

Omdannelse af Istedgade – Etape 4

Trafiknotat



Indhold

1	Indledning	3
1.1	Sammenfatning	4
2	Etape 1 – 3	6
2.1	Evaluering	8
3	Etape 4 i dag	9
3.1	Uhedsanalyse	11
4	Omverdeninddragelse	12
5	Etape 4 – fremtidig udformning	13
5.1	Endeligt principforslag	17
5.2	Dispositionsforslag	18
6	Tidsplan for projekrealisering	21

Indledning

Københavns Borgerrepræsentation bevilgede i juni 2007 midler til første etape af omdannelsen af Istedgade. Ønsket var at skabe bedre forhold for cyklister. I august 2009 vedtog Borgerrepræsentationen, at Istedgade desuden skulle indrettes med fokus på bedre og mere trygge forhold for lette trafikanter, fremkommelighed for busser, reduktion af biltrafikken og deres hastighed, og understøttelse af Istedgade som lokal handelsgade.



Figur 1: Istedgade opdelt i Etape 1 - 3 og Etape 4.

Istedgade er herefter blevet planlagt og omdannet i 4 etaper. I 2015 stod Etape 1 – 3 af Istedgade klar med ny udformning, der medførte bl.a. brede fortove, hastighedsdæmpning med hævede flader og bump, ensartede busstoppesteder i lommer og gennemførte fortove over sidevejstilslutninger.

Den sidste korte strækning af Istedgade ud for Enghave Plads skal nu omdannes. Denne strækning har en anden profil end strækningen på Etape 1 – 3. Åbningen af metrostationen på Enghave Plads har medført, at byrummet er blevet til et trafikknudepunkt. Trafikafviklingen er blevet mere intens med tilstedeværelsen af mange lette trafikanter – blandt til og fra metrostationen. Yderligere er koncentrationen af butikker, cafeer og lignende mindre ud for Enghave Plads sammenlignet med den øvrige, smallere del af Istedgade.

Som led i planlægningen af Istedgades Etape 4 er følgende analyser og processer gennemført;

- **Istedgades Etape 1 – 3:**
 - Trafikale forhold på Etape 1 – 3
 - Efterevaluering af Etape 1 – 3
- **Etape 4 i dag:**
 - Trafikale forhold på Istedgade ved Enghave Plads
 - Uheldsanalyse for perioden 2014-2019
- **Omverdeninddragelse:**
 - Inddragelse af lokale interessenter
 - Internetbaseret spørgeskemaundersøgelse
- **Etape 4 – fremtidig udformning:**
 - Opsummering af vurderinger og beslutninger
 - Endeligt principforslag for Etape 4

På grund af COVID-19 pandemien har trafiksituationen generelt været unormal med færre biler, cykler og fodgængere på vejene. Da det kan give et skævt billede på trafiksituationen, har det derfor ikke været hensigtsmæssigt at lave video- og adfærdsanalyser på trafikken på Istedgade. Ligeledes har det heller ikke været hensigtsmæssigt at lave trafiktællinger.

Det har heller ikke været muligt at afholde større lokale arrangementer for de lokale borgere. I stedet er borgere og lokale interessenter blevet inddraget via online- og telefonmøder og spørgeskemaundersøgelser. Via disse inddragelsesprocesser har det været muligt at indsamle viden og input om, hvad borgere og lokale interessenter synes om de trafikale forhold ved Istedgade ved Enghave Plads i dag, hvordan de oplever trafikafviklingen, og hvilke ønsker de har til den fremtidige udformning af Etape 4.

1.1

Sammenfatning

Etape 1 – 3

Målet med omdannelsen af Istedgade har været at omdanne den eksisterende bydelsgade til en strøggade med fokus på handelsliv, busser, fodgængere og cyklister, men uden gennemgående cykelstier. Omdannelsen har medført, at kørebanen er indsnævret og fortovene er udvidet. Der er etableret hævede flader og gennemførte fortov ved alle sidevejstilslutninger. Yderligere er belysningen blevet optimeret.

Omdannelsen af Istedgade Etape 1 – 3 har medført en markant forskydning i anvendelsen af gaden. Biltrafikken er faldet, antallet af buspassagerer er faldet marginalt, mens cykel- og fodgængertrafikken er steget markant. De lette trafikanters tryghed er yderligere blevet forbedret.

Etape 4 i dag

Istedgade ved Enghaveplads er en bred vej med smallere fortov end på den indre strækning. Der er to krydsningspunkter over vejen; torontoanlæg ved Flensborggade og midterhelle ved Haderslevgade. Denne del af Istedgade er et trafikalt knudepunkt. Enghave Plads metrostation er åbnet og det medfører en del passagertrafik i form af fodgængere og cyklister til de nye cykelstativer.

Uheldsanalyse på Istedgade ved Enghave Plads

Der er lavet et udtræk af uheld i Vejman for Istedgade mellem Flensborggade og Enghavevej. Udtrækket er lavet for en fem-årig perioden fra 2015-2019. I den periode har politiet registreret tre uheld fordelt på:

- 1 personskadeuheld
- 2 materielskadeuheld

De tre uheld er af så forskellig karakter, at der ikke kan tegnes noget særligt uheldsmønster. Herved er der heller ikke grundlag for at udarbejde løsninger til forebyggelse af særlige uheld.

Omverdeninddragelse

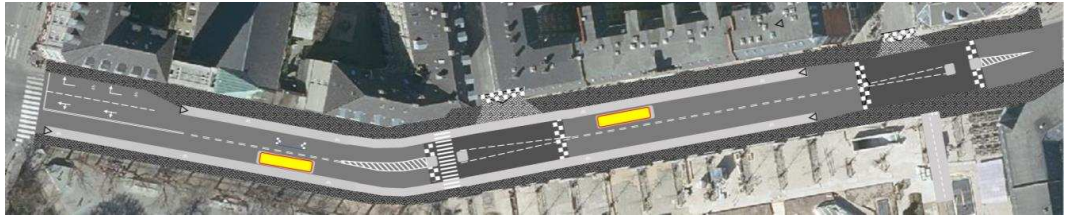
Borgere og lokale interessenter er blevet inddraget i planlægningsprocessen af Istedgades Etape 4. Det er sket gennem møder og en internetbaseret spørgeskemaundersøgelse. Generelt er ønskerne til Etape 4;

- Bedre cyklistforhold
- Brede fortov
- Mere sikre krydsningsforhold
- Skolepatrulje ved Haderslevgade

- Reduktion af bilernes hastighed

Etape 4 – fremtidig udformning

De trafikale forhold ved Enghave Plads taler for, at der skal etableres tiltag for de lette trafikanter. Det vil sige, at der skal etableres krydsningsheller ved Flensborggade og Haderslevgade, hvor der også skal være fodgængerfelt til Tove Ditlevsens Skoles elever og skolepatrulje.



Figur 2: Principforslag til omdannelse af Istedgades Etape 4.

Den lavere koncentration af butikker, cafeer og lignende taler for, at noget af det brede fortov i stedet anvendes til cykelsti. Herved skabes også en bedre cykelforbindelse til Enghavevej, hvor der i dag er cykelsti.

De hævede flader, den smallere kørebane og nye pudebump skal medvirke til en reduktion af bilernes hastighed.

Dette løsningsforslag indeholder ikke nye parkeringspladser på Istedgade og det påvirker ikke eksisterende træer ved og på Enghave Plads.

Tidsplan for projektrealisering

• Efter politisk vedtagelse og afsættelse af midler til anlægsprojekt skal følgende milepæle gennemføres, se tabel herunder. Efter politisk behandling kan en proces på op mod 2 år forventes inden det endelige projekt kan tages i anvendelse.

Milepæle	Varighed
Rådgiverudbud og indgåelse af kontrakt	2 måned
Opmåling	2 måneder
Myndighedsprojekt	4 måneder
Myndighedsbehandling	1 måned
Hovedprojekt	4 måneder
Entreprenørudbud og indgåelse af kontrakt	2 måned
Anlægsperiode (herunder ledningsomlægninger)	6 måneder

Etape 1 – 3



Figur 3: Etape 1 - 3 på Istedgade markeret med rødt.

Københavns Kommune har gennemført en større ombygning af Istedgade for blandt andet at skabe bedre cykelforhold. Målet med projektet har været at omdanne den eksisterende bydelsgade til en strøggade med fokus på handelsliv, busser, fodgængere og cyklister, men uden gennemgående cykelstier.

Tidslinje for Etape 1 – 3:

- 2009:** Arbejde med forundersøgelser igangsat.
- 2010:** Dispositionsforslag godkendt politisk og arbejdet med projektforslaget igangsat. Gennemførsel af interview med de handlende i gaden. Event med 'Din mening for en muffin' med interview af borgere samt spørgeskemaundersøgelse blandt borgerne og trafikanter på Vesterbro.
- 2011-12:** Projektering og udbud.
- 2013:** Etape 1+2 fra Reventlowsgade til Gasværksvej stod færdigt.
- 2014:** Etape 3 fra Gasværksvej til Enghave Plads udbudt
- 2015:** Etape 3 Færdig i maj



Figur 4: Det nye Istedgade. Tv.: De brede fortov giver bedre plads til handelslivet og cafeerne. Th.: Ved busstoppestederne er der korte cykelstier. Kilde: Mapillary.

Efter omdannelsen af Istedgades Etape 1 – 3 er fortovene blevet bredere for at understøtte handelslivet og cafeerne på strækningen. Tilsvarende er kørebanen blevet smallere.

Vejbelysningen er optimeret og vejen er pålagt 30 km/t hastighedszone med supplerende fartdæmpende foranstaltninger i form af pudebump og hævede flader. Der er i dag en årsdøgns trafik på Istedgade på godt 6.100 biler og 6.200 cykler (kilde: kbhkort.kk.dk).

De hævede flader er placeret ved sidevejstilslutningerne langs Istedgade. Her er fortovene ført over sidevejstilslutningerne, så vigepligtsforholdene er særligt tydelige.



Figur 5: Der er hævede flader samt gennemførte fortov ved sidevejstilslutningerne på hele Etape 1 – 3 (kilde: Google Maps).

Ved busstoppestederne er der korte cykelstier. Der er afmærket blåt cykelfelt efter busstoppestedet, hvor cyklisterne skal flette ind med biltrafikken. Ved to af busstoppestederne er der pudebump, der er dimensioneret, så de ikke påvirker busserne.



Figur 6: Busstoppested på Istedgade. Der er en kort cykelsti ved hvert stoppested på strækningen. Ved dette stoppested er også pudebump (kilde: Kbhkort.kk.dk).

Evaluering

Omdannelsen af Istedgade skulle ændre gadens profil til at blive en strøggade, med fokus på gode fodgængerforhold, lave kørselshastigheder og understøttelse af Istedgade som lokal handelsgade. Istedgade skal være et handelsmæssigt samlingspunkt med en stor koncentration af butikker, café- og restaurationsmiljøer. Som bydelens samlingspunkt betyder det, at mange borgere bruger gaden hver dag.

For at vurdere effekten af omdannelsen gennemførte Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning i samarbejde med Via Trafik en evaluering af Etape 1 – 3 i 2016¹.

Omdannelsen af Istedgade Etape 1 – 3 har medført en markant forskydning i anvendelsen af gaden. Biltrafikken er faldet, antallet af buspassagerer er faldet marginalt, mens cykel- og fodgængertrafikken er steget markant.

Før omdannelsen kørte knap halvdelen af trafikanterne på Istedgade i bil. Efter ombygningen er dette faldet til omkring en tredjedel. Yderligere er bilernes hastighed også faldet efter der er etableres 30 km/t hastighedszone med supplerende hævede flader og pudebump. Gennemsnitshastigheden ligger under de tilladte 30 km/t mens 85 % fraktilen² ligger en anelse højere end hastighedsgrænsen.

Før omdannelsen af Istedgade cyklede der godt 4.000 dagligt på gaden. Målinger efter ombygningen talte ca. 6.000 cykler – en stigning på ca. 45 %. Denne stigning, og faldet i antal biler betyder, at der nu kører omkring lige så mange cykler som biler på Istedgade. Interviews af cyklister efter omdannelsen af Istedgade viser desuden, at cyklisternes tryghed på Istedgade er steget signifikant. De primære forhold, der gør cyklisterne utrygge på Istedgade er, at der ingen cykelsti er og at der er meget biltrafik.

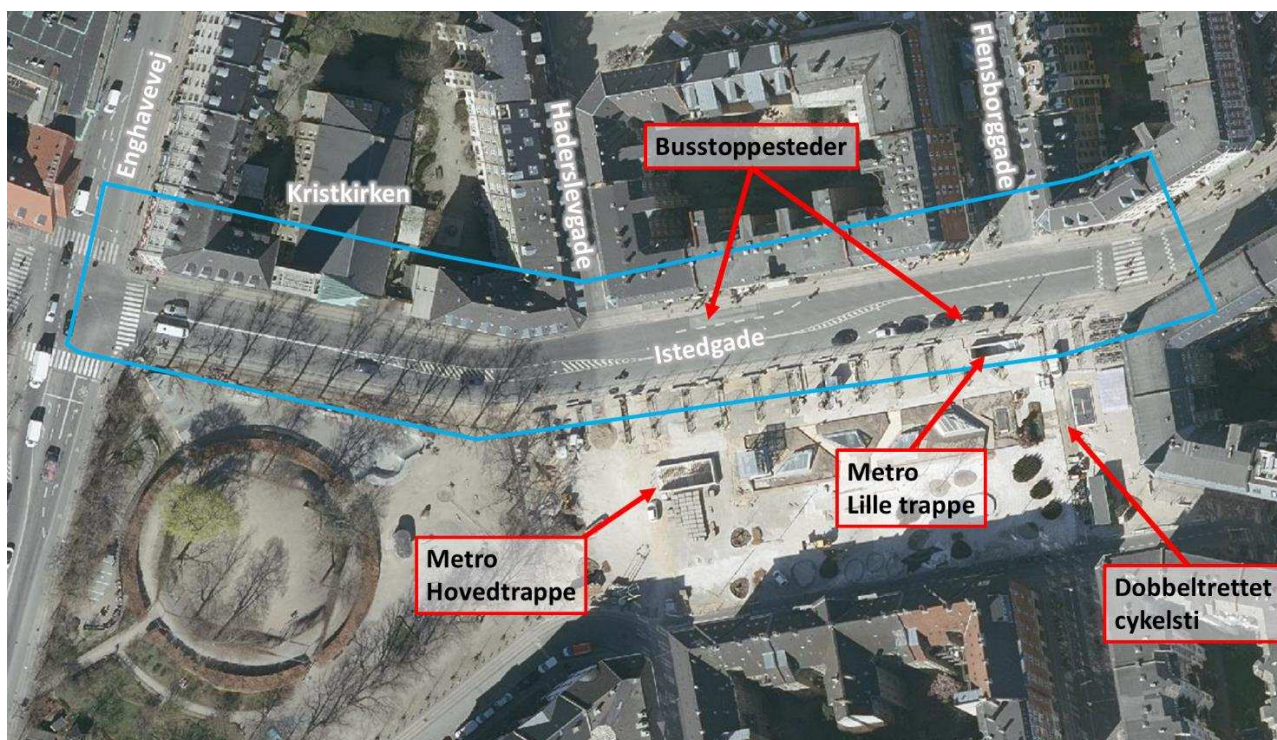
Interviews af fodgængere på Istedgade efter omdannelsen viser, at omkring halvdelen af de adspurgte føler sig mere trygge ved at færdes på Istedgade. Kun 5 % af de adspurgte føler sig mindre trygge efter omdannelsen. De primære forhold, der gør fodgængerne utrygge på Istedgade er, at andre fodgængere og cyklister viser for lidt hensyn og at der er cyklister på fortovet.

Udviklingen i trafikken indikerer, at Istedgade nu fungerer som den strøggade det var hensigten at omdanne gaden til. Omdannelsen har betydet, at gaden ikke længere blot er et vejareal, men kan udvikle sig til et byrum, som aktivt kan bruges.

¹ *Evaluering af Istedgade – bedre forhold for cyklister*, Københavns Kommune & Via Trafik Rådgivning, 2016

² 85 % fraktilen er den hastighedsgrænse, som 85 % af bilerne holder sig under. Herved er der 15 % af bilerne, der overskrider den hastighed.

Etape 4 i dag



Figur 7: Etape 4 - ved Enghave Plads.

Istedgades Etape 4 er beliggende ved Enghave Plads og strækker sig over ca. 210 m. Kørebanen er bred og fortovene er smallere end på Etape 1 – 3. Der er to krydsningspunkter over Istedgade; en krydsningshelle ved Haderslevgade og et hævet fodgængerfelt med gule blink (torontoanlæg) ved Flensborggade.



Figur 8: Tv.: Krydsningshelle ved Haderslevgade. Th.: Torontoanlæg ved Flensborggade.

Der er en del lette trafikanter, der krydser Istedgade. Metroens brugere benytter primært hovedtrappen til og fra metroen, og krydser i stort omfang Istedgade ved Haderslevgade. Ved torontoanlægget ved Flensborggade er der i dag skolepatrulje fra Tove Ditlevsens Skole og mange krydsende børn omkring skoledagens begyndelse. Skolebestyrelsen har dog efterspurgt, at skolepatruljen står ved krydsningshellen ved Haderslevgade, og at skoleeleverne henvises til at krydse Istedgade her. Det er dog pt. ikke muligt, da der ikke er fodgængerfelt her.

På tværs af Enghave Plads løber en dobbeltrettet cykelsti som forbinder Flensborggade syd for Enghave Plads med Flensborggade nord for. Cykelstien stopper umiddelbart før fortovet på Istedgade.

Der er to busstoppesteder placeret mellem Haderslevgade og Flensborggade. De servicerer buslinje 23, der kører hvert 30. minut.



Figur 9: Tv.: Adgang ved Istedgade til dobbeltrettet cykelsti hen over Enghave Plads. Th.: Busstoppested ud for Enghave plads (retning ind mod Københavns Hovedbanegård).

Ved begravelser i Kristkirken holder kirkens rustvogn på Istedgade ud for kirken.

Der er i dag ingen parkeringspladser udlagt på Etape 4 strækningen, jf. kbhkort.kk.dk. Der er heller ingen vejtræer på fortovene. Der er dog træer bag indhegning og ved cykelstaterne på Enghave Plads.



Figur 10: Tv.: Istedgade ud mod Enghavevej med træer bag hegnet. Th.: Træer ved cykelstaterne på Enghave Plads.

3.1

Uhedsanalyse

Der er lavet et udtræk af uheld i Vejman for Istedgade mellem Flensborggade og Enghavevej. Udtrækket er lavet for en fem-årig periode fra 2015-2019. I den periode har politiet registreret tre uheld fordelt på:

- 1 personskadeuheld
- 2 materielskadeuheld

De tre uheds stadfæstelse kan ses i figur 11 og de er beskrevet i tabel 1.



Figur 11: Politiregistrerede uheld på Istedgade mellem Enghavevej og Flensborggade (2015-2019).

ID	Uhedsbeskrivelse
1	En personbil kom kørende på Flensborggade i sydgående retning. Ved krydset med Istedgade kørte personbilen frem og ramte en fodgænger, som gik langs Istedgade og krydsede Flensborggade i vestlig retning.
2	En personbil foretog en bakkemanøvre på Istedgade ved Haderslevgade i nordøstlig retning. I den forbindelse ramte personbilen en fodgænger, som dog ikke kom til skade. Personbilen flygtede herefter fra stedet.
3	En personbil forsøgte at køre fra politiet. Fører og passagerer sprang ud af personbilen mens den var i fart og flygtede fra stedet. Personbilen, uden fører og passagerer, trillede videre og ramte hegnet ved metrobyggeriet på Enghave Plads.

Tabel 1: Beskrivelse af politiregistrerede uheld på Istedgade (2015-2019).

De tre politiregistrerede uheld på strækningen er af meget forskellig karakter. Der er herved ikke noget gennemgående uheldsmønster. Dette gør, at der ikke på baggrund af de politiregistrerede uheld er noget datagrundlag for at udarbejde tiltag og løsningsforslag til forebyggelse af fremtidige uheld. Tiltag og løsningsforslag på Istedgade skal i stedet for gennemføres på et mere generelt trafiksikkerhedsmæssigt grundlag.

Omverdeninddragelse

Borgere og lokale interessenter er blevet inddraget i planlægningsprocessen af Istedgades Etape 4. Det er sket ved samtaler og møder med Vesterbro Lokaludvalg, lokale erhvervsdrivende, Tove Ditlevsens Skole nord for Istedgade og repræsentanter fra Kristkirken, samt en internetbaseret spørgeskemaundersøgelse.

For en detaljeret gennemgang af omverdeninddragelsen henvises til 'Istedgade etape 4, Hvidbog, april – juni 2020' udarbejdet af Via Trafik for Københavns Kommune.

Omverdeninddragelsen har været med til at forme det endelige løsningsforslag for Istedgades Etape 4. Inddragelsen har i høj grad resulteret i ønsker, der knytter sig til fodgængere, cyklister og brugere af den kollektive trafik. Der er et behov for at sænke bilernes hastighed og for "mere ordnede forhold" – da Enghave Plads er et trafikknudepunkt. På baggrund af inddragelsen kan opsummeres følgende;

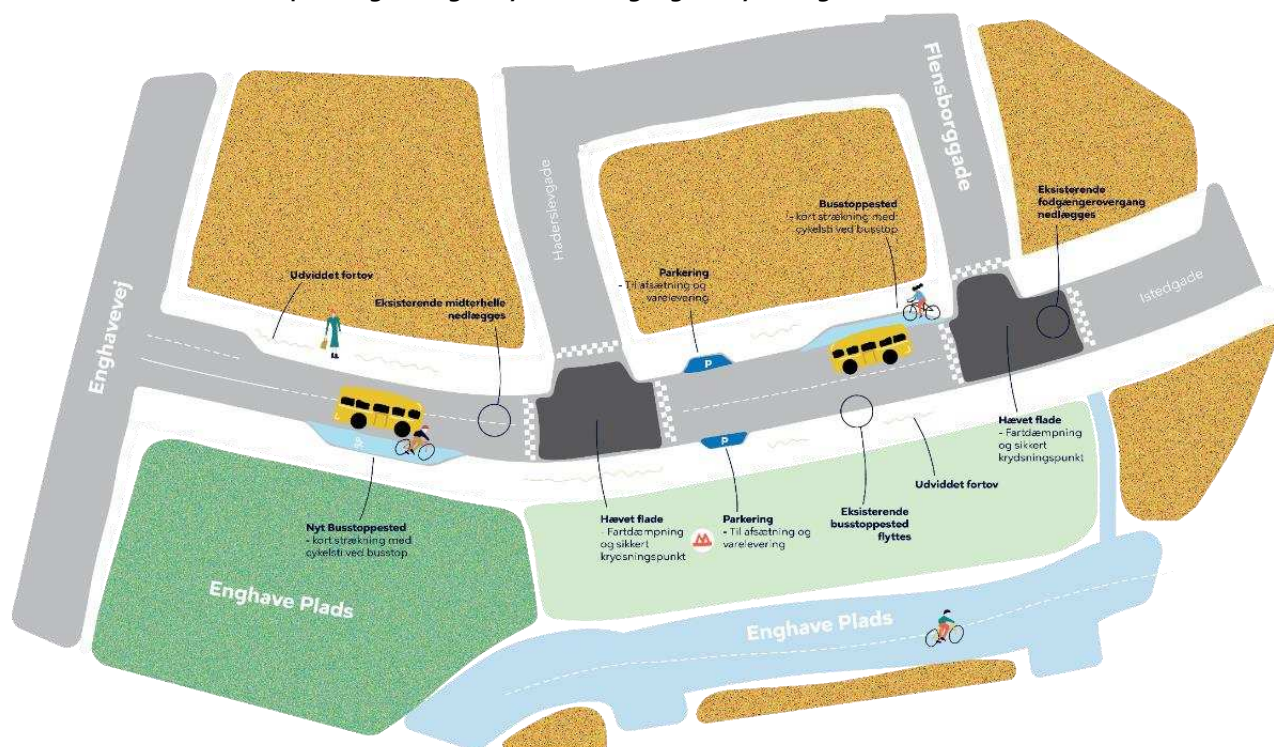
- **Tove Ditlevsens Skole:** Ønske om sikker krydsning over Istedgade ved Haderslevgade og reduktion af bilernes hastighed. Yderligere opmærksomhed omkring den dobbeltrettede cykelstis udmunding fra Enghave Plads til Istedgade, og at busstoppestedet kan gøre det svært at se cyklisterne.
- **Vesterbro Lokaludvalg:** Vigtigt med krydsningspunkter ved Haderslevgade og Flensborggade, og at reducere bilernes hastighed. Brede fortove foretrækkes. Lokaludvalget ser gerne, at der etableres cykelstier. Det er også efterspurgt, om der ved Enghavevej kan etableres en form for byport på Istedgade.
- **De erhvervsdrivende på Enghave Plads:** Det opleves, at der er meget biltrafik og at bilerne kører med høj hastighed. Derfor ønskes det, at der etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger. Endvidere ønskes det, at der etableres brede fortove som på Etape 1 – 3. Cykelstier er ikke noget de erhvervsdrivende efterspørger. I stedet ønskes plads til bilparkering, så varelevering og kunder kan parkere ved butikkerne.
- **Kristkirken:** Ved begravelser kan det være problematisk for rustvognen og en større forsamling af mennesker at finde et trygt ophold på fortovet. Det er vigtigt, at rustvognen kan holde tæt på kirken, så kisten ikke skal bæres for langt.
- **Spørgeskemaundersøgelse:**
 - **Etape 1 – 3:** Brede fortove fungerer godt, men cyklistforholdene kan opleves utrygge
 - **Generelle ønsker til Etape 4:** Stort ønske om sammenhængende cykelsti, brede fortove, midterheller og fodgængerfelt. Der er ikke et stort behov for parkeringspladser

Etape 4 – fremtidig udformning

Den fremtidige udformning af Istedgades Etape 4 er blevet drøftet og vurderet på baggrund af de indledende analyser, borgerinddragelse og projektmøder med Københavns Kommune, lokale interessenter (Vesterbro Lokaludvalg, Tove Ditlevsens Skole, Kristkirken, mv.). Herved er der blevet drøftet flere forskellige udformninger af Etape 4, hvor der har været fokus på henholdsvis cyklistforhold, krydsningsforhold, parkering, osv.

Der er udarbejdet fire principskitser med løsningsforslag til den fremtidige udformning af Etape 4. Hovedtemaerne for disse principforslag har været, om der skal etableres cykelsti, om der skal være krydsningsheller, om der skal etableres parkering, og i hvilket omfang fortovene skal gøres bredere.

Principforslag 1 – ingen cykelstier og ingen krydsningsheller



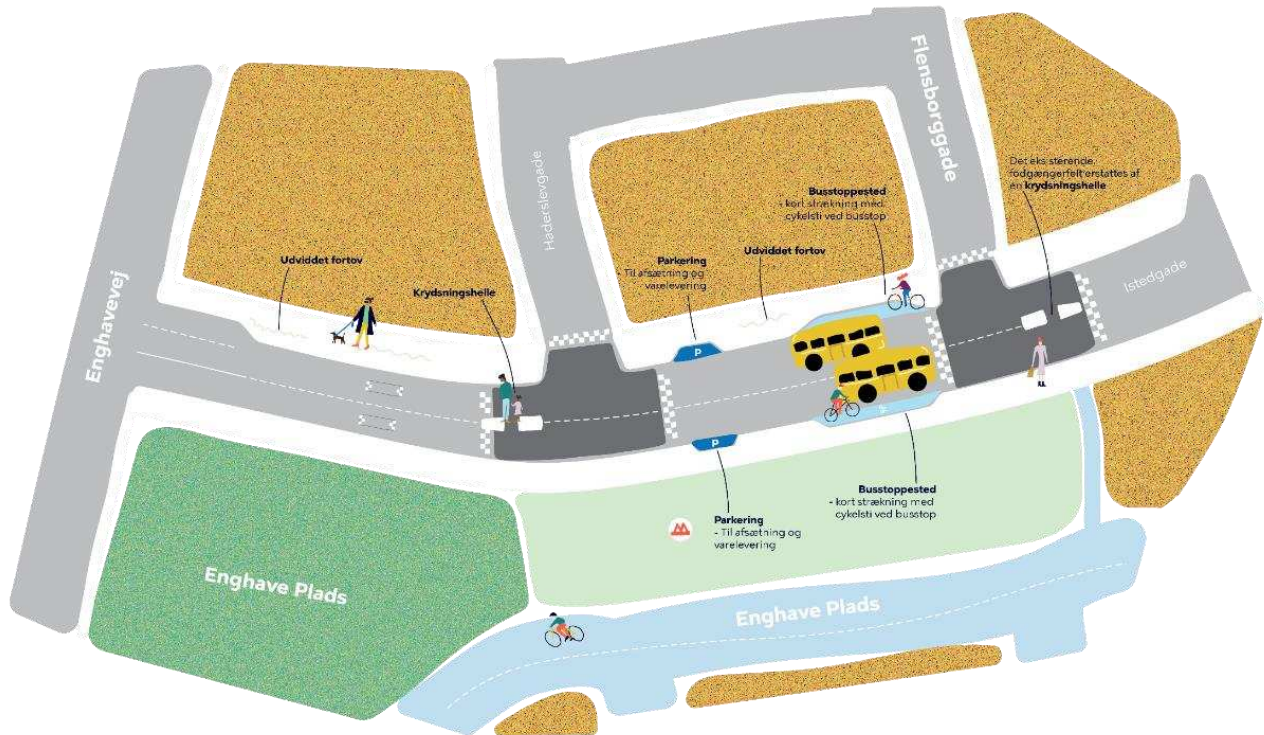
Figur 12: Principforslag 1 - ingen cykelstier og ingen krydsningsheller.

Dette forslag er en direkte forlængelse af Etape 1 – 3, med brede fortove og en gade, hvor cykler og biler deles om vejarealet. Busstoppestedet i østgående retning er flyttet, for at give bedre oversigt for cyklisterne.

Som i Etape 1 – 3 er der korte strækninger med cykelsti ved begge stoppesteder, så cyklisterne ikke skal overhale busserne ved stoppestederne. Hævede flader sænker hastigheden og giver gode krydsningsmuligheder ved sidevejstilslutningerne.

Der etableres parkering til de handlende ved Haderslevgade.

Principforslag 2 – ingen cykelstier men med krydsningsheller

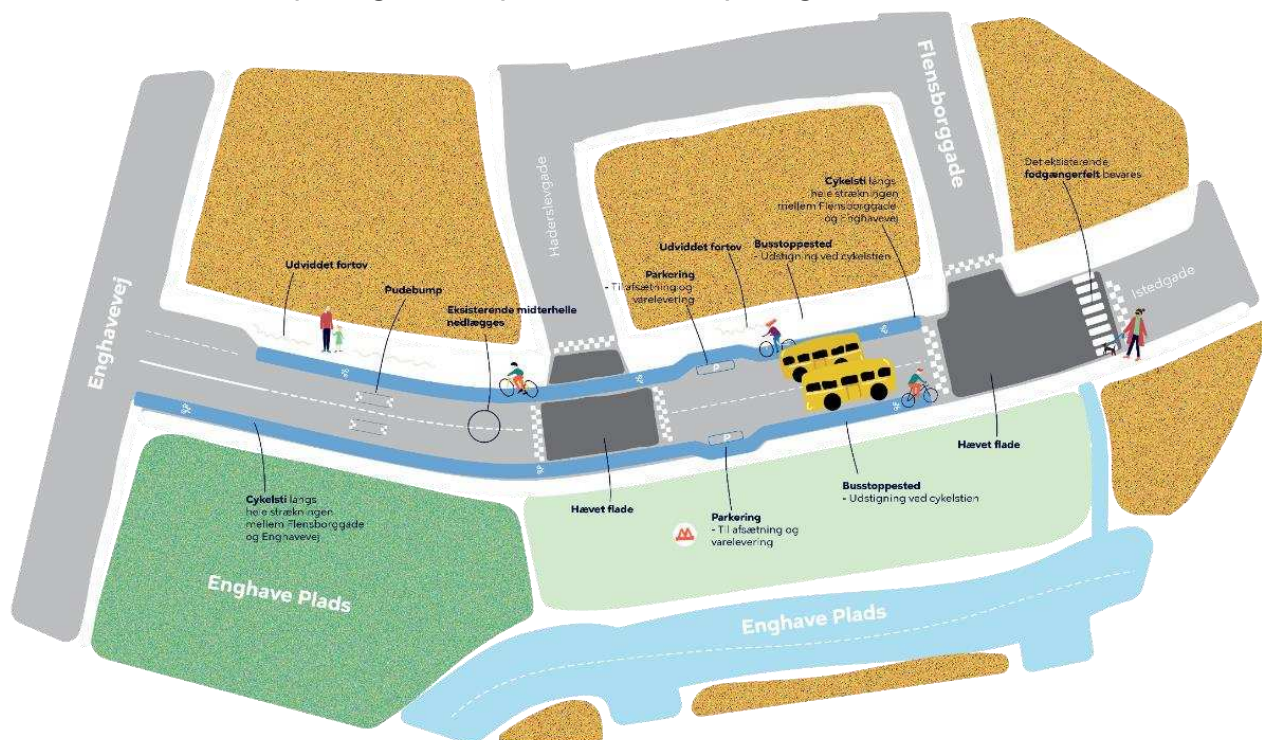


Figur 13: Principforslag 2 - ingen cykelstier men med krydsningsheller.

Her er igen taget udgangspunkt i Etape 1 – 3, om at cykler og biler skal deles om vejarealet. Men fortovet er kun bredere på den nordlige side af Istedgade. Der etableres krydsningsheller og hævede flader ved Flensborggade og Haderslevgade, som gør det mere sikkert for lette trafikanter at krydse vejen.

Der anlægges pudebump ud for Kristkirken, som skal sikre, at bilerne sætter hastigheden ned. Busstoppestederne er placeret omtrent som i dag og der etableres parkering til de handlende ved Haderslevgade.

Principforslag 3 – med cykelsti men uden krydsningsheller



Figur 14: Principforslag 3 - med cykelsti men uden krydsningsheller.

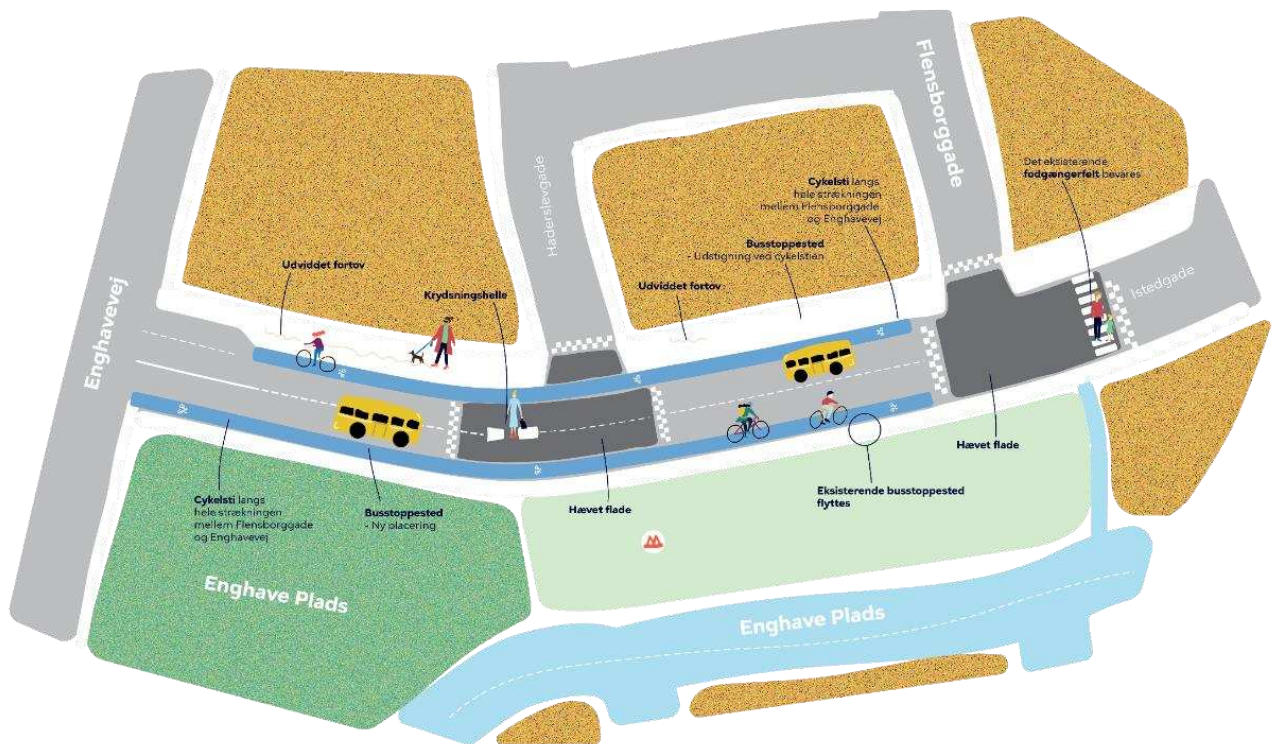
I dette principforslag etableres der cykelstier mellem Flensborggade og Enghavevej. Dette giver en bedre cykelforbindelse til cykelstierne på Enghavevej, samt til den dobbeltrettede cykelsti over Enghave Plads.

Det nordlige fortov udvides og gøres bredere. Der etableres pudebump ud for Kristkirken, som skal sikre, at bilerne sætter hastigheden ned.

Som i Etape 1 – 3 er der hævede flader ved sidevejstilslutningerne. Krydsningshellen ved Haderslevgade nedlægges. Den eksisterende hævede flade øst for Flensborggade forlænges og fodgængerfeltet bevares.

Busstoppestederne er placeret omtrent som i dag og der etableres parkering ved Haderslevgade.

Principforslag 4 – med cykelsti og med krydsningsheller



Figur 15: Principforslag 4 - med cykelsti og med krydsningsheller.

I dette scenarie etableres der cykelstier. Der etableres hævede flader ved de to sidevejstilslutninger og krydsningshelle ved Haderslevgade. Fodgængerfeltet ved Flensborggade bevares.

I dette scenarie gøres der ikke plads til parkering. Derimod kan fortovet gøres bredere på hele strækningen.

Busstoppestederne placeres forskudt og busserne holder ude på vejen.

5.1

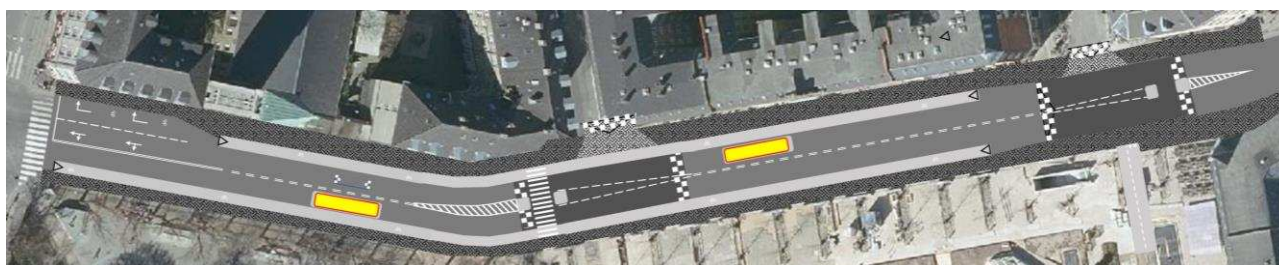
Endeligt principforslag

Med åbningen af metrostationen Enghave Plads er byrummet blevet til et trafikknudepunkt. Trafikafviklingen er blevet mere intens med passagerer til og fra metrostationen. Det gælder både passagerer til fods eller på cykel til og fra cykelstativene på Enghave Plads. Yderligere er der en del skolebørn, der krydser Istedgade om morgenen. Der er på denne strækning også en lavere koncentration af butikker og cafeer – noget der er meget af på den resterende strækning af Istedgade.

Alt dette taler for, at der skal etableres ordnede forhold for de lette trafikanter. Krydsningsheller skaber et støttepunkt til dem, der krydser vejen. Et nyt fodgængerfelt ved Haderslevgade tydeliggør dette krydsningspunkt og tillader skolepatruljen at stå her.

Den lavere koncentration af butikker, cafeer og lignende taler for, at noget af det brede fortov i stedet anvendes til cykelsti. Herved skabes også en bedre cykelforbindelse til Enghavevej, hvor der i dag er cykelsti.

På baggrund af de indledende analyser, de fire principskitser, samt borgerinddragelsen er der udarbejdet et endeligt principforslag til den fremtidige udformning af Istedgades Etape 4.



Figur 16: Endeligt principforslag for Istedgades fremtidige udformning i Etape 4.

I denne udformning etableres der cykelsti på strækningen mellem Flensborggade og Enghavevej, med afkortet cykelsti frem mod krydset med Enghavevej.

Som i Etape 1 – 3 etableres der hævede flader og gennemførte fortov ved sidevejstilslutningerne. For at forbedre krydsningsforholdene skal der være krydsningsheller ved begge sidevejene. Krydsningshellen ved Haderslevgade suppleres yderligere med fodgængerfelt så skolepatruljen kan stå her om morgenen ved skolestart.

Torontoanlæg og fodgængerfelt ved Flensborggade nedlægges. Det vurderes at være en bedre trafiksikkerhedsmæssig løsning med kun ét fodgængerfelt på så kort en strækning.

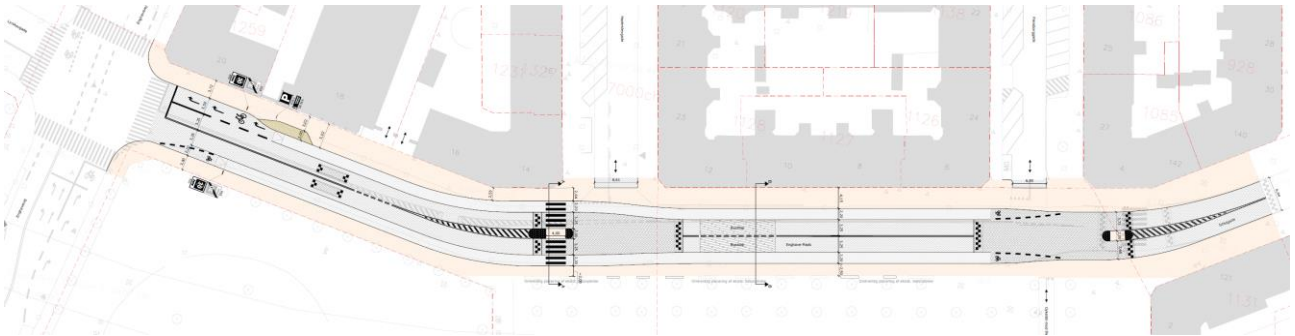
Udover de hævede flader skal pudebump supplere med hastighedsnedsættelse. Desuden indsnævres kørebanen i forhold til i dag, hvilket ligeledes kan have en fartdæmpende effekt.

Busserne skal holde ude på vejen som de også gør på Etape 1 – 3 strækningen. Hvor præcist busstoppestederne skal placeres, er stadig åbent. I retning mod Hovedbanegården kan busstoppestedet flyttes længere mod vest, så oversigtsforholdene ved den dobbeltrettede cykelsti på Enghave Plads forbedres. Dette stoppested kan ligge både vest eller øst for Haderslevgade.

Der er i omverdeninddragelsen ikke udtrykt et behov for parkering ved Enghave Plads. Der er derfor ikke udlagt ny parkering i Etape 4. Da der i dag ikke er udlagt parkering på Istedgade ved Enghave Plads vil den nye udformning af gaden ikke påvirke parkeringsregnskabet.

Løsningsforslaget vil heller ikke påvirke træregnskabet. De træer, der er ved og på Enghave Plads, vil være uberørt af omdannelsen i Etape 4.

5.2 Dispositionsforslag

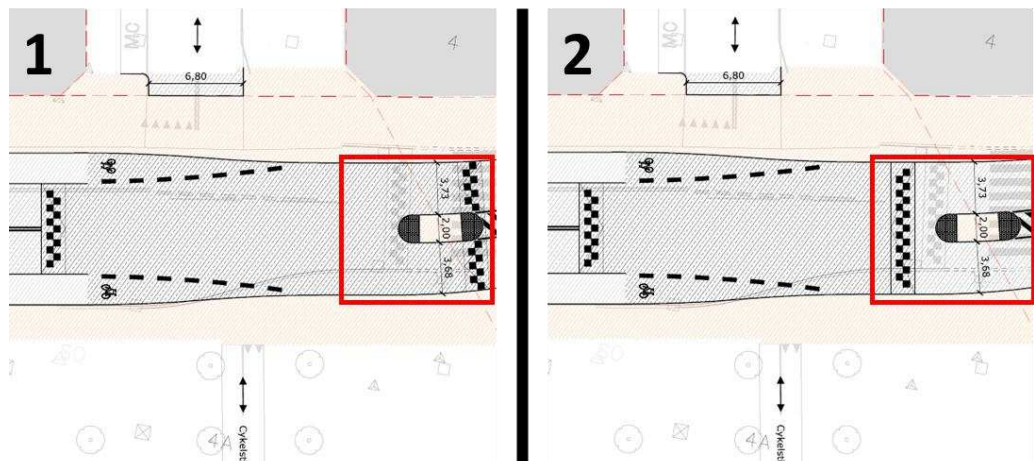


Figur 17: Gengivelse af situationsplan for Istedgade (etape 4). Ikke målfast.

I dispositionsforslagsfasen er den endelige udformning af Istedgades Etape 4 blevet vurderet. Det omfatter placering af busstoppesteder, detailudformning af de hævede flader og krydsningspunkterne, cykelstiernes forløb, placering af pudebump og parkeringsmuligheder for Kristkirkens rustvogn.

Busstoppestederne placeres umiddelbart øst for Haderslevgade, lige før den hævede flade i krydset. Herved er de tæt placeret på metrostationens hovedtrappe, så skift mellem bus og metro gøres lettere og hurtigere. Yderligere sikres bedre oversigtsforhold ved den dobbeltrettede cykelsti på Enghave Plads.

Der etableres hævede flader ved Flensborggade og ved Haderslevgade. Ved Flensborggade er kigget på forskellige løsninger for udformning af den hævede flade, se figur 18. En løsning hvor den hævede flade er "lang", hvor den starter før krydsningshellen, og en løsning hvor den hævede flade er "kort" og starter efter krydsningshellen.

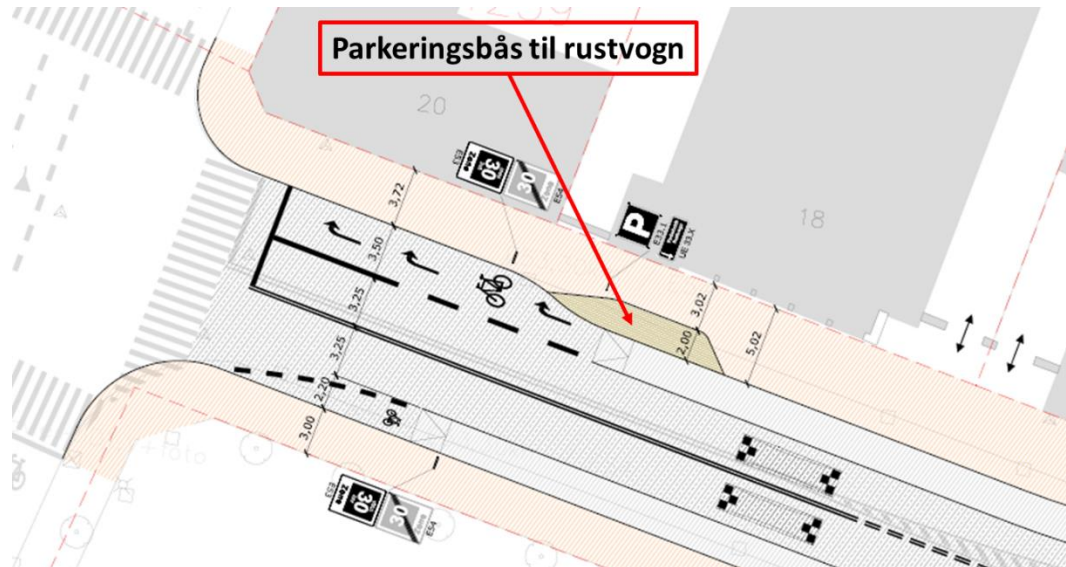


Figur 18: Hævet flade ved Flensborggade. Tv.: Den hævede flade starter før krydsningspunktet. Th.: Den hævede flade starter efter krydsningspunktet.

For at skabe større sammenhæng mellem den hævede flade og krydsningspunktet arbejdes der fremadrettet med løsning 1 i figur 18.

I figur 18 ses også cykelstiernes start og slut i den østlige ende af Etape 4. Her kører cyklisterne til og fra cykelstierne på den hævede flade. Adgangen til og fra den dobbeltrettede cykelsti er tæt på de nye cykelstier.

I den vestlige ende afkortes cykelstien i vestgående retning og cykelstitrafikken og biltrafikken blandes i højresvingsbanen, jf. figur 19.



Figur 19: Etape 4 ved krydset med Enghavevej. Cykelstien i vestgående retning afkortes og der etableres kombineret højresvings- og cykelbane. Der etableres en parkeringsbås til Kristkirkens rustvogn på fortovet. Pudebump placeres så der kan svinges til og fra de to indkørsler ved Kristkirken.

Der kan etableres en parkeringsbås til rustvognen på det brede fortov. Herved vil trafikken på vejen og cykelstien kunne afvikles uden gener for trafikanterne. Dog vil fortovsarealet blive indsnævret når rustvognen holder her. Særligt kan der blive trængt når der samtidig står kirkegængere på fortovet.

Der er kigget på andre løsningsforslag for hvordan rustvognen kan parkere ved begravelser. Det kan bl.a. være, at den holder ude på vejen ved cykelstikantstenen. Her vil den dog blokere for biltrafikken. Kistebærere skal krydse cykelstien for at nå rustvognen.

Der er også kigget på en løsning, hvor cykelstien afkortes og der afmærkes en cykelbane med stiplet linje.

6

Tidsplan for projekrealisering

Efter politisk vedtagelse og afsættelse af midler til anlægsprojekt skal følgende milepæle gennemføres, se tabel herunder. Efter politisk behandling kan en proces på op mod 2 år forventes inden det endelige projekt kan tages i anvendelse.

Milepæle	Varighed
Rådgiverudbud og indgåelse af kontrakt	2 måned
Opmåling	2 måneder
Myndighedsprojekt	4 måneder
Myndighedsbehandling	1 måned
Hovedprojekt	4 måneder
Entreprenørudbud og indgåelse af kontrakt	2 måned
Anlægsperiode (herunder ledningsomlægninger)	6 måneder

Via Trafik Rådgivning A/S

Søvej 13 B 3460 Birkerød

T.: 4820 9000

E.: via@via trafik.dk

www.via trafik.dk

CVR. nr.: 25115708

Via Trafik Aarhus

Inge Lehmanns Gade 10, 7. sal

DK-8000 Aarhus C

T.: 8626 6070

E.: via@via trafik.dk