

Bilag 6

Kvæsthusselskabet

Sankt Annæ Plads

Cyklister

NOTAT
30. maj 2013
PSA/pg

0 Indholdsfortegnelse

_Toc3551801701	Indledning
1	
2	Prioritering af byliv
3	Cykelstier – en trafikal vurdering
4	Københavns kommunes cykelstiprioritering
5	Konklusion

1 Indledning

I planlægningen af ombygningen af Sankt Annæ Plads opretholdes og videreføres den nuværende hovedstruktur med et bredt grønt midterfelt, der flankeres af to ensrettede kørespor og fortove. Pladsen disponeres i fremtiden i forhold til at forbedre forholdene for cyklister i bylivet og de bløde trafikanter, som en sammenhængende plads med et ensartet belægningsudtryk, med bredere fortove, smallere kørebaner i asfalt og et bredere grønt midterareal.

Efter en detaljeret vurdering planlægges Sankt Annæ Plads opretholdt uden cykelstier. Det skaber de bedste vilkår for de lette trafikanter som helhed, og det opfylder bedst projektets målsætninger. I dette notat uddybes dette valg.

Notatet er skrevet af Via Trafik for Kvæsthusselskabet, med input fra Schønherr, der har udarbejdet det prissatte dispositionsforslag i samarbejde med Lundgaard og Tranberg samt Rambøll.

Nedenstående viser billede af det planlagte gadeprofil på Sankt Annæ Plads. (Illustration Schønherr).



2 **Prioritering af byliv**

Et hovedformål med ombygningen af Sankt Annæ Plads er at skabe en flot og attraktiv plads, hvor bylivet er prioriteret.

Med forslaget til bylivets karakter og placering er det intentionen at skabe og understøtte en hovedstruktur, der respekterer det klassiske byrum og områdets historie. Samtidigt skal bylivsprogrammerne understøtte forskellighederne i områdets eksisterende tilbud og opholdsmuligheder.

Der skal skabes et område med "plads til passage, promenade og pause" og således fokuseres på et fredeligt byliv med bedre plads til ophold og caféliv, med optimale forhold for de gående, med gode forhold for cyklisterne og med acceptable forhold for bilister og de tilbageværende parkanter.

Den planlagte trafikløsning uden cykelstier understøtter denne fredeliggørelse.

Der er således planlagt et sammenhængende byrum fra facade til facade, med en belægning som visuelt hænger sammen, både for kørebane og fortove. Eksisterende barrierer på tværs af byrummet i form af hegn, trafik og parkering fjernes, så sammenhængen mellem det grønne anlæg og det resterende byrum styrkes, og således at det er muligt for alle at slendre på tværs af anlægget. Der arbejdes endvidere med små niveauforskelle mellem de forskellige arealer.

Pladsen omlægges med bredere fortove og en bredere grøn midte, så der bliver bedre plads til bylivet, og så hovedlinierne fra den vestlige del videreføres til afslutning mod Kvæsthustmolen omkring rampen til det nye parkeringsanlæg.

Det lange sammenhængende strøg inddeles undervejs i forskellige programmeringer af byrummene.

På arealerne nærmest vognbanerne vil der være variationer i forhold parkering, cykelparkering og opholdsmuligheder i form af bænke eller caféborde. På tværs af kørebanen opdeles det lange strøg ved hastighedsdæmpende hævede flader, og i den grønne midte vil programmeringen af midterarealet blive varieret.

For indfrielsen af disse ambitiøse målsætninger for byliv og byrum, er det afgørende at der ikke indarbejdes nye trafikale barrierer på tværs af pladsen som for eksempel separate enkeltrettede cykelstier vil udgøre.

Cykelstier vil ydermere reducere bredden på fortove, og gøre ønsket om korttidsparkering uforeneligt med ønsket om udeservering og ophold på fortovene.

I forhold til det arkitektoniske udtryk vil det være vanskeligt at forene cykelstier med ønsket om den sammenhængende belægning og de små niveauforskelle, da man af trafikikkerhedsmæssige årsager vil blive nødt til at arbejde med kontrastfarver i belægningerne, samt have en højere lysning på kantsten, både mellem fortove og cykelstier, og cykelstier og kørebane.

3 **Cykelstier – en trafikløsning**

Ved ombygningen af Sankt Annæ Plads arbejdes med en løsning uden cykelstier, fordi det trafikalt set er den bedste løsning.

Cyklisterne færdes i projektet på samme færdselsareal som bilerne, på samme måde som i dag. Biltrafikkens hastighed vil være lidt lavere end i dag, og biltrafikmængden er reduceret. Strækningen er endvidere enkel og overskuelig uden nævneværdig parkering. Samlet set medfører det, at cyklisternes forhold forbedres i forhold til den nuværende situation.

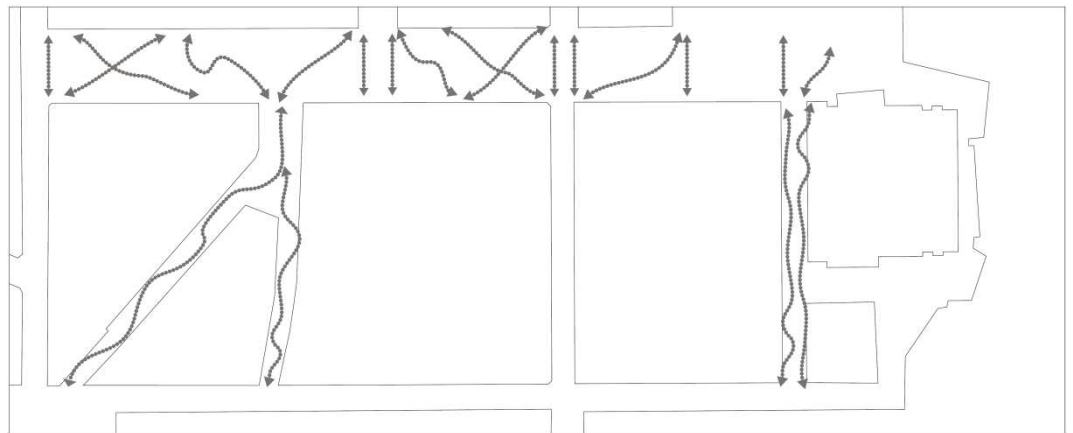
Der arbejdes med let sænkede enkeltrettede kørespor med en bredde på ca. 3,25 m, hvilket vil medføre at bilister oftest vil blive bag cyklisterne, men med mulighed for at en cyklist eller en bilist kan passere den anden part, hvis denne er standset op, eller færdes meget langsomt.



Referencéfoto fra Landemærket, der er udformet efter de samme principper som foreslået anvendt på Sankt Annæ Plads. (foto KK).

Der er flere gode grunde til at vælge en trafikløsning uden cykelstier.

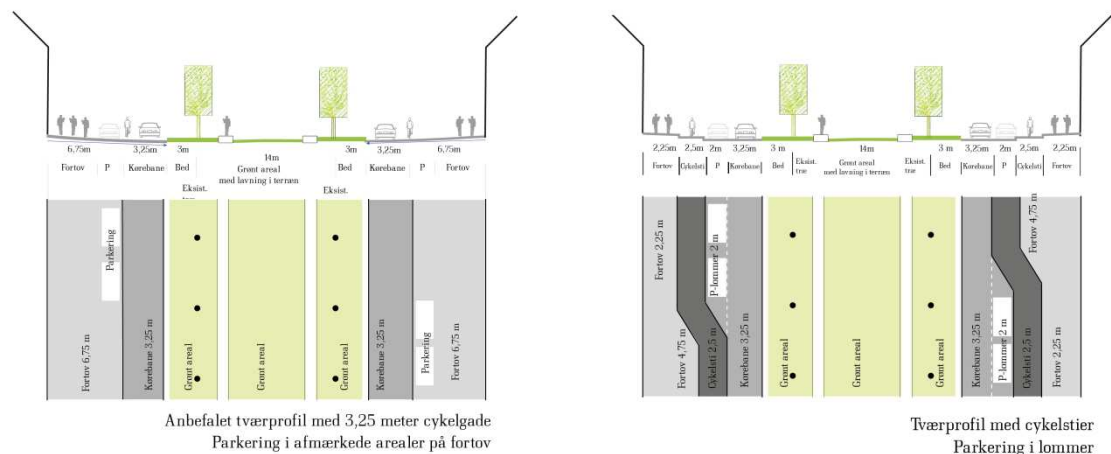
For det første fastholdes en tryk og trafiksikker løsning i Sankt Annæ Plads. Hvis der anlægges cykelstier vil det medføre øgede bil- og cykelhastigheder, der medfører større utryghed og risiko for forringet trafiksikkerhed. Ikke mindst fodgængerne vil opleve forringede vilkår, og risiko for flere uheld mellem krydsende fodgængere og hurtigtkørende cyklister. Således har trafikplanlægningsfirmaet Trafitec i 2006 påvist, at anlæg af cykelstier medfører flere uheld mellem cyklister og fodgængere, hvor der er krydsende fodgængere.



Figur.1 Ønsket om en åben sammenhængende plads med mange diffuse krydsningsmuligheder for de gående øger risikoen for at cykelstier forringer trafikssikkerheden.

For det andet vil der med en løsning uden cykelstier skabes den bedste balance mellem de forskellige trafikarter i færdselsarealerne, hvor gående, cyklister og biler skal forholde sig gensidigt til hinanden i et trafiksystem, der ikke favoriserer én part. Etableres der cykelstier, vil både bilister og cyklister dominere henholdsvis kørespor og cykelsti, på fodgængernes bekostning. Den slags barrierer vil i øvrigt også forringe tilgængeligheden for bevægelseshandicappede.

For det tredje vil cykelstier øge færdselsarealet til kørende trafik og dermed reducere areal til gående og til ophold. En tendens der forstærkes af, at cykelstier skal placeres bag den langsgående parkering, således at parkeringsarealerne ikke indgår som en visuel del af fortovsarealet, når pladserne er ledige. Cykelstier vil ca. halvere fortovsarealet langs facaderne fra 4.600 m² til 2.200 m².



Figur.2 Tværprofiler der viser forskellen på en løsning uden cykelstier i forhold til en løsning med.

Endelig er der foretaget en trafiksimulering af trafikafviklingen i en eftermiddagsspisetid, hvor der færdes flest biler og cykler på strækningen, primært i retning fra Toldbodgade mod Bredgade. Den viser at

bilisterne, i denne mest belastede time, kun forsinkes i 14 sekunder i gennemsnit som følge af, at de forsinkes af cyklister. Den foreslåede løsning vil derfor formentlig betyde, at mange cyklister vil opleve at de reelt får et bredt færdselsareal og bedre fremkommelighed end med cykelstier, og modsat, at eventuelle cykelstier kun vil blive benyttet af en del af cyklisterne, hvilket igen vil gøre det trafikale miljø mere komplekst, utrygt og usikkert.

4 **Københavns kommunes cykelstiprioritering.**

Københavns kommune anvender i deres cykelstiprioriteringsplan 6 kriterier for at prioritere anlæg af cykelstier. Ingen af disse er umiddelbart opfyldt på Sankt Annæ Plads.

Kriterier ifølge cykelstiprioriteringsplan	Forholdene på Sankt Annæ Plads
Mange cyklister Der omtales en række vejstrækninger der hver især har mere end 5.000 cyklister på et hverdagsdøgn.	Her forventes ikke en cykeltrafik på over 1.500 cyklister på et hverdagsdøgn.
Mange uheld.	Der er sket meget få uheld med cyklister involveret, og der er ikke registreret uheld med personskaade.
Utrygge cyklister.	Det er ikke tilfældet på Sankt Annæ Plads. Her er bilernes hastighed lav og cyklisterne er generelt trygge. Det ses blandt andet ved at mange cykler modsat ensretningen. I projektet nedsættes bilernes hastighed yderligere.
Der skabes sammenhæng i cykelstinetet.	Strækningen indgår ikke i en overordnet stirute, og er ikke en vigtig skolevej.
En cykelsti kan skabe en ny forbindelse modsat en ensretning.	Det er ikke tilfældet. På Sankt Annæ plads er der dobbeltrettet færdsel.
Der opnås en synergieffekt med andre projekter.	Det er ikke tilfældet på Sankt Annæ Plads

Tabel 1. Københavns Kommunes kriterier for anlæg af cykelstier i kommunens cykelstiprioriteringsplan, sammenholdt med forholdene på Sankt Annæ Plads.

5 **Konklusion**

Konklusionen er entydigt, at der anbefales en udformning af Sankt Annæ Plads uden cykelstier. De forhold der er behandlet i notatet er sammenfattet i tabel 2.

Emne	Anbefalet udformning uden cykelstier	Udformning med cykelstier
Fodgængernes tryghed	XXX	X
Trafiksikkerhed	XXX	XX
Areal til ophold og gående	XXX	X
Bilisternes fremkommelighed	XX	XXX
Cyklisternes fremkommelighed	XXX	XX
Tilgængelighed	XXX	XX

Tabel 2. Sammenligning mellem en løsning uden og med cykelstier.