



Bilag 4. Internt notat fra CTR Forundersøgelse Stormgade cykelstier

7. september 2007

Formålet med dette notat er at beskrive, hvordan der mest hensigtsmæssigt kan etableres cykelstier i Stormgade på bekostning af kørebanebredden. Den typiske tværprofil foreslås at blive næsten som på Nørrebrogade, dog lidt smallere fortove og lidt bredere cykelstier, men samme kørebanebredde på 9 meter, der kan opdeles i 3 vognbaner, i alt 30 gamle danske alen som på Nørrebrogade.

Ved projektet skabes mere plads til cyklerne, men det må understreges, at der ikke er tale om et sikkerhedsprojekt. Der er ikke registreret strækningsuheld med cykler i Stormgade i de undersøgte, seneste 5 år, og da cykelstiers force i henseende til sikkerhed netop ligger på strækninger og ikke i kryds, så har vi ikke noget besparingspotentiale, når uheldsstatistikken skal lægges til grund.

Næst efter ønsket om cykelstier kommer et ønske om at opretholde busfremkommeligheden i Stormgade, ja i Busfremkommelighedsprojekter 2007 ønskes endda en forbedring.

At forbedre forholdene for cykler og busser, på en gang, er ikke let. Den ultimative mulighed, nemlig at forbyde biltrafik og gøre Stormgade til ren bus- og cykelgade, er forbigået her. I stedet etableres en række svingningsforbud for biler, hvorved fremkommelighed og sikkerhed tilgodeses, mens tilgængeligheden lider lidt skade. Desuden flyttes stoppestedet for busser mod Slotsholmen til Tietgensgade, så der ikke længere er stoppesteder i Stormgade.

Beskrivelse af forslaget i de tre signalregulerede kryds:

H. C. Andersens Boulevard / Tietgensgade / Stormgade:

Tilfarten fra Stormgade består af fremført cykelsti, et højrespor og et ligeudspor. Venstresving mod Langebro forbydes. I signalanlægget kan etableres grøn højrepil sammen med rødt i princippet i det tidsrum, hvor der er bundet venstresving mod Stormgade. Der forekommer ikke ventende, venstresvingende cykler på hjørnet, højrepilen kan tænde, når de modkørende, venstresvingende biler fra Tietgensgade har rømmet krydset.

Tilfarten fra Rådhuspladsen. Her kan kun tillades én venstrebane mod i dag to, da frafarten i Stormgade kun har ét spor. Venstrebanen må forlænges bagud, så den kan rumme flere omløbs biler. Kun herved kan bilerne motiveres til at foretage deres venstresving ved Ny Kongensgade i stedet for at danne kø i ligeudbanen mod Langebro.

Center for Trafik
Trafik- og Plankontoret

Njalsgade 13
Postboks 450
1505 Kbh. V

Telefon
3366 3500

Direkte
3366 3576

Telefax
3366 7131

E-mail
larfre@tmf.kk.dk

www.vejpark.kk.dk

Tilfarten fra Tietgensgade bør om muligt ændres til at blive: fremført cykelsti, ét højrespor mod Langebro, ét ligeudspor mod Stormgade og ét venstrespor mod Rådhuspladsen. Dette kræver lidt større totalbredde end i dag, men pladsen må kunne skaffes. Muligheden for grøn højrepil mod Langebro samtidig med bundet venstresving mod Tietgensgade overvejes. Problemet er her, at der forekommer ventende, venstresvingende cykler mod Stormgade på hjørnet, så der skal i givet fald være ventepads hertil. Alternativt kan etableres afkortet cykelsti.

Stormgade / Vester Voldgade:

Stormgades tilfart i kørselsretning mod Slotsholmen indeholder kun ét spor samt fremført cykelsti. Derfor forbydes både venstresving og højresving. Det er et ganske kraftigt indgreb, men nødvendigt.

Stormgades tilfart i kørselsretning fra Slotsholmen består af et ligeudspor, et højrespor (hvorfra bus ligeud er tilladt) samt fremført cykelsti. Venstresving er forbudt som i dag. Der kan nok med fordel etableres en signalfase hvor der for biler i Stormgade er grønt for kørsel fra HCAB, rødt for kørsel mod HCAB, men grønt for busser og i højresvingsspil mod Rådhuspladsen.

Stormgade / Frederiksholms Kanal

I kørselsretning mod Slotsholmen er fremført cykelsti samt to spor uden pilafmærkning. Både venstre- og højresving er tilladt som i dag. Der etableres cyklistsignal med det formål at afkorte cyklernes grøntid til fordel for en grøn højrepil. Pilen trafikstyres, så cyklerne kun generes når der er kø af højresvingende biler, som ellers ville forsinke busserne.

I kørselsretning fra Slotsholmen er tilfarten udformet som i dag med kun én ligeudbane samt busbane, mens frafarten kommer til at bestå af kun ét spor samt cykelsti. Dermed skal busserne forlade busbanen, som ophører ved krydset. Funktionen af det eksisterende bussignal på stedet ændres i overensstemmelse hermed.

Vurdering

De foreslåede svingningsforbud vil betyde nogen omvejskørsel for de bilister, der rammes. Det er her nærliggende at sammenligne med de midlertidige forhold under fjernvarmearbejdet i perioden april - august 2007, hvor der i krydset ved HCAB var hele 6 svingningsforbud, der berørte ca. 4 gange så mange trafikanter som nærværende forslag. Derved blev opnået en god fremkommelighed for busserne i Stormgade; endda bedre end under normale forhold uden vejarbejde og svingforbud. Ved anlæg af cykelstier i Stormgade efter ovennævnte principper kan forventes uændret fremkommelighed for busser og biler i Stormgade. Man kan ikke opnå en god busfremkommelighed uden samtidig god bilfremkommelighed.

Etablering af cykelstier i Stormgade gør det hverken lettere eller vanskeligere at fredeliggøre Vindebrogade og/eller Rigsdagsgården trafikalt.

Side 3 af 3