



BILAG 2

Til Teknik- og Miljøudvalget

29-08-2014

Sagsnr.

2014-0076971

Dokumentnr.

2014-0076971-14

Forventet trafik og sikkerhed i Bredgade og Sankt Annæ Plads

Dette notat supplerer notat af 27. august 2014 (bilag 1) om sikkerhed og fremkommelighed i krydset Bredgade/Sankt Annæ Plads. Der redegøres for trafiksikkerheden og den forventede trafiktilvækst i Bredgade og nærområdet.

Sagsbehandler

Claus Rosenkilde

Trafikken:

Frem til 2004 lå færgen til Norge i Kvæsthusgade og en stor del af trafikken hertil drejede fra Bredgade til højre ad Sankt Annæ Plads. Flytningen af færgen til Amerika Kaj har betydet, at den højresvingende trafik gennem årene er reduceret med 25-30 %.

I forbindelse med anlæggelse af det kommende underjordiske parkeringsanlæg ved Kvæsthusmolen samt ombygningen af Sankt Annæ Plads, har Teknik- og Miljøudvalget behandlet spørgsmålet om trafikken i området. De trafikale konsekvenser er beskrevet i en rapport fra konsulentfirmaet Rambøll fra november 2012, 'Sankt Annæ Plads - Håndtering af trafik'. De beskrevne forslag til trafikstruktur, har indgået i baggrundsmaterialet til behandling af sagen. Se illustration fra rapporten nederst i dette notat.

Der forventes en let øget trafik, fra Kongens Nytorv via Bredgade, til parkeringsanlægget under Kvæsthusmolen, der vil benytte højresvinget ned til Sankt Annæ Plads. Samtidig vil trafikmængden på Sankt Annæ Plads i retning mod Bredgade, reduceres væsentligt i forbindelse med et kommende venstresvingsforbud fra Toldbodgade.

Det giver mulighed for at reducere signalets grøntid fra Sankt Annæ Plads og i stedet lægge signaltid til den ligeudkørende bil- og cykeltrafik ad Bredgade.

Det fremgår desuden af rapporten som Rambøll har udarbejdet omkring Holmens Kanal – optimering af trafikafvikling (vedlagt som bilag 3B ved indstillingen, der blev behandlet 25. august 2014). Her forudsættes det, at højresvingsbane og ligeudbane opretholdes, og den eksisterende signalregulering justeres.

Den ligeudkørende trafik i Bredgade vil få bedre fremkommelighed igennem krydset - dels bliver grøntiden længere, dels kommer der færre biler, der skal videre ad Bredgade, ud fra Sankt Annægade.

Trafiksikkerhed:

Trafik

Njalsgade 13
Postboks 380
2300 København S

Telefon
3366 3588

E-mail
claros@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009493149

www.tmf.kk.dk

Som det er beskrevet i notatet fra 27. august 2014 (bilag 1) har etableringen af signalanlæg med separat regulering af højresvingende biltrafik og ligeudkørende cykel- og biltrafik haft en meget gunstig effekt på højresvingsuheld.

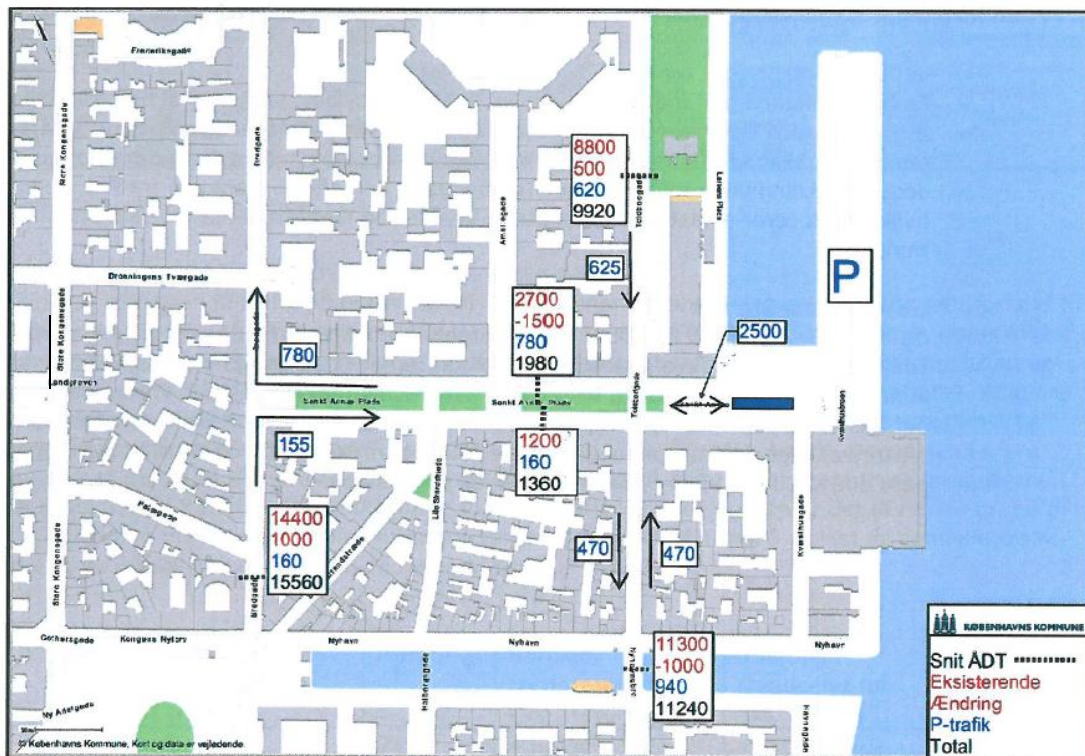
De tidligere højresvingsuheld er sket på meget forskellige tidspunkter af døgnet og kan ikke tilskrives den højresvingende trafik til Oslofærgen og Bornholmerfærgen, der havde faste afgangstider.

Løsningen med separat regulering af højresvingstrafik blev ikke gennemført på grund af trafikmængden, men af hensyn til cyklisternes trafiksikkerhed. Erfaringer viser, at jo mere separerede cyklister og bilister er – både mht. plads og signaltid – jo mere trygt og sikkert er det for cyklisterne.

I løbet af de senere par år er mængden af turistbusser, i området omkring Sankt Annæ Plads og Holmens Kanal, øget væsentligt, som konsekvens af den øgede mængde af krydstogtskibe, der besøger København. Kombinationen af højresvingende busser og ligeudkørende cyklister i en travl bytrafik, medfører en øget risiko for uheld. Ved en separering, som det er i dag, af de højresvingende og ligeudkørende, er denne risiko minimeret.



Figur 1 Eksisterende forhold fra KKKort. Tallene viser antal p-pladser i grøn zone



Figur 2 Trafiktal som konsekvens af P-anlæg (Rambøll 2012)