



01-07-2013

Sagsnr.  
2013-0152281

Dokumentnr.  
2013-0152281-2

Sagsbehandler  
Maria Helledi Streuli

## **Til Teknik- og Miljøudvalget**

### **Bilag 2 - Beskrivelse af trafikforsøg i Vestergade og Studiestræde**

#### **Hvorfor trafikforsøg i Vestergade og Studiestræde?**

Eksisterende strategier, nye analyser og dialog med borgere og erhvervsdrivende har vist, at der er behov for to vigtige trafikale greb i Nørre Kvarter:

1. Vi skal forhindre uvedkommende biltrafik, der især i nattetimerne kører i et loop ad Vestergade, Vester Voldgade, Studiestræde og Nørregade til gene for beboere og besøgende.
2. Vestergade er et vigtigt led i PLUSnettet for cyklister, men i dag kan man kun cykle i den ene retning fra Nørregade mod Rådhuspladsen.
3. Trafikal fredeliggørelse af Studiestræde.

#### *Ad 1. Uvedkommende biltrafik*

Der har været mange forslag oppe at vende til at gøre det mere trygt at færdes i nattetimerne i Nørre Kvarter. Blandt andet har det været foreslået helt at spærre af for biltrafik, men beboerne har peget på, at biltrafik også er med til at skabe tryghed ved "flere øjne i natten". Endvidere kan Københavns Politi ikke tilslutte sig, at en lukning for biler om natten skulle gøre det mere trygt. Københavns Politi anbefaler, at området opretholdes åbent, således at politi og redningskøretøjer har fri adgang til så vigtigt et område for nattelivet.

Derfor foreslår Teknik- og Miljøforvaltningen at gennemføre et trafikforsøg, hvor ensretningen vendes i Vestergade, således at "loop kørslen" er tvunget helt ud på gaderne omkring området, dvs. Nørregade, Nørre Voldgade og Vester Voldgade, se nedenstående figur. På den måde vurderes det, at loopet er så uattraktivt, at biltrafikken begrænses til den trafik, der har et ærinde i området.

Trafik med ærinde i området kan sagtens komme rundt – bilisterne skal blot vænne sig til nye ruter. Fx skal biler, der har ærinde på Nørregade mellem Vestergade og Sankt Peder Stræde vænne sig til at køre ind ad Vestergade eller Studiestræde fra Vester Voldgade og dreje til venstre op ad Nørregade. I dag kører de ind ad Nørregade eller Studiestræde og ud ad Vestergade. Forsøget vil altså kræve en stor informationsindsats, således at bilisterne allerede inden forsøget sættes i gang, er blevet forberedt på forandringerne.

#### **Center for Trafik**

Islands Brygge 37, 2.sal  
Postboks 450  
2300 København S

Telefon  
33663245

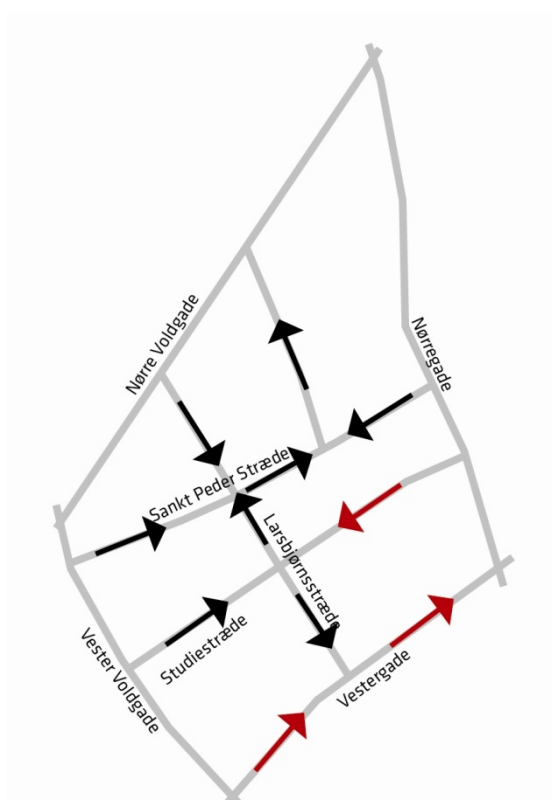
E-mail  
BI73@tmf.kk.dk

EAN nummer  
5798009493149

Trafik der skal fra området til Vester Voldgade (hvilket vurderes at være en lille mængde) vil med denne ændring blive tvunget ud på Nørregade og Nørre Voldgade. Det vil gøre Nørregade til en mere entydig ind- og udfaldsvej til området, og det vil være med til at fredeliggøre Vester Voldgade, som bedre kan indrettes til ophold og byliv.

*Figur, der viser ensretninger i Nørre Kvarter, hvor ensretningen i Vestergade vendes for at undgå loop kørsel og i den ene ende af Studiestræde for at undgå gennemkørende trafik der.*

#### Ad 2. Vestergade i PLUSnettet



Vestergade ses som en vigtig cykelforbindelse i Indre By, og er udpeget som en del af PLUSnettet i ”Fra God til Verdens Bedste - Københavns Cykelstrategi 2011-2025”. Derfor er der behov for at forbedre forholdene for cyklister i gaden, herunder bl.a. at tillade cykelkørsel i begge retninger.

Da Vestergade er meget smal er der ikke plads til at etablere en traditionel løsning med en modstrømscykelsti, da den vil kræve at al cykelparkering og varelevering må nedlægges. I stedet foreslås det, at Vestergade indrettes som cykeltgade, hvor kørebanen indrettes som

dobbeltrettet cykelsti med ensrettet bilkørsel tilladt, dvs. at cykler og biler deler kørebanen, men på cykeltrafikkens præmisser.

Cykelgader blev etableret to steder i Aarhus i 2012 og er undervejs i andre byer. Da der er tale om en ny form for trafikregulering er der ikke mange erfaringer med løsningen. Derfor er det ønskeligt at gennemføre et trafikforsøg, hvor Vestergade omdannes til cykelgade i en periode, for at vurdere om løsningen er velegnet, og hvilken udformning en evt. permanent løsning bør have.

### *Ad. 3. Trafikal fredeligørelse i Studiestræde*

Det foreslås at ændre ensretningen i den ene ende af Studiestræde, så man kan køre fra Nørregade mod Larsbjørnsstræde, og ikke hele vejen igennem Studiestræde fra Vester Voldgade til Nørregade. Hermed reduceres gennemkørende trafik i Studiestræde. Samtidig etableres bump på Studiestræde så hastigheden nedsættes.

### **Beskrivelse af forsøget**

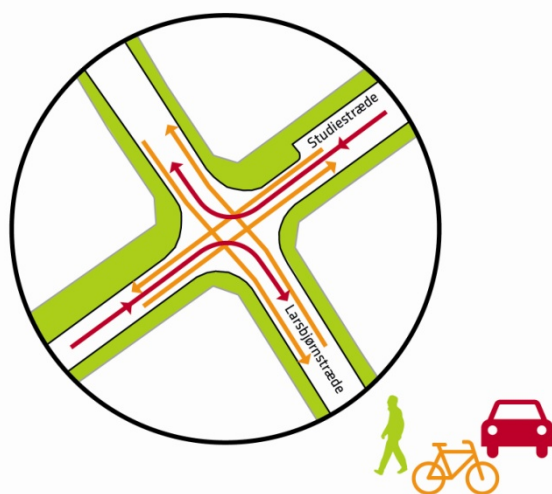
Trafikforsøget indeholder derfor:

- Etablering af cykelgade i Vestergade vha. skiltning og kørebaneafmærkning
- Ensretningen i Vestergade vendes så man kun kan køre fra Rådhuspladsen mod Nørregade
- Nørregade gøres til primær ind- og udfaldsvej fra området (i dag kan man kun køre ud ad Vestergade, hvis man kommer fra Skindergade, Dyrkøb, Skt. Peders Stræde og Studiestræde)
- Studiestræde ensrettes modsat af i dag mellem Nørregade og Larsbjørnsstræde, så man kan køre fra Nørregade til Larsbjørnsstræde og fra Vester Voldgade til Larsbjørnsstræde
- Der gøres kraftigt opmærksom på, at man i sydøstlig retning på Nørregade kører ind i et lukket område efter Krystalgade og Skt. Peders Stræde
- Kørebaneafmærkning, skiltning og signalanlæg tilpasses til de nye forhold, og der afmærkes båse til varelevering.

Etableringen af en cykelgade sker ved afmærkning på kørebanen og opsætning af ny skiltning. Det korrekte skilt er endnu ikke godkendt til brug i Danmark, men er under udarbejdelse i Vejdirektoratet. Det vurderes derfor ikke at være vanskeligt at opnå en dispensation, sådan som man har opnået i bl.a. Århus og Næstved. Skiltet regulerer forholdene på gågadelignende vilkår, så biltrafikken skal tilpasse sig cyklisterne adfærd og hastighed.

Som en del af forsøget vendes ensretningen i Vestergade. Det kræver, at den nuværende kørebaneafmærkning og skiltning skal ændres, men også signalanlæggene i begge ender ved hhv. Vester Voldgade og Nørregade skal måske ændres. Særligt skal forholdene i krydset ved Vester Voldgade afklares, da pladsen her er meget begrænset pga. metrobyggeriet. En foreløbig vurdering af forholdene her viser dog, at forholdene sandsynligvis kan gøres mere overskuelige end i dag pga. den ændrede ensretning.

Ligeledes vendes ensretningen på Studiestræde mellem Larsbjørnsstræde og Nørregade, hvorfor den nuværende kørebaneafmærkning og skiltning skal ændres. Desuden er der en udfordring i krydset ved Larsbjørnsstræde, hvor de to ensretninger fra hhv. Vester Voldgade og Nørregade mødes. Her skal skabes en tydelig afmærket løsning, hvor såvel biler, cykler og fodgængere skal kunne færdes sikkert og trygt.



Københavns Politi skal godkende forsøget. De har foreløbig nikked til, at forsøget kan gennemføres, såfremt Vejdirektoratet giver dispensation hertil. Men endelig godkendelse af forsøget vil først ske, når der foreligger et konkret projekt.

Det kan vise sig, at forsøget har nogle effekter på de omkringliggende veje. Det kan være vanskeligt at forudsige, hvordan trafikken vil ændres, særligt fordi det er biler med ærinde i området, men det er vigtigt at holde øje med alle de veje, der kan blive berørt af forsøget, således at eventuelle negative konsekvenser kan afværges. Det er også vigtigt at evaluere, om kombinationen af de to ændrede ensretning understøtter eller modarbejder hinanden ift. loopkørslen og trafikmængden på Vestergade og i Studiestræde.

### **Information**

En forudsætning for succes med forsøget er, at der gennemføres en tilstrækkelig god information til trafikanter, beboere og erhvervsdrivende både før og under forsøget, herunder at der tilstrækkeligt mange steder opsættes infotavler. Hele tanken med en cykelgade er ny, og trafikanterne skal lære, hvordan man færdes i en sådan gade. Derudover ændres de trafikale forhold, og mange trafikanter skal vende sig til nye ensretninger mv.

### **Evaluering**

Det er vigtigt at gennemføre en grundig evaluering af forsøget, dels for at se om det har den ønskede effekt, dels om der er brug for nogle justeringer i omkringliggende veje. Der skal derfor gennemføres formålinger og førobservationer (både kvantitativ og kvalitativ), som gentages under forsøget. Der udarbejdes en egentlig evalueringsplan inden forsøget føres ud i livet. Det forventes, at formålinger/observationer gennemføres i august/september 2013.

### **Foreløbigt budget**

Trafikforsøget er ikke beskrevet i detaljer endnu, men det forventes at kunne holde sig inden for 0,4 mio.kr. inkl. information og evaluering.

### **Foreløbig tidsplan**

Efter vedtagelse af trafikforsøget i Teknik- og Miljøudvalget ansøges Vejdirektoratet om dispensation, hvilket forventes at tage nogle måneder hen over efteråret. Derudover gennemføres førtællinger og observationer i august/september, og trafikforsøget planlægges i detaljer inkl. myndighedsgodkendelse. TMU forelægges en beskrivelse af trafikforsøget senest november 2013 inkl tidsplan for selve forsøget. På dette indledende stadie forestiller forvaltningen sig, at forsøget etableres ultimo marts, så det kan begynde primo april. Eftermålingerne vil så kunne ske i maj/juni, hvorefter forvaltningen kan komme med en evaluering og anbefaling om videre forløb til august/september 2014.