



## BILAG 5

### NOTAT

19-12-2016

Sagsnr.  
2017-0003144

Dokumentnr.  
2017-0003144-6

Sagsbehandler  
Flemming Hansen

#### Til Teknik- og Miljøudvalget

#### Bilag 5 Notat vedrørende løsningsalternativer og politidialog

Ved Budget 2016 (BR 1. oktober 2015) (A, B, C, F, I, O og V) var der enighed om at forbedre rejsetiden for biler i Bredgade, som er en del af den meget trafikerede Ring 2, ved at nedlægge den eksisterende signalløsning for højresving ved Sankt Annæ Plads, så rejsetiden mindskes samtidig med, at den eksisterende vejudformning og parkeringsmuligheder så vidt muligt bevares.



Foto. Eksisterende forhold set fra Kgs. Nytorv (Google Maps)

Forvaltningen har udarbejdet fem løsningsalternativer, som er drøftet med politiet.

I det følgende er de forskellige løsninger og deres konsekvenser gennemgået. Der gælder følgende præmisser:

- At pladsforholdene på stedet er begrænsede, hvilket begrænser løsningsmulighederne.
- At en del af trafikken til parkeringshuset på Sankt Annæ Plads i dag anvender krydset Bredgade/Sankt Annæ Plads som adgangsvej.
- At ingen af de fremlagte forslag forbedrer den samlede fremkommelighed i Bredgade, da krydset Bredgade/Sankt Annæ Plads ikke er flaskehals for afvikling af trafikken i Bredgade.
- Generelt for hele Bredgade gælder, at sammenfletning af to ligeudbaner til én ligeudbane kan forværre fremkommeligheden for de ligeudkørende biler.
- At løsningernes forbedringer af fremkommeligheden i krydset Bredgade/Sankt Annæ Plads ikke kan opgives i egentlige

døgntrafiktal, da forbedringen vurderes at ligge indenfor den usikkerhed, der normalt må regnes med.

- Der er en falskehals for afviklingen af trafikken i Bredgade i krydsene ved Kgs. Nytorv og Grønningen.

#### Løsning 0. Nuværende udformning. Én ligeudbane og bundet højresving

##### **Beskrivelse:**

Den nuværende udformning med bundet (konfliktfrit) højresving – der er grøn pil til bilisterne - er etableret af hensyn til trafiksikkerheden, idet mange cyklister tidligere blev påkørt af højresvingende biler i krydset.

##### **Fordele:**

- Optimal trafiksikkerhed for cyklister, da cykler og biler afvikles separat.
- Tryghed for højresvingende bilister, da de afvikles separat fra cykeltrafikken.

##### **Ulemper:**

- Begrænset fremkommelighed for ligeudkørende biler i krydset, da der kun er én vognbane for ligeudkørende.

#### Løsningsalternativ 1. To ligeudbaner med afkortet cykelsti

Løsningsforslag som blev fremlagt og afvist på Borgerrepræsentationens møde den 25. august 2016.

##### **Beskrivelse:**

Der etableres en ekstra ligeudvognbane for biler, og højresvingsbanen bliver fælles for biler og cykler. Cykelstien fastholdes i sin nuværende bredde, men afkortes ca. 50 meter før krydset, hvor højresvingsbanen startes. Fortovet indsnævres med 0,5 meter i hver vejside.

Forslaget kan godkendes af Københavns Politi.

##### **Fordele:**

- Bedre fremkommelighed for ligeudkørende biler i selve krydset.
- Ændringerne kan igangsættes hurtigt (forår 2017).

##### **Ulemper:**

- Begrænset forringelse af cyklisternes fremkommelighed, da de skal flette sammen med de højresvingende biler og ligeudkørende biler før krydset.
- Begrænset forringelse af cyklisternes trafiksikkerhed i forhold til en separat regulering af cyklister og højresvingende biler.

- Forringelse af fremkommelighed for højresvingende biler i myldretiden.
- Sammenfletning af to ligeudbaner til én ligeudbane efter krydset kan forværre fremkommeligheden for de ligeudkørende biler.
- Forringelse af tryghed for cyklister og højresvingende bilister.
- Dårligere fremkommelighed for fodgængere.
- Dyr løsning, da det vil være nødvendigt at flytte både kantsten mod fortov og kantsten i højre side af vejen mod cykelsti.
- Kræver nedlæggelse af tre p-pladser.

### Løsningsalternativ 2. Højresvingsforbud for biler fra Bredgade mod Sankt Annæ Plads

#### **Beskrivelse:**

Der etableres højresvingsforbud for biler i krydset fra Bredgade mod Sankt Annæ Plads, og højresvingsbanen ændres til en ren ligeudbane for biler i krydset.

#### **Fordele:**

- Bedre fremkommelighed for ligeudkørende biler og cyklister i selve krydset, da den samlede grøntid for ligeudkørende forøges. Der skal ikke længere bruges grøntid til at afvikle højresvingende biltrafik.
- Cyklisternes sikkerhed i krydset vil være uændret i forhold til den nuværende situation, da de ikke vil komme i konflikt med højresvingende biler.
- Lav pris for selve projektet i Bredgade, da det kun er signalanlægget i krydset, der skal nedtages, og afmærkningen der skal ændres.

#### **Ulemper:**

- Løsningsalternativet kræver en ombygning af Sankt Annæ Plads, da den nuværende udformning er baseret på trafikal adgang fra Bredgade. Herudover vil det være nødvendigt at omlægge/ombygge nye tilfartsveje til Sankt Annæ Plads.
- De nødvendige ændringer på Sankt Annæ Plads eller på de nye tilfartsveje kendes ikke, og de skal godkendes af Københavns Politi.
- Høj samlet pris, da løsningsalternativet kræver en omlægning af Sankt Annæ Plads og eventuelt flere af de tilstødende veje.
- Sammenfletning af to ligeudbaner til én ligeudbane efter krydset kan forværre fremkommeligheden for de ligeudkørende biler.

### Løsningsalternativ 3. Højresvingsbane ændres til ligeud- og højresvingsbane

#### **Beskrivelse:**

Dette løsningsalternativ svarer til den besluttede løsning ved Budget 2016. I dette løsningsalternativ nedlægges den separate signalregulering for højresvingende biler til Sankt Annæ Plads, og vognbanen ændres til kombineret ligeud- og højresvingsbane. Højresvingende biler kører sammen med de ligeudkørende biler. Cykeltrafikken afvikles på en fremført cykelsti.

Politiet kan ikke give sit samtykke til denne løsning af ovennævnte grunde.

#### **Fordele:**

- Bedre fremkommelighed for ligeudkørende biler udenfor myldretiden ved krydset, da de får en ekstra vognbane gennem krydset.
- Lav pris, da det kun er signalanlægget i krydset, der skal nedtages og afmærkningen, der skal ændres.

#### **Ulemper:**

- Ringere fremkommelighed for højresvingende og ligeudkørende biler i myldretid, da de højresvingende biler skal vente på de ligeudkørende cyklister, inden de kan foretage højresving. De ligeudkørende biler skal vente indtil en højresvingende bil kan gennemføre sit højresving.
- Sammenfletning af to ligeudbaner til én ligeudbane efter krydset kan forværre fremkommeligheden for de ligeudkørende biler.
- Begrænset forringelse af cyklisters fremkommelighed, da de risikerer at skulle holde tilbage for højresvingende biler, der blokerer krydset, så det ikke kan rømmes.
- Ringere tryghed og fremkommelighed for højresvingende bilister, da de skal vurdere, om der er tid til at foretage højresvinget. De højresvingende bilister kan føle sig presset til at foretage deres højresving fra bagvedholdende biler, der skal ligeud.
- Markant forringelse af cyklisternes trafiksikkerhed, da de ikke længere afvikles separat fra biltrafikken. Der er risiko for flere højresvingsuheld.
- Kræver nedlæggelse af tre p-pladser.
- På grund af svingende biler i myldretiden forbedres fremkommeligheden kun uden for myldretiden, hvor der ikke er behov for en forbedring.

#### Løsningsalternativ 4. To ligeudbaner og én højresvingsbane samt smal fremført cykelsti på Bredgade.

##### **Beskrivelse:**

Signalanlægget nedlægges, og der etableres to vognbaner for den ligeudkørende trafik og én højresvingsbane for biler mod Sankt Annæ Plads. Herudover fastholdes en smal fremført cykelsti. Fortovet indsnævres med én meter i hver vejside.

Politiet kan ikke give samtykke til denne løsning af hensyn til den generelle forringelse af trafiksikkerheden.

##### **Fordele:**

- Bedre fremkommelighed for biler i selve krydset, da de får to vognbaner gennem krydset.

##### **Ulemper:**

- Dårligere fremkommelighed for fodgængere og cyklister, da det i hver vejside vil være nødvendigt at inddrage én meter af fortovet til mere kørebane.
- Dårligere forhold for forretningsejere på strækningen, da de ikke vil have mulighed for udstilling eller udeservering.
- Den generelle trafiksikkerhed forringes, da cyklister vil trænges på cykelstien, og de smalle fortove vil medføre, at fodgængere til tider vil være nødt til at træde ud på den smalle cykelsti for at passere hinanden. De smalle vognbaner kan medføre trængningsuheld for bilister. Der vil være større risiko for højresvingsuheld.
- Sammenfletning af to ligeudbaner til én ligeudbane efter krydset kan forværre fremkommeligheden for de ligeudkørende biler.
- Dyr løsning, da det vil være nødvendigt både at flytte kantsten mod fortov og cykelsti i begge sider af vejen.
- Kræver nedlæggelse af tre p-pladser..