

Fra trafikforsøg til varige løsninger

Under de sidste 6 års Miljøtrafikuger har udgangspunktet for de lokale trafikforsøg været, at det er de lokale grupper, som kommer med forslagene.

Kommunen undersøger derefter, om forslagene kan gennemføres, og sammen med de lokale grupper tilrettelægges og gennemføres idéerne. Dialogprocessen med de lokale grupper har været meget gavnlig for kommunen og for de gennemførte projekter.

En række af de trafikforsøg, som har været afprøvet i forbindelse med Miljøtrafikugerne, er siden på forskellig vis indgået i Vej & Parks overvejelser. Nogle forsøg har givet erfaringer, som er blevet en vigtig baggrund for udformningen af lokale trafikplaner. I en række andre tilfælde har trafikforsøgene været vigtige skridt på vejen til at finde frem til varige løsninger på lokale trafikproblemer:

Trafikforsøg i 2000

Under Miljøtrafikugen 2000 blev der afholdt 19 trafikforsøg, Forsøgende fordelte sig geografisk således 2 i Indre By, 1 på Christianshavn, 5 på Østerbro, 1 på Nørrebro, 4 på Vesterbro, 1 i Kongens Enghave, 2 i Valby, 1 på Bispebjerg og 2 på Amager.

I Indre By blev der etableret afspærringer i Larsbjørnstræde og i Studiestræde mens der i Holbergsgade blev etableret et midterstøttepunkt ved Herluf Trolles Gade.

På Christianshavn blev der etableret en pladsdannelse på Skt. Annæ Gade

På Østerbro blev Nordre Frihavnsgade indrettet som trafiksikkergade med etablering af cykelstier mens der var afspærringer af Gl. Kalkbrænderivej, Næstvedgade, Odensegade og Holsteinsgade.

På Nørrebro blev der etableret bussluse i Stengade.

På Vesterbro var Grøn Gade Projektet visualiseret i Dybbølsgade, mens Møgeltøndergade, Ballumgade og Frederiksstadsgade var afspærret. På Enghavevej var der etableret et midterstøttepunkt.

I Kongens Enghave var der forsøg med 40 km/t hastighedszoner i Bavnehøj kvarteret.

I Valby var der forsøg med afspærring af Valby Tingsted og Kirsebærhaven.

På Bispebjerg var der forsøg med at omdanne Femkanten til 30 km/t zone.

På Amager blev der markeret cykelstier og midterstøttepunkter i Østriggade og der blev etableret en plads i Leifsgade.

Hvad er der sket?

På Nørrebro blev busslusen efterfølgende gjort permanent for Indre Nørrebro Bydel bydels midler. Efter 3 år blev projektet evalueret via en grundig interviewundersøgelse og en høring. Efter politisk beslutning er busslusen nu fjernet og gaden er under renovering. Der er blevet arbejdet videre med trafikforsøget i Nordre Frihavsgade og en første etape af omlægningen af Nordre Frihavsgade er udført i 2005. I dag er der gennemført trafiksaneringer i Femkanten, og saneringerne er baseret på de erfaringer, man gjorde under Miljøtrafikugen 2000. Som led i realiseringen af Københavns Kommunes Cykelstiprioriteringsplan blev cykelstierne i Østrigsgade etableret permanent i 2002 sammen med et midterstøttepunkt.

Trafikforsøg i 2001

Under Miljøtrafikugen 2001 blev der afholdt 5 trafikforsøg en med sikre skoleveje på Vesterbro og en i Grøndal. 2 i Nord Vest kvarteret og et i Valby

I Hillerødgade blev der etableret midterhelle efter et stort ønske fra beboerne og efter længere dialog mellem beboerne og kommunen vedr. de store trafikmængder på Jyllingevej, Sallingvej og Hillerødgade.

På Vesterbro blev der markeret farlige kryds ved skolevejene.

I Nord Vest kvarteret var der trafikforsøg cykelbaner på Frederiksborgvej og ophævelse af ensretningen for cyklister på Landsdommervej og Birkedommervej.

I Valby var Kirsebærhaven afspærret ud for skolen.

Hvad er der sket?

Erfaringerne fra forsøgene er efterfølgende indgået i vurderingen af mulighederne for at forbedre forholdene for at gøre skolevejene mere sikre . I Hillerødgade er der i 2003/2004 etableret hastigheddæmpning. Cykelbanerne på Frederiksborgvej indgår i Trafik og Grøn plan NV og i Cykelstiprioriteringsplanen. På Kirsebærhaven er der etableret stillevej foran skolen.

Trafikforsøg i 2002

Under Miljøtrafikugen 2002 blev der afholdt 8 trafikforsøg, geografisk fordelte forsøgene sig således: en i Indre By, tre på Christianshavn, en på Vesterbro, en på Nørrebro, en på Kongens Enghave og en på Bispebjerg.

I Indre By Trafikforsøg blev der afprøvet forskellige løsninger i Nansensgade/Ahlefeldtsgade på strækningen mellem Turensensgade og Vendersgade

På Christianshavn var der et forsøg med kanalgaden som bilfri gade mellem Torvegade og Mikkell Vibesgade. Herudover blev stedet for den planlagte bussluse ved Frederiks Holms broen markeret og Burmeistersgade blev spærret mellem Prinsessegade og Brobergsgade.

På Vesterbro blev der på en strækning af Istedgade mellem Gasværksvej og Enghavevej demonstreret forskellige måder at bruge gaden på.

I Kongens Enghave blev der gennemført forsøg med hastighedsnedsættelse på Stubmøllevej og i Baunehøjkarteret.

Med det formål at markere en ny plads blev Stefansgade på Nørrebro lukket mellem Hørsholmsvej og Hellebækvej.

For at markere en ny plads på Bispebjerg blev Ørnevej lukket mellem Lærkevej og Musvågevej.

Hvad er der sket?

Erfaringerne med forsøget i Istedgade har været et vigtigt element i det videre arbejde med trafik- og byrumsplanen for Vesterbro, der blev politisk godkendt i februar 2003. På Tranehavevej, Stubmøllevej og Borbjergsvej blev forsøget med hastighedsdæmpning gjort permanent i 2003. Busslusen ved Frederiks Holms broen blev etableret, som skiltet bussluse 2003 og er i 2005 blevet etableret som en bussluse med fysiske foranstaltninger.

For de andre trafikforsøg er der for nærværende ikke truffet konkrete beslutninger om at etablere permanente løsninger, som resultat af ovennævnte trafikforsøg, men erfaringerne indgår i den løbende udvikling af områderne.

Trafikforsøg i 2003

Under Miljøtrafikugen 2003 blev der afholdt 10 trafikforsøg. Geografisk fordelte forsøgene sig således: To i Indre By, en på Østerbro, fire på Vesterbro, en på Christianshavn, en på Amager og en i Emdrup.

I Indre By blev Larsbjørnsstræde og Teglgårdsstræde blev omdannet til gågade; Skt. Pedersstræde og Studiestræde blev omdannet til sivegader. Formålet med forsøgene var at skabe mindre trafik i området - især af cirkulerende taxier. I Nansensgade blev der afholdt et forsøg for at få bilisterne til at respektere ensretningen af gaden samt få ulovligt parkerede biler væk fra gadehjørnerne. Under forsøget blev der i krydset ved Vendersgade/Nansensgade opsat betonelementer.

På Østerbro blev den sydlige gade på Trianglen (fortsættelsen af Øster Allé) afspærret lørdag og søndag. Der blev hermed skabt en større plads på Trianglen samt en mere naturlig sammenhæng med de grønne områder i Fælledparken. Den 'nye' plads var rammen for en række aktiviteter, som mange borgere og forbipasserende deltog i.

På Vesterbro blev der afholdt fire forsøg med det formål at dæmpe trafik- og hastigheden og at sikre bedre skoleveje. På Enghavevej mellem Enghave Plads og Enghaveparken blev der etableret en indsnævring – med kun ét spor i begge retninger til biler. På Ny Carlsberg Vej ved Slesvigsgade blev der etableret advarsels(vej)belægning og et støttepunkt midt på vejen ved overgangen ud for skolen. På Amerikavej mellem Tøndergade og Trøjborggade blev Amerikavej lukket for kørende trafik mellem Tøndergade og Trøjborggade; Sundevedsgade blev ensrettet fra Tøndergade mod Vesterbrogade. På Skelbækgade og Gasværksvej blev der etableret cykelbaner i begge retninger - parkering og standsning var forbudt. Formålet var at afprøve den grønne cykelrute, som er med i bydelens Trafik- og Byrumsplan.

På Christianshavn var der Prinsessegade indkørsel forbudt til Skt. Annæ Gade fra Prinsessegade, udkørsel fra Burmeistergade var lukket – og der var lavet et hastighedsdæmpende bump ved indkørsel til Bodenhoffs Plads. Formålet var, at hastighedsdæmpe trafikken i kvarteret.

På Amager blev der opsat otte vejindsnævringer på Vejlands Allé, så der kun var passage for ét køretøj ad gangen. Formålet var hastighedsdæmpning og dermed en sikrere færdsel for bl.a. skolebørn.

I Emdrup blev Emdrupgårdsvej ensrettet. Formålet var at fredeliggøre villavejen som har mange børn – og at dæmme op for den megen trafik til og fra et lokalt idrætsanlæg.

Hvad er der sket?

I Prinsessegade er der nu ved at blive planlagt et fremtidigt projekt, mens der nu er etableret cykelstier på Enghavevej og etableret støttepunkter på Ny Carlsberg Vej. På Vejlands Allé viste erfaringerne med forsøget at indsnævringer ikke er nogen god idé, mens der på grund af manglende lokal opbakning er givet afslag på ensretning af Emdrupgårdsvej.

For de andre trafikforsøg er der for nærværende ikke truffet konkrete beslutninger om at etablere permanente løsninger som resultat af ovennævnte trafikforsøg, men erfaringerne indgår i den løbende udvikling af områderne.

Trafikforsøg i 2004

Der blev i alt afholdt 16 trafikforsøg under Miljøtrafikugen 2004. Af disse forsøg blev otte afviklet på Indre- og Ydre Nørrebro, et på Amager, et på Østerbro, et i Indre By, et i Brønshøj-Husum, et i Bispebjerg, et i Valby og to på Vesterbro.

På Nørrebro omfattede trafikforsøgene et større forsøg med at skabe bedre fremkommelighed for cykler og busser på Nørrebrogade. Forsøget var initieret af Københavns Kommune. I hele Miljøtrafikugen var der etableret en grøn bølge for cyklister i lyskrydsene, så der i retningen mod byen i formiddagstimerne med en gennemsnitsfart på 20 km/t kunne cykles med færrest mulige stop i krydsene. Om eftermiddagen gjorde det samme sig gældende blot i modsat retning. Fra Fælledvej til Dr. Louises Bro blev cykelstierne udvidet fra 2 til 3 meters bredde i begge sider af Nørrebrogade.

I de eksisterende busbaner blev der etableret standsningsforbud hele døgnet. Der planlægges et fremtidigt projekt.

Herudover var der på Nørrebro 3 forsøg med etablering af 40 km zoner, et i Ravnsborggadekvarteret, et i Julius Bloms Gade og endelig et i Stengade. Foran Sjællandsgades Skole var der forsøg med at udvide pladsen foran skolen og forbedrer sikkerheden for eleverne. Ved Borups Plads var der, for at skabe et større sammenhængende pladsrum forsøg med at lukke et vejben. Nordbanegades udgang til Hillerødgade var lukket for at mindske den gennemkørende trafik og skabe bedre overgange til Nørrebroparken. I krydset Esrumsgade og Fredensborggade var der for at mindske hastigheden markeret en mini rundkørsel.

I Valby, Brønshøj-Husum og på Vesterbro var der 4 forsøg med sikre skoleveje. Forsøgene blev etableret med fremrykkede fortove eller krydsningspunkter. Mens Alsgade blev lukket for gennemkørende trafik.

På Amager blev der på Peder Lykkes Vej opstillet to fodgænger -støttestrukturer. Formålet var at nedbryde den barriereeffekt, som Peder Lykkes Vej udgør for de to boligområder, der ligger på hver side af vejen.

I Studiestræde var der forsøg med at begrænse den gennemkørende trafik. For at opnå dette var ensretningen mellem Larsbjørnsstræde og Nørregade vendt.

Hvad er der sket?

I Ravnsborggadekvarteret gennemføres der nu et længerevarende forsøg med 40 km/t zoner, mens Stengade er under renovering. I forhold til Sikre Skoleveje bliver det i 2006 indstillet at lave støttestrukturer på Skellet i Valby og trafiksanering på Peder Lykkes Vej, mens der er udført et sikker skolevejsprojekt på Gadelandet i Brønshøj-Husum. Ved Sjællandsgade Skole bliver der etableret 2 supplerende bump.

For de andre trafikforsøg er der for nærværende ikke truffet konkrete beslutninger om at etablere permanente løsninger som resultat af ovennævnte trafikforsøg, men erfaringerne indgår i den løbende udvikling af områderne.

Trafikforsøg i 2005

Nedenfor følger en kortfattet evaluering af de 15 trafikforsøg, der blev gennemført under Miljøtrafikugen 2005 og gav anledning til en del debat – både offentligt og mellem beboerne. Dermed vil de enkelte trafikforsøg under alle omstændigheder blive et skridt på vejen i udviklingen af varige, lokale løsninger:

I Miljøtrafikugen blev trafikplanen for Mimersgade kvarteret afprøvet vha. ni spærringer i lokalgaderne ind til området, herudover var der etableret en spærring i Mimersgade således at gennemkørende trafik blev ledt via Hamletsgade ud på Tagensvej. Spærringerne blev udført vha. betonklodser/autoværn, og der blev etableret vendepladser, hvor dette var nødvendigt. Spærringerne gjaldt ikke for cyklister og fodgængere.

Erfaringerne med forsøget vil indgå i det videre arbejde med områdefornyelse i Mimersgadekvarteret

På Nørrebro var der forsøg med Guldbergsgade som sivegade. Formålet med forsøget var at give gode forhold for gående, gangbesværede og cyklende i kvarteret, og et stykke af Guldbergsgade blev udvalgt som eksempelstrækning for et opholds- og legeområde. Parkeringen skulle ordnes ved at opmale parkeringsbåse, og strækningen skulle hastighedsdæmpes ved ”øer” etableret med betonklodser, så færdslen kunne foregå på fodgængernes præmisser.

Erfaringerne vil blive videreformidlet til dem, der skal lave Områdefornyelse i Sjællandsgadekvarteret.

Der var forsøg med hastighedsbegrænsninger i Struensesgade. Formålet med forsøget var at hindre hensynsløs bilkørsel særligt i krydsene. I hele Miljøtrafikugen var der etableret fortovsudvidelser med betonklodser i krydsene på Struensegade for at forbedre oversigtsforholdene i krydsene og samtidig dæmpe hastigheden.

Forsøget skabte en god lokal debat som resulterede i andre løsningsmuligheder.

I Nansensgade var der forsøg med forbedrede trafikforhold. Formålet med forsøget var at finde langsigtede løsninger på parkeringsproblemer, af- og pålæsningsproblemer samt at fredeliggøre trafikken og gøre det sikkert for alle trafikanter i gaden med særlig fokus på fodgængere og cyklister. Forsøget omfattede strækningen mellem Ahlefeldtsgade og Vendersgade. Herudover blev der etableret en plads på Nansensgade ud for Ahlefeldtsgade. Således var Nansensgade spærret syd for Ahlefeldtsgade, og på strækningen mellem Kjeld Langesgade og Ahlefeldtsgade var der etableret vendeplads. Herudover var der etableret stopforbud ved skråparkeringen ud mod Vendersgade for at skabe bedre oversigtsforhold for cyklister og fodgængere samt en bedre trafikafvikling.

Forsøget har givet anledning til en lokal debat om områdets fremtidige trafikale struktur.

I Heibergsgade var der forsøget med at etablere en pladسدannelse. Gaden var i hele Miljøtrafikugen spærret fra Nyhavn og ca. 40 meter op mod Herluf Trolles Gade.

Forsøget har skabt grobund for en lokal debat.

I Prinsessegade kvarteret var der forsøg med trafiksanering. Formålet med forsøget var at efterprøve resultatet af mange års trafikdebat. Grundet vejarbejde i området var det ikke muligt at afprøve alle ønsker til forsøg i Miljøtrafikugen. I Miljøtrafikugen var der etableret tre spærringer på strategiske steder - to spærringer på Overgaden oven Vandet og en på Burmeistersgade, således at den gennemkørende trafik blev hindret. Der var etableret vendepladser, hvor dette var nødvendigt.

På baggrund af erfaringerne fortsætter de lokale beboere og øvrige interessenter debatten om områdets fremtidige trafikafvikling.

På Folehaven/Ellebjergvej og Grøndals Parkvej/Rebildvej var 60 km/t tavlerne overdækket, således at den normale hastighedsgrænse for byzone på 50 km/t gjaldt. Forsøget blev fulgt op af hastighedsmålinger før, under og efter forsøget. Ved Folehaven blev der opsat skilte med information om, at der afholdtes trafikforsøg med en hastighedsgrænse på 50 km/t.

Københavns Politi og Københavns Kommune vil efterfølgende overveje, om hastighedsgrænsen skal nedsættes permanent på hele Ring 2, samt hvorvidt dette vil skulle følges op af ombygninger af vejstrækninger. Der arbejdes på en lokal støjhandlingsplan for Folehaven. I planen, som forelægges for Teknik- og Miljøudvalget i første halvår 2006, indgår forslag om hastighedsnedsættelse..

I Vanløse var der forsøg med at normaliserer det 5-benede vejkryds Grøndals Parkvej, Rebildvej, C.F. Richs Vej, Apollovej og Randbølvej. Formålet med forsøget var at gøre det mere trygt at passere krydset for bløde trafikanter. Krydsets ene ben ved C.F. Richs Vej blev indsnævret ved at udvide fortovet i den sydlige side. Således blev gangafstanden over C.F. Richs Vej langs med GrøndalsParkvej væsentlig kortere. Samtidig blev højresvingsbanen på C.F. Richs Vej til Grøndals Parkvej inddraget til cykelsti, og cyklisterne "ruter" gennem krydset blev markeret med cykelsymboler.

Ansøgning om dette trafikforsøg betød, at Vej & Park indgik i en dialog med de to lokalråd samt beboere i området om, hvorledes krydset kan reguleres samt trafikafviklingen på de lokale veje i området.

På Vesterbro blev Istedgade indrettet som miljøprioriteret gade. Formålet med forsøget var, at det lokalt debatteredes, hvordan byens rum kunne udnyttes, og at nye fremadrettede muligheder blev afprøvet med udgangspunkt i Vesterbro Trafik- og Byrumsplan.

Målet med forsøget var at få bilerne til at køre langsommere og at gøre det nemmere for de bløde trafikanter at krydse Istedgade. I Miljøtrafikugen blev fortovene således udvidet i krydsene ved Saxogade og ved Eskildsgade. Derudover blev der afmærket en midterhelle på strækningen mellem Saxogade og Dannebrogsgade samt mellem Absalonsgade og Eskildsgade. På disse to strækninger blev parkeringen i begge sider fjernet.

Erfaringerne fra forsøget vil indgå i de vurderinger, som Vej & Park vil gøre i forbindelse med en evt. fremtidig ombygning af Istedgade.

På Kirkegårdsvej var der forsøg med markering af en grøn forbindelse. Formålet med forsøget var at afprøve, hvordan forslaget om at skabe en grøn forbindelse gennem hele Øresundsvejkvarteret med fokus på de bløde trafikanter fungerer i praksis. Borgerne i området håber på, at en grøn forbindelse vil virke identitetsskabende og være med til at binde kvarteret sammen.

Forsøget blev etableret på en strækning på Kirkegårdsvej. Strækningen blev ensrettet for biltrafik, og der blev samtidig etableret cykelbaner i hver retning. Derudover var der pyntet op med plantekasser, som skulle symbolisere det grønne.

Erfaringerne med forsøget vil indgå i det videre arbejde med områdefornyelse i Øresundsgadekvarteret

På Øresundsvej var der markeret cykelbaner og Spaniensgade var lukket for gennemkørsel. Formålet med forsøget var at sikre bedre forhold for cyklisterne på Øresundsvej samt at gøre krydset Øresundsvej/Kirkegårdsvej/Spaniensgade mere overskueligt og trygt at passere for fodgængere.

Samtidig blev der etableret støttepunkter for fodgængere på tværs af Øresundsvej, som også, tillige skulle fungere som hastighedsdæmpende foranstaltninger rettet mod bilerne på Øresundsvej.

Erfaringerne med forsøget vil indgå i det videre arbejde med områdefornyelse i Øresundsgadekvarteret

Smyrnavej var skiltet med parkeringsforbud. Formålet med forsøget var at få flere børn til at gå eller cykle til Sundbyøster Skole og dermed færre i bil. Derfor var ønsket at gøre det mere sikkert for fodgængere og cyklister på Smyrnavej ved skolen.

Hvis der fra beboernes side er interesse for at en permanent løsning, kan der arbejdes videre med at finde en permanent løsning.