konflikter.</i></p> <p>Bilist der er parkeret i af- og pålæsningszonen i højre vejside, vil parallelparkere i venstre vejside.</p> <p>Bilisten bakker først ud foran to modkørende cyklister, og kører efterfølgende frem og bakker derefter igen uden at orientere sig bagud, hvor medkørende cyklister må bremse hårdt og undvige.</p>	
<p>Konflikt: <i>Parkeret varebil i venstre vejside har dårlig oversigt og triller ud foran modkørende cyklister.</i></p> <p>Da varebilen er parkeret bag en varevogn i venstre vejside, er der dårlig oversigt frem mod modkørende cyklister. Varevognen må derfor trille frem for at orientere sig, hvilket resulterer i en konflikt med cyklister som må bremse hårdt og undvige.</p>	
<p>Konflikt: <i>Parkeret bil i venstre vejside foretager U-vending og er tæt på at påkøre medkørende cyklist.</i></p> <p>Da bilen er parkeret i venstre vejside, er der forringet oversigt til medkørende cyklister, som er placeret langt fra bilens højre side.</p> <p>Bilisten overser cyklisten da der foretages en U-vending, og bilisten er derfor tæt på at påkøre cyklisten.</p>	

Konflikt: Bilist overholder ikke vigepligt og kører ud foran "medkørende" cyklist.

Bilist fra Nansensgade overser cyklist og svinger til højre ud foran "medkørende" cyklist og overholder dermed ikke sin vigepligt. Cyklisten presses ud mod kantstenen i venstre vejside.



Konflikt: Varebil overholder ikke vigepligt og kører ud foran cyklister fra venstre.

Ligeudkørende varebil fra Nansensgade overser cyklister fra venstre og kører ud foran cyklisterne, og overholder dermed ikke sin vigepligt.

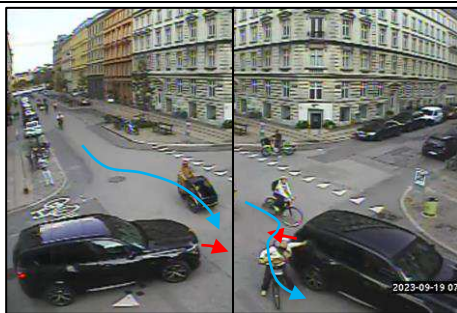
Cyklisterne må bremse hårdt for at undgå kollision.



Konflikt: Bilist overholder ikke vigepligt og kører ud foran cyklister fra venstre.

Bilist fra Nansensgade overser cyklist og svinger til højre ud foran "medkørende" cyklist og overholder dermed ikke sin vigepligt. Cyklisten presses ud mod kantstenen i venstre vejside.

Bilen stopper efterfølgende og blokerer vejen, hvorefter den begynder at bakke imod en større gruppe cyklister. En cyklist må undvige og markerer efterfølgende på bilen med hånden.



Konflikt: Bilist overholder ikke vigepligt og svinger til venstre ud foran "modkørende" cyklist.

Venstresvingende bilist fra Nansensgade overser cyklister og kører ud foran cyklister fra venstre, og overholder dermed ikke sin vigepligt.

Cyklisten slår et stort sving bagom bilen for at undvige og undgå kollision.



Konflikt: Bilist overholder ikke vigepligt og kører ud foran cyklist fra venstre.

Ligeudkørende bil fra Nansensgade overser cyklist fra venstre og kører ud foran cyklisten, og overholder dermed ikke sin vigepligt.

Cyklisten må bremse hårdt for at undgå kollision.



Konflikt: Varebil overholder ikke vigepligt og kører ud foran cyklister fra venstre.

Ligeudkørende varebil fra Nansensgade har dårlig oversigt, da der holder en ulovligt parkeret varebil tæt på krydset. Varebilen triller derfor frem forbi hjåttænderne.

En cyklist fra venstre må bremse hårdt og slå et stort sving udenom varebilen for at undgå kollision.



Konflikt: Fodgængere træder ud på kørebanen uden at have orienteret sig ordentligt.

Varevogn triller frem på kørebanen foran cyklister fra venstre. Samtidig krydser fodgængere fra begge sider vejen, og cyklister foretager tætte forbikørsler rundt om fodgængerne.



Konflikt: Fodgængere krydser vejen uden at orientere sig ordentligt i begge retninger.

Tre fodgængere krydser vejen, da der er frit fra venstre, men fanges midt på kørebanen, da der ikke er frit fra højre. To fodgængere løber over, mens én enkelt bliver stående. Cyklister foretager tætte forbikørsler på begge sider rundt om fodgængerne.



Konflikt: Fodgængere krydser vejen uden at orientere sig ordentligt i begge retninger.

Fire fodgængere krydser vejen og overser en knallert fra højre. Én fodgænger fortsætter, to stopper op og én hopper baglæns for at undvige knallerten.



Konflikt: Fodgængere krydser vejen uden at orientere sig ordentligt i begge retninger.

Fire fodgængere orienterer sig imod højre efter de er trådt ud på kørebanen. Fodgængerne sætter i løb, da de opdager en cyklist fra højre. Cyklisten bremser hårdt for at undgå kollision.



7.3 Opsamling

Observationerne af trafikantadfærden viser, at der generelt er en positiv adfærd blandt trafikanterne på Vendersgade. Bilisterne holder sig oftest bag cyklisterne, og der køres generelt med lav hastighed. Det ses således, at cykelgaden generelt virker efter hensigten.

I området mellem Torvehallerne og Israels Plads samt ved Linnésgade er der observeret uopmærksomme fodgængere, der glemmer at orientere sig, eller kun orienterer sig i én retning. Det vurderes, at det markante fald i biltrafikken og dermed støj fra biler, kan medføre, at fodgængere i større grad end tidligere er uopmærksomme på, at de krydser en kørebane. Dette kan samtidig forstærkes af, at belægningsskiftet på dette sted ikke er tydeligt imellem fortov og kørebane. Der er dog ikke observeret uheld, og det virker som oftest "kontrolleret" og ufarligt, selvom cyklisterne kører tæt forbi de krydsende fodgængere.

I krydset Vendersgade/Nansensgade er der observeret en del konflikter som følge af, at bilister fra Nansensgade ikke overholder deres vigepligt. Ofte kører bilerne længere frem end hjaltænderne, da der ofte er dårlige oversigtsforhold pga. ulovligt parkerede biler nær krydset.

Ulovligt parkerede biler samt parkeringspladserne i venstre side på strækningen mellem Sørtorvet og Nansensgade medfører generelt, at der kan opstå u hensigtsmæssige situationer mellem biler og cyklister.

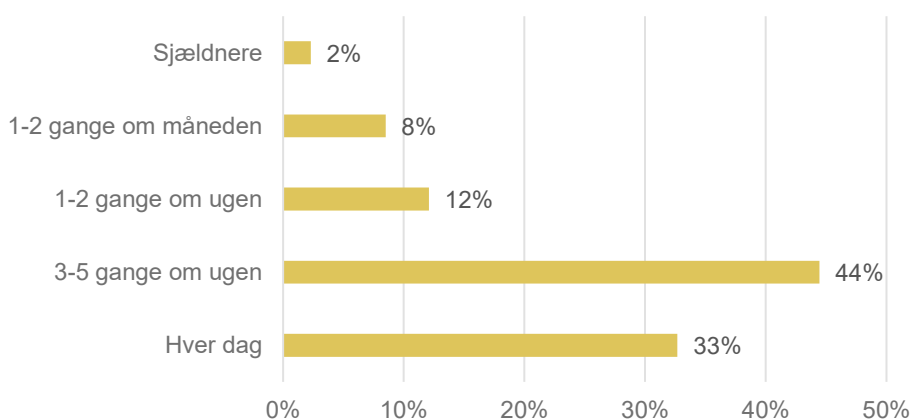
8 Inddragelse af brugere

8.1 Spørgeskema for cyklister

Der er gennemført en spørgeskemaundersøgelse med cyklister fra Vendersgade. Fredag d. 8. september 2023 blev der indsamlet 514 mailadresser fra cyklister på Vendersgade. Cyklisterne modtog efterfølgende et spørgeskema på mail og 306 cyklister besvarede spørgeskemaet.

Spørgeskemaet har haft fokus på at afdække cyklisternes tryghed og tilfredshed ved at færdes på Vendersgade på cykel.

Transportvaner



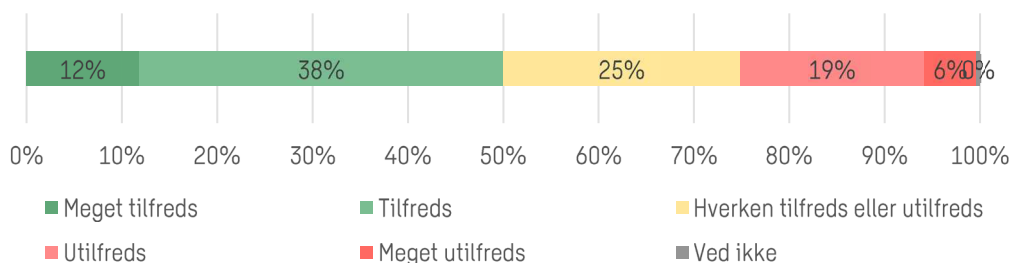
Figur 32 – Hvor ofte cykler du på Vendersgade? (Baseret på 306 besvarelser)

33 % af cyklisterne cykler på Vendersgade hver dag og 89 % cykler på Vendersgade mindst én gang om ugen.

12 % af respondenterne (37) har ændret transportvaner som følge af ombygningen til cykelgade, hvoraf 65 % (24) oftere vælger at cykle på Vendersgade efter ombygningen

Tilfredshed

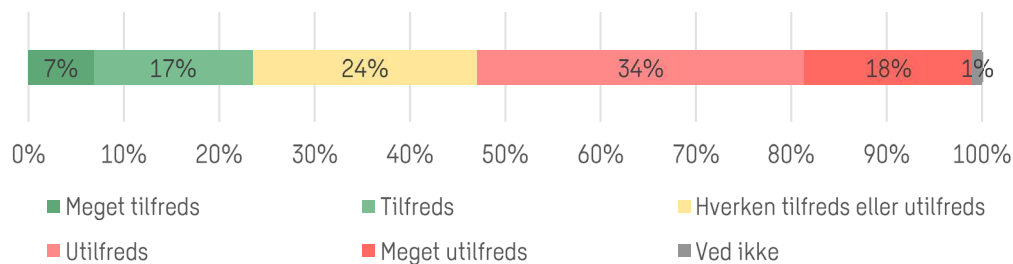
50 % er generelt tilfredse med at cykle på Vendersgade, mens 25 % generelt er utilfredse. Der er således dobbelt så mange tilfredse cyklister som der er utilfredse.



Figur 33 – Er du generelt tilfreds eller utilfreds med at cykle på Vendersgade? (Baseret på 306 besvarelser)

De primære årsager til utilfredshed blandt respondenterne er, at det er ubehageligt at køre på brostenene (61 %), og at biler, varebiler eller lastbiler holder i vejen (23 %).

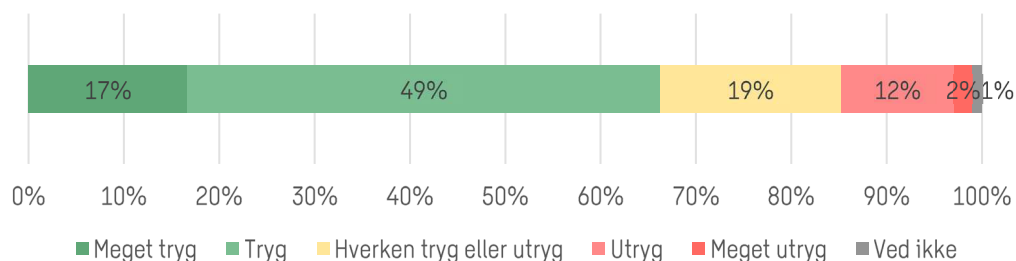
Det er ligeledes undersøgt om respondenterne er tilfredse med brugen af brosten som hastighedsdæmpende tiltag på Vendersgade. 40 % er generelt tilfredse, mens 52 % generelt er utilfredse med brugen af brosten som hastighedsdæmpende tiltag. Der er således generelt større utilfredshed med brostenene end der er tilfredshed.



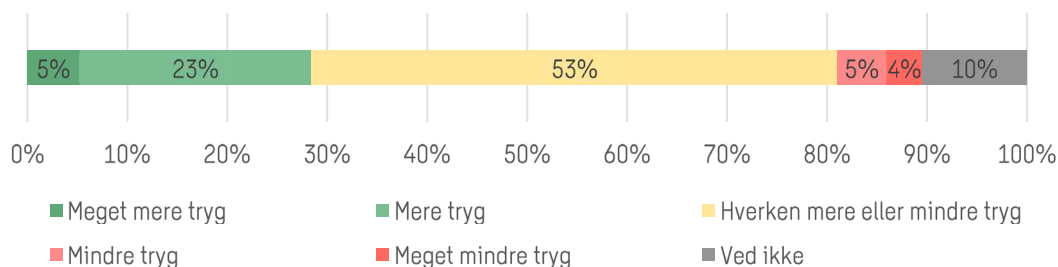
Figur 34 - Er du generelt tilfreds eller utilfreds med brugen af brosten som hastighedsdæmpende tiltag på gaden? (Baseret på 306 besvarelser)

Tryghed

66 % af respondenterne føler sig generelt trygge ved at færdes på Vendersgade på cykel, mens 14 % føler sig utrygge. Derudover har ombygningen skabt større tryghed blandt cyklisterne, da 28 % føler sig mere trygge efter ombygningen, mens 9 % føler sig mindre trygge.



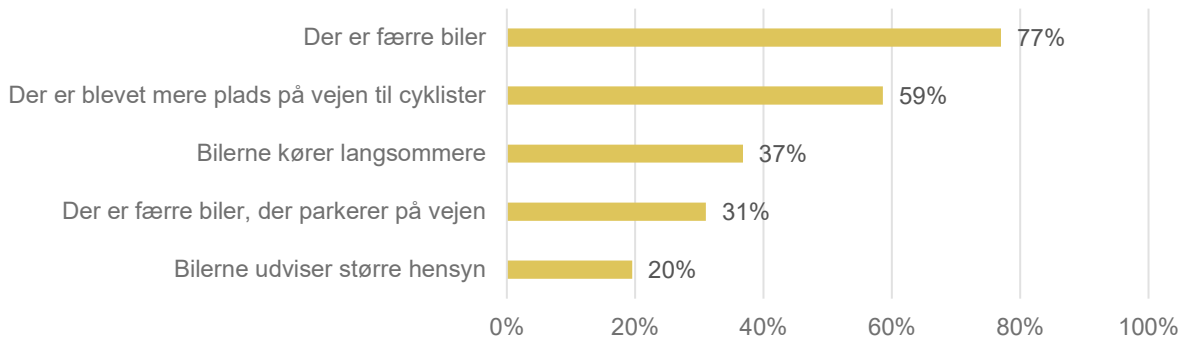
Figur 35 - Er du generelt tryk eller utryk, når du cykler på Vendersgade? (Baseret på 305 besvarelser)



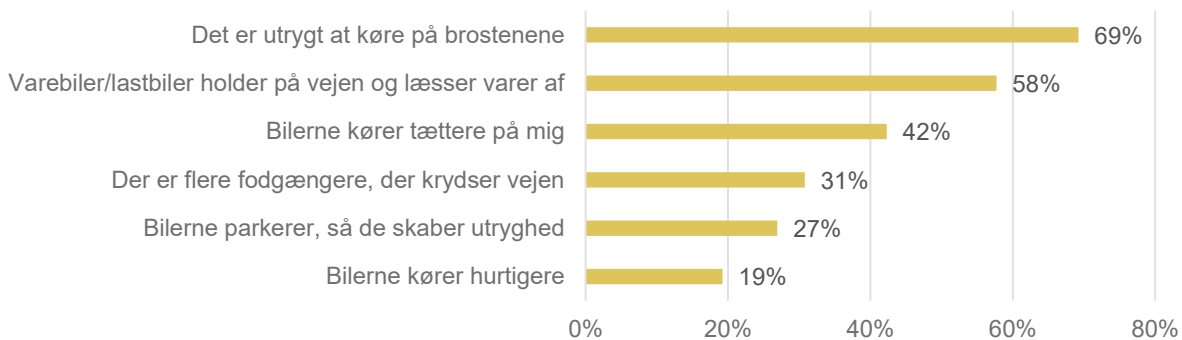
Figur 36 - Er du blevet mere eller mindre tryk ved at færdes på Vendersgade, efter den er ombygget til cykelgade? (Baseret på 306 besvarelser)

De primære årsager til større tryghed er, at der er færre biler (77 %), og at der er blevet mere plads på vejen til cyklister (59 %). De primære årsager til større

utryghed er, at det er utrygt at køre på brostenene (69 %), og at varebiler/lastbiler holder på vejen og læsser varer af (58 %).



Figur 37 - Hvorfor føler du dig mere tryk efter ombygningen til cykelgade? Respondenterne kunne vælge flere svar.



Figur 38 - Hvorfor føler du dig mindre tryk efter ombygningen til cykelgade? Respondenterne kunne vælge flere svar.

8.2 Spørgeskema for beboere

Der er gennemført en spørgeskemaundersøgelse med beboere fra Vendersgade. Spørgeskemaet blev distribueret ud til beboerne via Københavns Kommune. Der er imidlertid kun modtaget 46 besvarelser, hvilket er for få svar til at kunne konkludere noget entydigt.

Spørgeskemaet har haft fokus på at afdække beboernes oplevelse af Vendersgade efter ombygningen til cykelgade, herunder transportvaner, tryghed og tilfredshed med parkering og byrummet.

Tilfredshed

Der er både beboere, der er mere tilfredse med Vendersgade efter ombygningen og mindre tilfredse. De primære årsager til større tilfredshed er, at der er færre biler, at der er blevet mere plads til cykler og fodgængere, og at bilerne kører langsommere. De primære årsager til mindre tilfredshed er, at cyklerne kører hurtigere, at der er mere støj, at varebiler/lastbiler holder på gaden og læsser varer af udenfor læssezonerne, og at der er kommet flere cykler.

Tryghed

Der er ligeledes både beboere der er mere trygge med Vendersgade efter ombygningen og mindre trygge. De primære årsager til større tryghed er, at der er blevet mere plads på vejen til cyklister, at der er blevet mere plads på fortovet og at der er færre biler. De primære årsager til mindre tryghed er at det er blevet sværere at krydse vejen, at der er kommet flere cyklister og at varebiler/lastbiler holder på gaden og læsset varer af udenfor læssezonerne.

Parkering

Som følge af nedlæggelsen af parkeringspladser på Vendersgade føler størstedelen af respondenterne, at det er blevet sværere at finde parkering på Vendersgade. En stor del af respondenterne benytter allerede p-pladserne i parkeringskælderens under Israels Plads, men en lille del kender ikke til muligheden for beboerparkering i parkeringskælderens under Israels Plads.

Byrumskvalitet

Beboerne på Vendersgade er blevet spurgt om deres oplevelse af byrumskvaliteten efter ombygningen. Resultaterne viser, at størstedelen af beboerne synes, at byrumskvaliteten er blevet forbedret som følge af ombygningen med tilføjelsen af gadetræer, blomsterbede og bænke. Desuden er der en betydelig del af beboere, der er mere tilfredse med at opholde sig i området efter ombygningen til cykelgade, og som synes, at gaden indbyder til mere ophold. Selvom der er nogle beboere, der har en mindre positiv opfattelse, er det overordnede indtryk af byrumskvaliteten positivt.

De positive respondenter i undersøgelsen fremhæver gadetræer, blomsterbede og bænke som en positiv ændring, der har bidraget til at forskønne området. De negative respondenter påpeger dog, at der er kommet mere larm fra udeserveringerne, da byrummet indbyder til mere ophold.

8.3 Spørgeskema for skoler

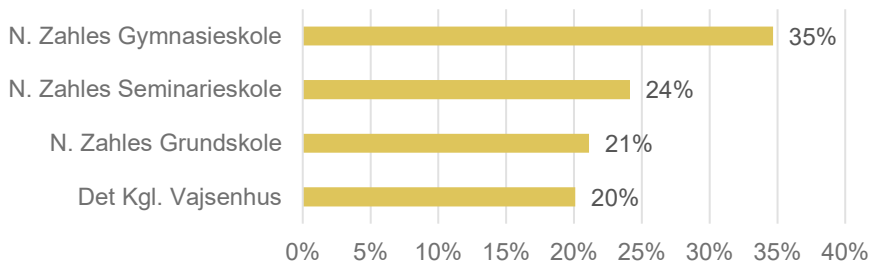
Der er gennemført en spørgeskemaundersøgelse for elever og forældre til elever på de nærliggende skoler. Københavns Kommune sendte spørgeskemaet ud til N. Zahles Gymnasieskole, N. Zahles Seminariskole, N. Zahles grundskole, Det Kgl. Vajsenhus og Niels Brock – Det Internationale Gymnasium. For elever i 0.- 3. klasse har forældrene svaret på vegne af eleverne.

Spørgeskemaet har haft fokus på at afdække elevernes transportvaner samt oplevelse af Vendersgade før og efter ombygningen til cykelgade.

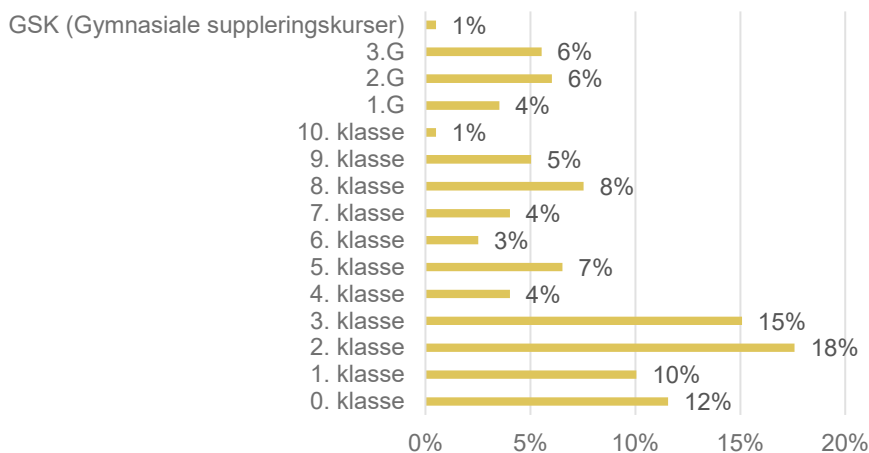
77 % af respondenterne har benyttet Vendersgade til eller fra skole både før og efter ombygningen til cykelgade.

Respondenter

Der er indsamlet besvarelser fra 108 forældre og 91 elever fra N. Zahles Gymnasieskole, N. Zahles Seminariskole, N. Zahles grundskole, Det Kgl. Vajsenhus.



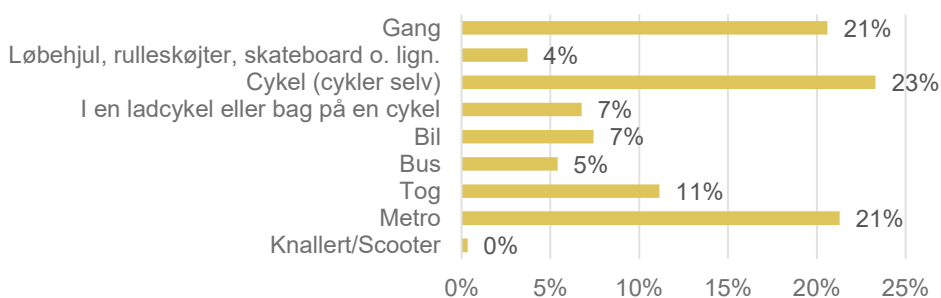
Figur 39 - Hvilken skole går du på?/Går dit barn på? (Basereret på 199 besvarelser)



Figur 40 - Hvilken klasse går du i?/går dit barn i? (Basereret på 199 besvarelser)

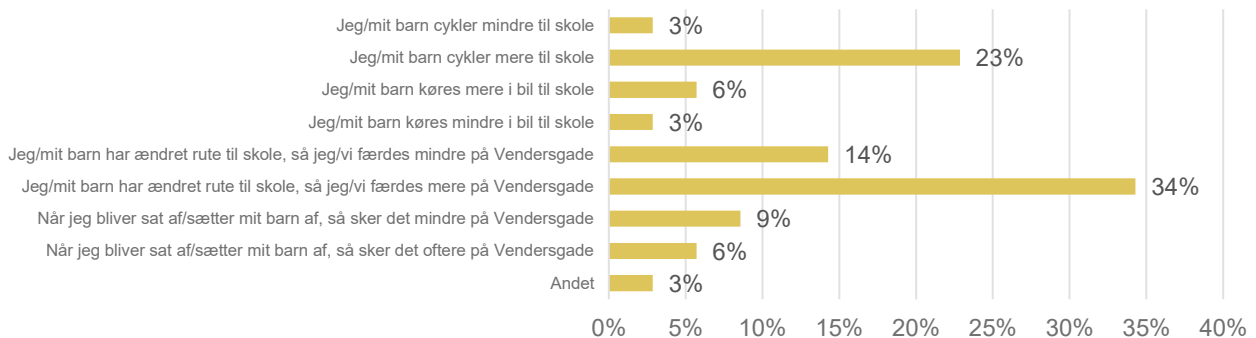
Transportvaner

Cykel er den hyppigst benyttede transportform til og fra skole for elever i 4. klasse og opefter, mens cykel og gang er de hyppigst benyttede transportformer til og fra skole for elever i 0.- 3. klasse.



Figur 41 - Hvordan plejer du/dit barn at komme til skole? (vælg de transportmidler, du/dit barn oftest anvender). (Basereret på 199 besvarelser)

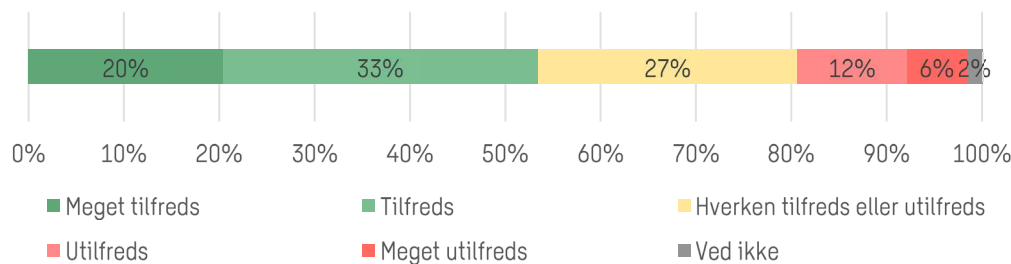
14 % af eleverne har ændret transportvaner som følge af ombygningen af Vendersgade til cykelgade. Heraf har 34 % ændret rute, så de færdes mere på Vendersgade og 23 % cykler mere til skole. Til sammenligning har 14 % ændret rute, så de færdes mindre på Vendersgade og 3 % cykler mindre til skole. Der er således flere elever, der er begyndt at færdes/cykle på Vendersgade efter ombygningen til cykelgade.



Figur 42 - Hvordan har ombygningen af Vendersgade til cykelgade påvirket din/dit barns transport til skole? (vælg de årsager, der passer på dig/dit barn) (Basereret på 35 besvarelser)

Tilfredshed

Der er generelt stor tilfredshed med Vendersgade efter ombygningen blandt eleverne og forældrene. 53 % af respondenterne er således tilfreds med Vendersgade efter ombygning, mens 18 % er utilfredse.



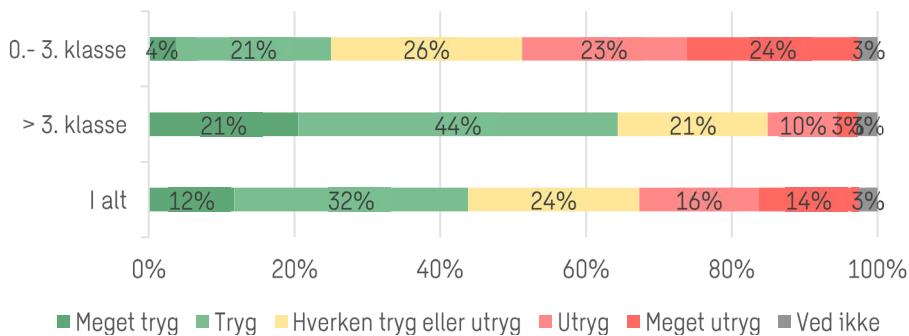
Figur 43 - Er du generelt tilfreds eller utilfreds med Vendersgade efter ombygningen til en cykelgade? (Basereret på 199 besvarelser)

De tilfredse respondenter nævner blandt andet den lavere hastighed og at der er færre trafikanter at forholde sig til, som årsagerne til tilfredsheden. De utilfredse respondenter nævner blandt andet, at der stadig er meget biltrafik, og at det stadig kan være kaotisk med mange cyklister og vareleveringer på gaden, som årsager til utilfredsheden.

Tryghed

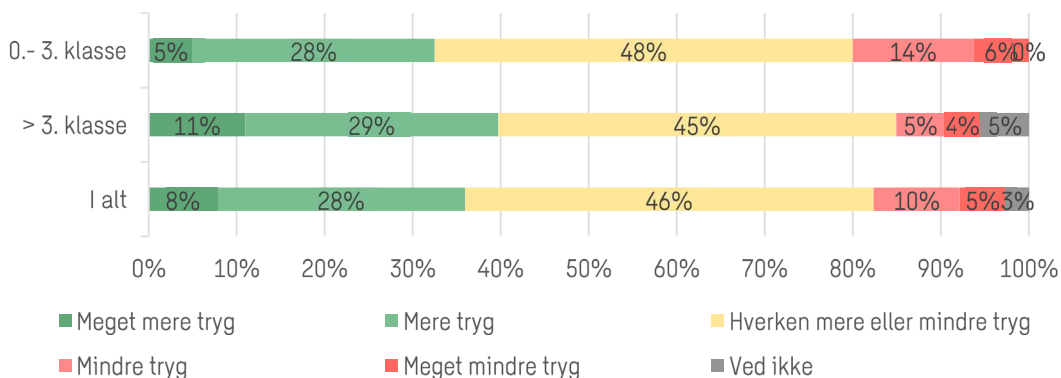
Spørgsmål vedrørende tryghed på Vendersgade efter ombygningen er kun blevet besvaret af de 77 %, som har benyttet Vendersgade både før og efter ombygningen til cykelgade.

Resultaterne viser, at der er en klar forskel i opfattelsen af tryghed, ved at færdsel på Vendersgade mellem forældrene for elever i 0.- 3. klasse og eleverne i 4. klasse og opefter. 25 % af forældrene føler sig trygge ved at lade deres børn færdes på Vendersgade, mens hele 47 % føler sig utrygge. Til sammenligning er 65 % eleverne trygge ved at færdes på Vendersgade, mens kun 13 % er utrygge.



Figur 44 - Er du generelt tryg eller utryg ved at færdes/lade dit barn færdes på Vendersgade på vej til og fra skole? Forældrene har svaret for eleverne i 0.- 3. klasse, mens eleverne selv har svaret i 4. klasse og opefter. (Basereret på 153 besvarelser)

Resultaterne viser ikke de store forskelle imellem forældrene og elevernes svar i forhold til om respondenterne føler sig mere eller mindre tryg ved at færdes/lade sit barn færdes på Vendersgade til og fra skole, efter den er ombygget til cykelgade. 33 % af forældrene føler sig mere trygge ved at lade deres børn færdes på gaden efter ombygningen, mens 20 % er blevet mindre trygge. Til sammenligning er 40 % af eleverne blevet mere trygge ved at færdes på Vendersgade efter ombygningen, mens kun 9 % er blevet mindre trygge. Det er dog interessant at bemærke, at eleverne generelt har en mere positiv opfattelse af trygheden på Vendersgade efter ombygningen end forældrene.



Figur 45 - Er du blevet mere eller mindre tryg ved at færdes/lade dit barn færdes på Vendersgade på vej til og fra skole, efter den er ombygget til cykelgade?

De primære årsager til større tryghed er, at der er færre biler, langsommere hastighed på bilerne og lettere krydsning af vejen. Omvendt er de primære årsager til mindre tryghed, at der er flere cyklister, sværere krydsning af vejen og varebiler/lastbiler, der holder på gaden og lægger varer af. Det er således værd at bemærke, at nogle respondenter mener, at det er blevet nemmere at krydse vejen og derfor føler sig mere trygge, mens andre føler, at det er blevet sværere at krydse vejen og derfor føler sig mindre trygge.

8.4 Opsamling

Tilfredshed

Spørgeskemaundersøgelserne viser, at både cyklisterne og skoleeleverne er tilfredse med Vendersgade efter ombygningen. 63 % af cyklisterne er tilfredse med ombygningen, mens 12 % er utilfredse. Tilsvarende er 53 % af skoleeleverne tilfredse med ombygningen, mens 18 % er utilfredse. Der er for få svar blandt beboerne til at konkludere noget entydigt.

Flere fremhæver, at cykeloplevelsen er blevet meget bedre, at der er kommet ordentlig plads til de bløde trafikanter, og det er blevet langt mere trygt.

Utilfredsheden drejer sig primært om brostenene ud for Torvehallerne. Generelt er 52 % af cyklisterne utilfredse med brugen af brosten som hastighedsdæmpende tiltag, mens 40 % er tilfredse.

Tryghed

Ombygningen har medført, at 28 % af cyklisterne og 36 % af skoleeleverne er blevet mere trygge ved at færdes i Vendersgade. Modsat er 9 % af cyklisterne og 15 % af skoleeleverne blevet mere utrygge.

De primære årsager til større tryghed er, at der er færre biler i gaden, og bilerne kører langsommere. Utrygheden er for cyklisterne forbundet med, at det er utrygt at køre på brostenene, mens de utrygge skoleelever oplever, at der er kommet flere cyklister og i den forbindelse, at det er blevet sværere at krydse vejen. Generelt er der delte holdninger til, hvorvidt det er blevet sværere at krydse vejen. Således er der også flere skoleelever, der angiver, at de oplever, at det er blevet lettere at krydse vejen.

9 anbefalinger

Evalueringen viser, at cykelgaden som udgangspunkt virker efter hensigten. Der er sket et markant fald i biltrafikken, hastigheder for både biler og cykler er lav og lavere end den anbefalede hastighed på 30 km/t. Derudover er både cyklister og skoleelever generelt tilfredse med cykelgaden, hvor flere fremhæver de forbedrede forhold for cyklister og de færre biler som årsagerne hertil. Trygheden blandt cyklister og skoleelever er ligeledes øget.

På trods af de overordnede positive effekter af ombygningen, er der stadig nogle udfordringer på Vendersgade, som der kan arbejdes videre med at forbedre:

- Betydeligt omfang af vareleveringer hvor vare- og lastbiler holder udenfor de afmærkede p-baner/-båse.
- Langtidsparkanter optager en stor del af parkeringskapaciteten på Vendersgade, på trods af mulighed for beboerparkering i parkeringskælder under Israels Plads.
- Uopmærksomme fodgængere, der glemmer at orientere sig, eller kun orienterer sig i én retning, træder ud på vejen i området mellem Torvehallerne og Israels Plads samt ved Linnésgade.
- I krydset Vendersgade/Nansensgade er der observeret en del konflikter som følge af, at bilister fra Nansensgade ikke overholder deres vigepligt. Ofte kører bilerne længere frem end hjaltænderne, da der ofte er dårlige oversigtsforhold pga. ulovligt parkerede biler nær krydset.

På baggrund af ovenstående anbefales det at arbejde videre med følgende, for at forbedre cykelgaden:

- Forbedring af trafiksikkerheden i krydset Vendersgade/Nansensgade, fx ved etablering af overkørsel (gennemført fortov), som virker fartdæmpende på køretøjer, der skal til og fra sidevejene og gør det nemmere for sidevejstrafikanter at erkende krydset og forstå vigepligtsforholdene.
- For at forbedre oversigtsforholdene i krydset Vendersgade/Nansensgade, anbefales det at øge parkeringskontrollen omkring krydset. Det er ligeledes en mulighed at opstille steler på fortovene nær krydset med en afstand på 0,3 m fra kørebanen med henblik på at afskrække trafikanterne fra at parkere ulovligt tæt på krydset.
- Øget parkeringskontrol.
- Informere beboere om parkeringsmuligheder i parkeringskælder under Israels Plads, med henblik på at frigøre nogle parkeringspladser i gadeplan til korttidsparkering.
- Forbedre muligheder for korttidsparkering på Vendersgade eller i omkringliggende gader ved at gennemføre tidsbegrænsede parkeringsrestriktioner.
- Oplysning omkring gældende parkeringsregler på cykelgader.
- Opmærksomheden for krydsende fodgængere ved Torvehallerne bør øges, evt. ved placering af steler.