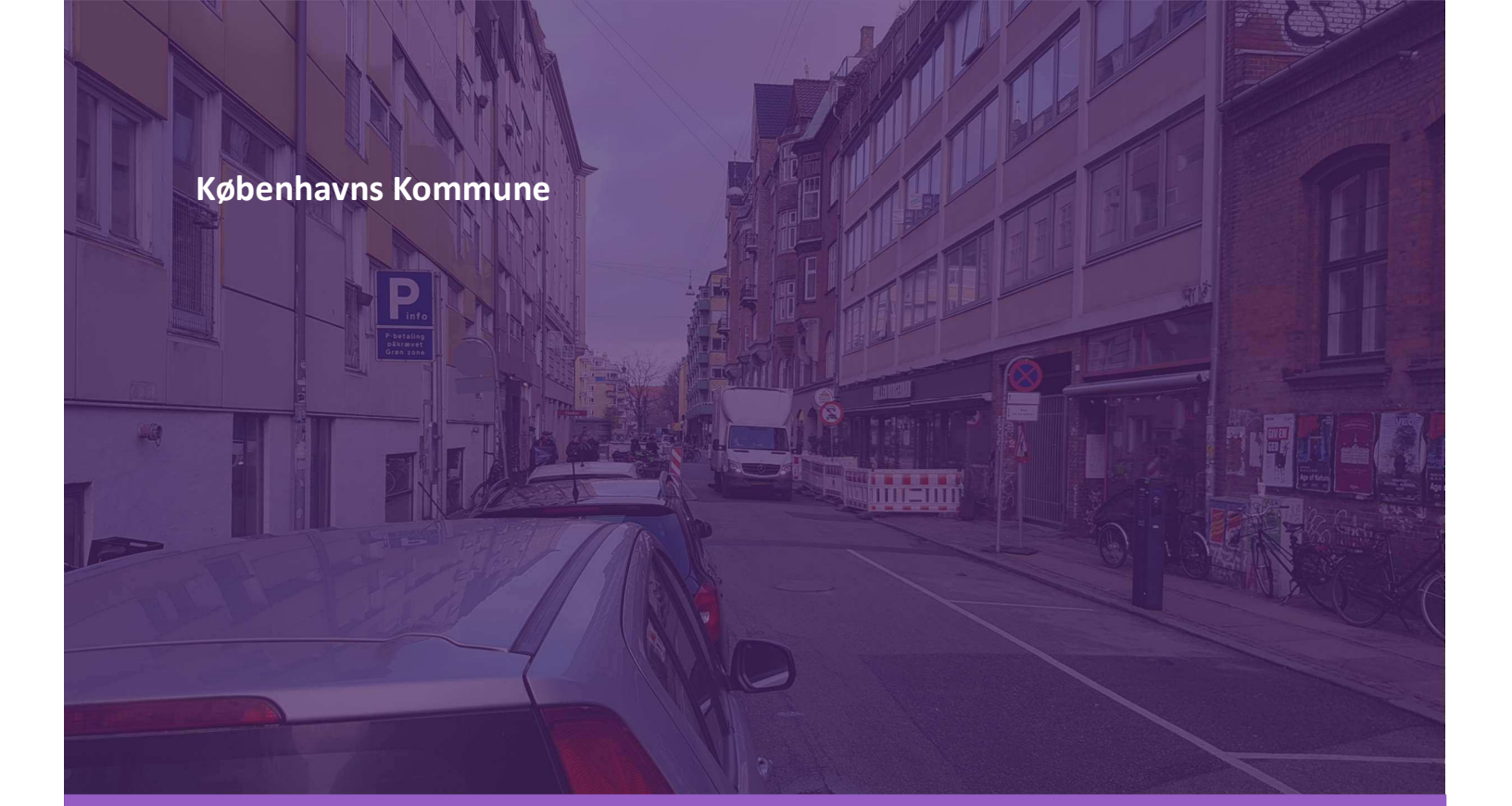




Københavns Kommune

17-12-2025
NOTAT

DRONNINGENSGADE

Trafikal vurdering

LINQ

LINQ Trafikrådgivning ApS
Egebækvej 98, DK-2850 Nærum
www.linqtrafik.dk

Indholdsfortegnelse

1	BAGGRUND	3
1.1	PROJEKTET.....	3
2	TRAFIKALE FORHOLD.....	4
2.1	TRAFIKSIKKERHED.....	4
3	VURDERING AF FORSLAG	5
4	OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER INDEN UDFØRELSE	7

1

Baggrund

Der er ønske om at gøre gaden mere grøn og trække folk fra torvet videre til de mange tilbud på Dronningensgade samt videre til voldene.

Ved at fremme udendørs aktiviteter, herunder ophold og arrangementer, kan der skabes et grønnere byrum, der kan tiltrække folk til det lokale erhvervsliv.

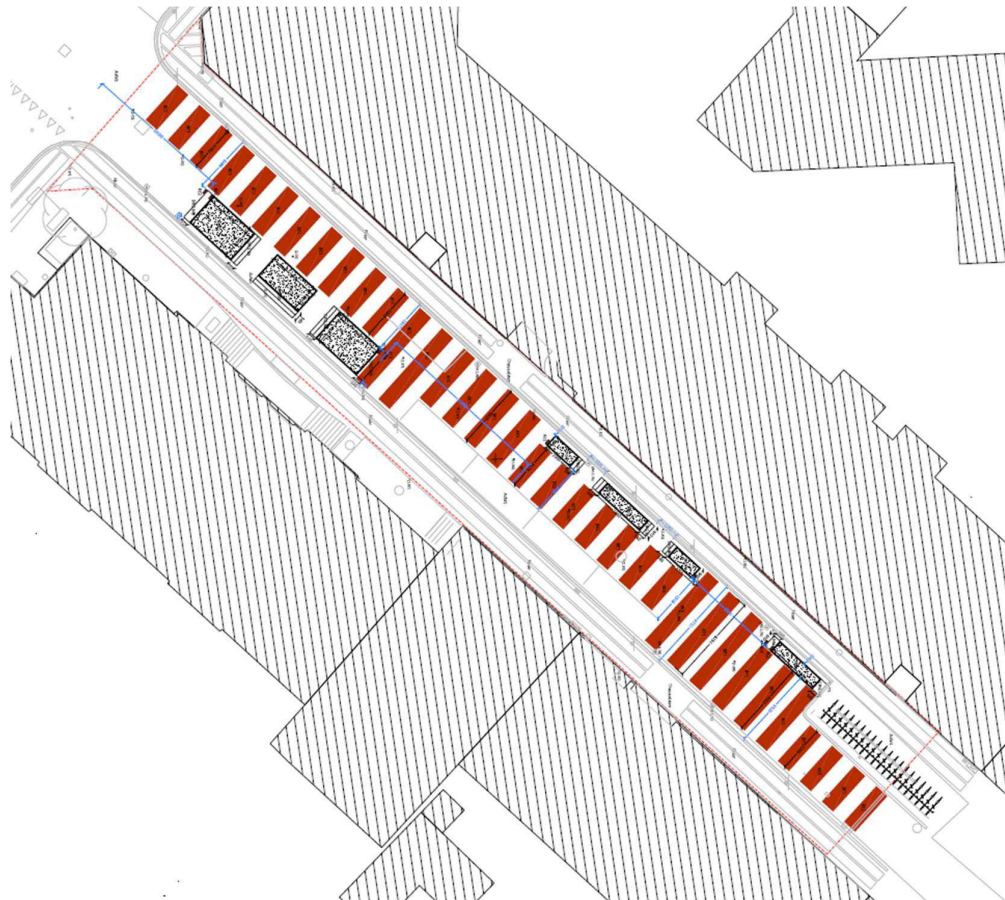
Beboerne er opmærksomme på, at området anvendes af mange cyklister, blandt andet gæster til kulturhuset, børnehaven mv.

1.1

Projektet

Projektet omfatter:

- Grafik på vejen, der skal være karakteristisk for bylivsgaderne.
- Plantekasser, blandt andet med bænke og cykelparkering.



Projektforslaget.

2

Trafikale forhold

Dronningensgade har en hastighedsbegrænsning på 40 km/t.

Tabel 1 Trafikale forhold på Dronningensgade

ÅDT	Største time	Hastighedsbegrænsning	85% hastighedsfraktil
-	-	40	-

Dronningensgade ender som en blind vej mod Christianshavns Torv. Vejen er smal, og der bliver parkeret i begge sider af vejen. Der er derfor reelt kun ét farbart spor, som bliver delt af trafik i begge retninger.

2.1

Trafiksikkerhed

I perioden 2020-2025 er der sket 0 trafikuheld på Dronningensgade.

Tabel 2 Trafikulykker i projektområdet i perioden 2020-2025

Uheld, i alt	Uheld med fodgængere	Uheld med cyklister	Personskadeuheld
0	0	0	0



Dronningensgade.

3

Vurdering af forslag

Grafik på asfalten

Der er vist termoplast i rette linjer på tværs af vejen. Hvis termoplasten bliver udført med rette linjer på tværs af vejen, er der en risiko for, at det kan forvirre nogle fodgængere til at tro, at bilerne skal holde tilbage for krydsende fodgængere. Det er dog vurderet, at langt størstedelen af trafikanterne vil tolke grafikken efter hensigten.

Det bemærkes, at termoplasten ikke er betragtet som vejafmærkning, da hverken farve eller dimension svarer til bekendtgørelsen for vejafmærkning. Der er derimod tale om markeringer, som kan være gavnlige for projektet, da markeringerne skærper trafikanternes opmærksomhed og signalerer lav fart og ophold tæt ved vejen.

Samtidig med den gavnlige effekt fremhæves en række opmærksomhedspunkter ved termoplasten/belægningen:

- Termoplasten må ikke være hvid eller gul, da den i så fald kan forstås som vejafmærkning.
- Termoplasten bør ikke have dimensioner, der kan forveksles med vejafmærkning, fx rette linjer som er 10 cm eller 30 cm brede.
- De rette linjer kan i nogle tilfælde vildlede fodgængere til at tro, at der er tale om en gangbane, hvor bilerne holder tilbage. Det gælder især, hvor de rette linjer ligger i forlængelse af ganglinjerne på fortovene.
- Det skal sikres, at formel vejafmærkning ikke drukner i grafikken og dermed bliver overset.
- Linjer på tværs af vejen vil have effekt som rumleriller. Nogle beboere kan opleve støjgener som følge heraf.

Plantekasser på vejen udgør fast genstand

Der er lagt op til at placere plantebede på kørebanen. Det vil virke fartdæmpende. Det bør overvejes at indføre en hastighedsbegrænsning på 30 km/t.

Plantebede og bænke på kørebanen udgør faste genstande, som kan medføre uheld og personskade, hvis de bliver påkørt. De er dog tydeligt markeret med reflekser, hvilket er vurderet at være acceptabelt. Hvis der viser sig at være behov for yderligere markering, kan der sættes N42 (kantaftmærkningsplader) på plantekasserne.

Plantekasser på vejen kan begrænse oversigten

Høje plantebede på kørebanen (mere end 1 meter høj inklusiv beplantning) kan begrænse oversigten. Det betyder fx, at en bilist fra nord kan have svært ved at få øje på en cyklist fra syd. Indførelse af en hastighedsbegrænsning på 30 km/t vil i nogen grad afhjælpe dette.

Høje plantebede kan desuden skjule krydsende fodgængere, således at bilister ser fodgængerne for sent.

Bredde af kørespor

Det er vurderet, at kørespor på 4 meter giver god mulighed for, at en personbil og en modkørende cykel kan passere hinanden – især ved lav hastighed (30-40 km/t). Ifølge vejreglerne giver det også mulighed for, at en lastvogn og en cykel kan passere hinanden. Det er dog vurderet, at de fleste cyklister i praksis vil afvente lastvognen, inden de kører ind på den smalle strækning.

Endelig giver et kørespor på 4 meter en god afstand til plantekasserne, hvilket mindsker risikoen for, at de bliver påkørt.

Tilgængelighed

En del borgere formodes at gå mellem torvet ved Torvegade og Dronningensgade. Plantebedene forhindrer eller besværliggør ikke de nuværende gangforbindelser.

Da kantstenen langs fortovet i dag er meget lav, vil der i praksis være niveaufri adgang mellem fortov og bænke/plantebede.

Varelevering

Der forekommer varelevering i bunden af Dronningensgade. Da store køretøjer ikke kan vende på gaden, må varelevering foregå ved indkørsel fra torvet ved Torvegade – eller ved bakning ind eller ud fra Dronningensgade.



Varelevering i bunden af Dronningensgade.

Vendemulighed

Der vil fortsat være mulighed for, at personbiler kan vende i bunden af Dronningensgade. Det bemærkes, at store køretøjer – ligesom i dag – ikke kan vende på Dronningensgade.

4

Opmærksomhedspunkter inden udførelse

Følgende opmærksomhedspunkter er særligt vigtige at tage stilling til inden udførelse af projektet:

- Det bør sikres, at plantebedene ikke begrænser oversigten for krydsende bløde trafikanter eller for motorkøretøjer. Det sikres først og fremmest ved, at plantebede på kørebanen ikke er højere end ca. 0,8 meter.
- Inden eventuel udførelse af grafik (farvet termoplast) kan andre tilsvarende steder i København undersøges nærmere. Københavns Kommune har anvendt en farvet grafik flere steder, og det kan undersøges, om disse steder giver anledning til farlige situationer.