



Bilag 5

18-06-2009

Evaluering af trafikforsøg i Elmegade

Sagsnr.
2009-2250

Baggrund og formål

Som supplerende trafikforsøg til Nørrebrogade er der den 25. maj 2009 gennemført en række trafikale ændringer i Elmegade.

Dokumentnr.
2009-345552

Sagsbehandler
Maria Wass-Danielsen

Formålet med trafikforsøget i Elmegade er:

- At fredeliggøre gaden for gennemkørende trafik. Elmegade er ifølge kommunens vejnetsplan en lokalgade, der skal betjene trafik til lokalområdet og er ikke tiltænkt at håndtere gennemkørende trafik i bydelen
- At styrke bylivet på Elmegade, ved at skabe små pladser til udstillinger og udeservering
- At gøre krydset Nørrebrogade/Elmegade/Stengade mere overskueligt og trygt at færdes gennem som cyklist og fodgænger.



Foto 1. Mimersgade før trafikforsøget



Foto 2. Mimersgade efter trafikforsøget med cykelbane mod
ensretningen og pladser til udeservering, ophold og udstilling

Telefax
3366 7131

E-mail
marwas@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009488145

www.kk.dk

Trafikforsøget i Elmegade omfatter følgende:

- Ensretning af Elmegade i hele sin længde fra Guldbergsgade mod Nørrebrogade
- Hastigheden er skiltet ned fra 50 km/t til 40 km/t
- Der er etableret en 2 meter bred modstrømscykelbane som gør at cyklisterne kan cykle mod ensretningen
- I vejens nordside er der etableret parkeringspladser og 2 mindre pladser til udeservering, ophold og udstilling

- På vejens sydside er der ml. cykelbanen og fortovet skabt en flekszone med små pladser ligeledes til udeservering, ophold og udstilling

- Pladserne på nordsiden og sydsiden samt parkeringen er placeret således, at kørebanen får et snoet forløb og giver gaden et udtryk og en udformning, der svarer til de 40 km/t.

- Som et led af trafikforsøget i Elmegade er ensretningen i Egegade og Birkegade blevet vendt. Årsagen til dette er, at hvis den eksisterende ensretning blev bibeholdt ville al trafik fra Egegade og Birkegade tvinges ud mod Nørrebrogade.

Følgende kan konkluderes:

- Den gennemkørende trafik i Elmegade er blevet reduceret med næsten 60 %

- Der er skabt mere byliv i gaden. Tællingerne viser, at der er kommet flere fodgængere og observationer viser, at fodgængere i højere grad færdes på kryds og tværs af gaden

- Forholdene i krydset Nørrebrogade/Elmegade/Stengade er blevet bedre, men der er forhold mellem svingende biltrafik og cyklister, som vil blive indarbejdet i projektforslaget for

Nørrebrogade

- En del af de øvrige lokalgader såsom Guldbergsgade, Baggesensgade og Møllegade (vest for Guldbergsgade) er der konstateret trafikstigninger som følge af forsøget. Den forholdsvise beskedne overflytning af trafik til disse gader vurderes ikke at udgøre et problem
- Forvaltningen foretager en række justeringer af trafikforsøget bl.a. med opstilling af cykelparkering og noget grønt i fleksarealet. Desuden har forvaltningen kunnet konstatere en trafiksikkerhedsrisiko i forbindelse med af- og pålæsning af varer, fordi biler der vil udenom varevogne kører over i cykelbanen. Derfor bliver 4 p-pladser i gaden omdannet til læssezoner i butikkernes åbningstid, men kan bruges som almindelige p-pladser i det øvrige tidsrum.
- Der er lokal opbakning til forsøget og et stort lokalt ønske om at udarbejde en helhedsplan for Elmegade både blandt beboere og butikker

Anbefalinger

- På baggrund af erfaringerne fra trafikforsøget anbefales det, at der udarbejdes en helhedsplan for en permanent ombygning af Elmegade. Planen skal ses i sammenhæng med Trafik- og Byrumsplanen for Sjællandsgadekvarteret og skal udarbejdes i tæt dialog med lokale interessenter i området. Det er vigtigt at bemærke, at en fremtidig løsning for Elmegade ikke skal ses som en direkte permanent kopi af det stående forsøg, men kan omfatte helt andre indretninger af gaden, nu hvor trafikken er kommet ned på et meget lavt niveau.

Trafikale konsekvenser

Der er foretaget trafiktællinger i området før og efter forsøget dvs, i april/maj og i juni. Tællingerne er behæftet med en vis usikkerhed, da der har været skyderi på Baggesensgade den ene tælledag og en anden tælling måtte stoppes og fortsættes en anden dag pga. trusler. Desuden skal det bemærkes, at tællingerne er foretaget 2-3 uger efter forsøget blev etableret, hvilket betyder, at bilisterne har haft relativt kort tid til at vænne sig til det.



Trafiktal før og efter forsøget samt den procentvise ændring i trafikmængden som følge af trafikforsøget i Elmegade

Af trafiktællingerne kan det udledes at:

- Trafikken på Elmegade er faldet ca. 60%, så der nu kun kører ca. 900 køretøjer gennem gaden i tidsrummet 7-19
- Guldbergsgade har fået mere trafik - her er trafikken steget med ca. 450 biler dvs. ca. 20%. I Møllegade ses en trafikstigning på ca. 250 biler svarende til 30%, hvilket indikerer at bilister fra Nørrebrogade nu benytter Møllegade-Guldbergsgade for at komme ud mod Blegdamsvej
- Der er sket en væsentlig stigning i trafikken i Baggensensgade på næsten ca. 500 køretøjer i tidsrummet 7-19 svarende til 56%, men der er en vis usikkerhed på den tælling, der blev foretaget

før forsøget pga. skyderi i gaden.

- Der ses kun en mindre stigning på den vestlige del af Stengade, svarende til 165 køretøjer, så det virker ikke til at trafikstigningen i Baggesensgade er trafik fra Nørrebrogade, der kører udenom busgaden mod Indre By



Foto 3. Cykelbane på Elmegade set fra Nørrebrogade

Følgende kan konkluderes om de trafikale konsekvenser:

- Der er sket et væsentligt fald i trafikken på Elmegade, hvilket var forsøgets hensigt
- En del af trafikken er overflyttet til Møllegade- Guldbergsgade-linien. Guldbergsgade er skolevej, men trafikstigningen er forholdsvis moderat og giver ikke anledning til justering af forsøget. Forvaltningen vil dog følge trafikudviklingen på Guldbergsgade.
- En ensretning af Elmegade betyder, at Stengade er den sidste frakørsel inden busgaden, men dette har kun givet mindre trafikstigninger på denne vej. Stigningen i trafikken på Baggesensgade kan altså ikke genfindes på Stengade.

Bemærkninger fra lokale interessenter

Generelt er der stor lokal opbakning til forsøget både blandt beboere og butikker som også støtter, at der udarbejdes en helhedsplan for Elmegade. Der er kommet følgende bemærkninger til forsøget:

- Bedre fartdæmpning evt. med bump. Desuden er der kommet bemærkninger om, at en hastighed på 30 km/t ville være mere passende.
- Flere butikker ønsker parkeringspladserne nedlagt i gaden, da de skygger for deres butiksvindue – specielt i kælderbutikker
- Parkeringsrestriktioner i gaden bliver ikke overholdt
- Der har været et ønske om noget grønt i gaden
- Der er problemer med af- og pålæsning af varer

- Flere motorcykel-p-pladser
- Flere pladسدannelser til udstilling og udeservering på vejens nordlige side

Kommentarer

Forvaltningen har sammen med politiet vurderet, at gadens indretning svarer til en hastighed på 40 km/t. Ved etablering af fartdæmpende foranstaltninger på kørebanen er der en risiko for, at bilister vil undvige foranstaltningerne ved at køre over i den brede modstrømscykelsti. Det kan derfor ikke anbefales at etablere bump eller andre fartdæmpende foranstaltninger i forsøget. I forsøget vil forvaltningen opstille noget grønt i gaden. Dette kan være med til at understøtte gadens udtryk og gøre bilisterne opmærksom på, at skal man køre med lav hastighed.

Center for Parkering håndhæver ligesom på øvrige gader parkeringsrestriktionerne i gaden.

I en permanent løsning for Elmegade er det meget relevant at se nærmere på en indretning af gaden til 30 km/t i stedet for 40 km/t.

Forsøget bliver ikke ændret mht. at skabe flere pladسدannelser på vejens nordside, men dette kan - sammen med parkeringsløsningen - tænkes ind i en permanent løsning.

Bemærkninger fra MOVIA

MOVIA har ikke noteret væsentlige ændringer, som følge af ensretningen af Elmegade. Samtidig er det MOVIA's fornemmelse fra dialog med operatørerne, at det er blevet nemmere at afgang fra stoppestedet ved Elmegade i udadgående retning, efter at der ikke længere er biltrafik, der skal ind i Elmegade

Bemærkninger fra Dansk Cyklist Forbund (DCF)

Ensretningen af Elmegade mod Nørrebrogade har helt klart betydet større tryghed i krydset for de cyklister, der kører vestpå ad Nørrebrogade. Men der er problemer mellem den ligeudkørende cykeltrafik på Nørrebrogade mod Indre by og højresvingende biltrafik fra Nørrebrogade mod Stengade DCF foreslår at rykke busligeudbanen længere mod nord og etablere en cykelbane langs kantstenen på indersiden af en højresvingsbane. Herudover er konflikten mellem venstresvingende biltrafik fra Stengade til Nørrebrogade mod vest og modkørende cykeltrafik fra Elmegade til Stengade - som følge af krydsets "skæve" udformning - ikke løst. Her er DCF's forslag, at signalet ændres, så der ikke er grønt lys samtidig for disse to trafikantgrupper - alternativt, at trafikken ud af Elmegade får grønt lys et antal sekunder før trafikken fra Stengade får grønt lys.

DCF foreslår, at to parkeringspladser i Elmegade nærmest Nørrebrogade fjernes, da de udløser farlige situationer mellem biltrafik mod syd og modkørende cyklister. Modstrømscykelbanen i sig selv; inkl. dens udformning har DCF ingen indvendinger imod - ej heller de muligheder for udeservering o.l., som det "slangede" forløb har åbnet op for. Også tanken om etablering af cykelparkering i gaderummet kan DCF bifalde.

Kommentar

Forbedring af forholdene i krydset Nørrebrogade/Elmegade/Stengade vil blive indarbejdet i projektforslaget for Nørrebrogade.

Både politiet og forvaltningen vurderer ikke at de to parkeringspladser på Elmegade nærmest Nørrebrogade udgør en sikkerhedsrisiko for cyklister. Derimod har de en fartdæmpende effekt for biltrafikken frem mod krydset. De vil derfor ikke blive nedlagt i forsøget.

Justering af trafikforsøget

På baggrund af henvendelser og forvaltningens egne observationer kan det konstateres, at der ligger en sikkerhedsrisiko i forbindelse med af- og pålæsning af varer på gaden. Når lastbiler og varebiler af- og pålæsser varer foregår dette på kørebanen, og bilister kører ofte udenom ved at benytte modstrømscykelbanen. Det er uheldigt og en sikkerhedsrisiko for cyklisterne. Derfor har forvaltningen justeret forsøget således, at 4 parkeringspladser laves om til læssezoner i butikkernes åbningstid og fungerer som beboerparkering i det øvrige tidsrum (ligesom det fungerer i sidegaderne til Nørrebrogade).

Desuden opsættes cykelparkering og grønt i fleksarealet mellem cykelbanen og fortovet.