

CYKELTRAFIK PÅ RÅDHUSPLADSEN

RAPPORT
17. AUGUST 2010



**SAMMEN
OM BYEN**

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

INDHOLD

Indledning	3
Eksisterende forhold	4
Kortlægning af rejsemønstret	6
Vurdering af eksisterende fysiske forhold	8
Forslag til cykelforbindelser	11
Alternativ 0	12
Alternativ 1	14
Alternativ 2	16
Alternativ 3	18
Bilag 1: Regler for gågader	20

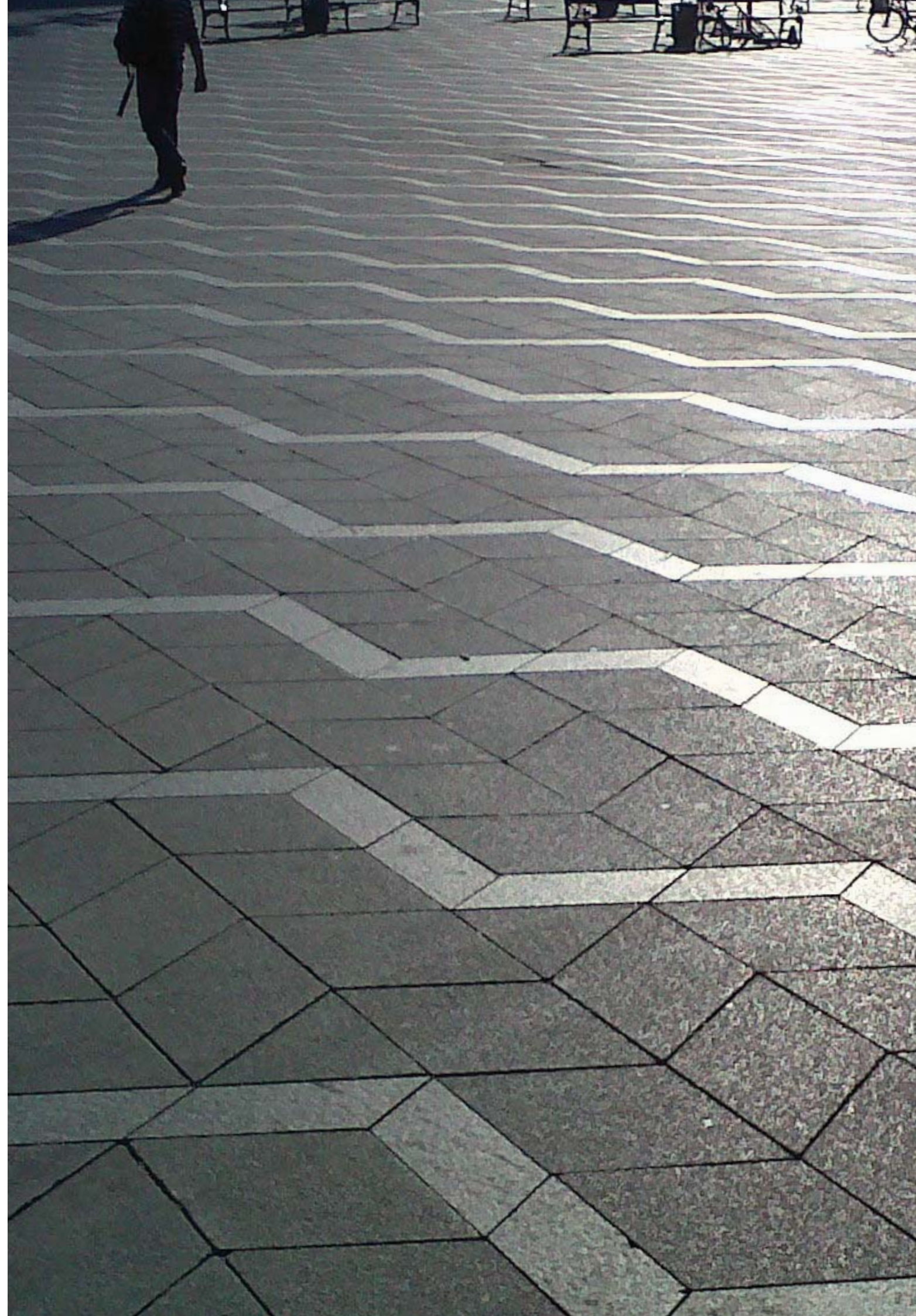
Rapporten er udarbejdet af Rambøll By og Trafik for Center for Trafik, Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune.

Center for Trafik

Steffen Rasmussen: steras@tmf.kk.dk
Maj-Britt Køppen Andersen: maande@tmf.kk.dk

Rambøll

Filip Zibrandtsen: flz@ramboll.dk
Thomas Bredahl Madsen: thbm@ramboll.dk



INDLEDNING

Baggrund

Denne rapport indeholder en vurdering og forslag til cykeltrafikken henover Rådhuspladsen fra Vesterbrogade til Vester Voldgade. Rapporten er udarbejdet på baggrund af et medlemsforslag stillet af Det Radikale Venstre og Socialdemokraterne, som pålægger Teknik- og Miljøforvaltningen at udarbejde konkrete cykelmuligheder, som skal koordineres med de forberedende ledningsarbejder forud for Metrobyggeriet. Teknik- og Miljøforvaltningen skal i samarbejde med Metroselskabet finde en løsning, der kan fungere i hele metrostationens byggeperiode, hvor bl.a. Vester Voldgade lukkes for gennemkørende biltrafik.

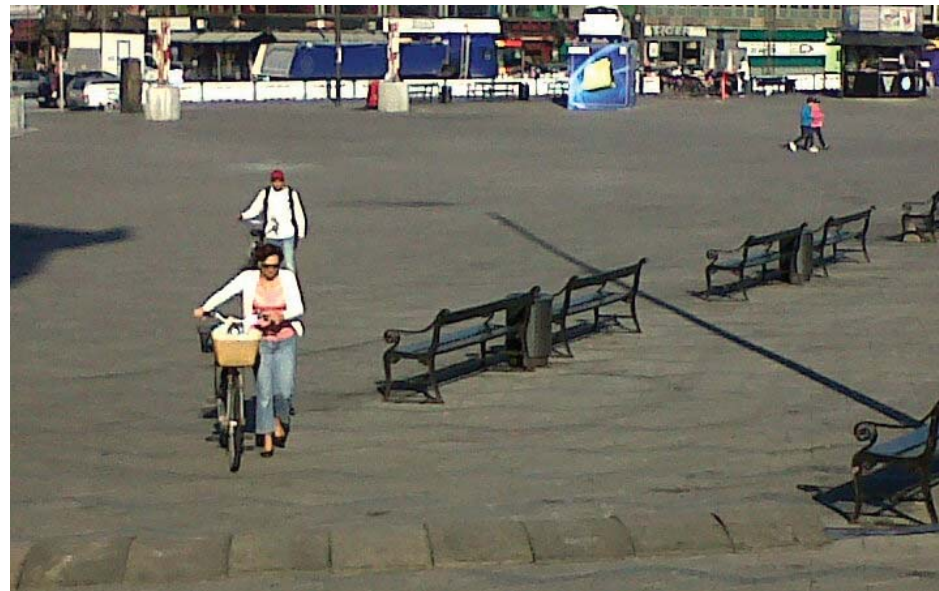
Motivation for medlemsforslaget

Til daglig færdes cykler i store mængder ulovligt på tværs af Rådhuspladsen. Der mangler en oplagt forbindelse, og det er simpelthen for fristende at cykle henover pladsen fra Vesterbrogade. Både for at lovliggøre det helt indlysende og for at skabe trygge forhold for fodgængerne vil kommunen gerne have lavet en cykelmulighed mellem Vesterbrogade og Vester Voldgade. Metrobyggeriet skal i en årrække fremover præge Rådhuspladsen. En cykelløsning skal derfor koordineres med byggepladsen og dens afgrænsning. Netop i tilknytning til byggepladsafgrænsning er der konkrete muligheder for at trække en cykelsti henover pladsen, uden at konflikte med de mange fodgængerstrømme.

Indhold af rapport

Rapporten indeholder en beskrivelse af de eksisterende forhold samt en kortlægning af cyklisternes bevægelsesmønstre på pladsen. Der er udarbejdet fire alternative forslag til en cykelforbindelse samt forslag til udformning af selve "cykelarealet", som bliver vurderet i forhold til fremkommelighed, sikkerhed og tryghed, tilgængelighed, økonomi, funktionalitet og æstetik samt afledte effekter i forhold til omkringliggende vejnet. Endelig vurderes forslagene i forhold til gældende vejregler.

EKSISTERENDE FORHOLD FOTOREGISTERING



EKSISTERENDE FORHOLD

EKSISTERENDE FORHOLD

KORTLÆGNING AF REJSEMØNSTRET

Kortlægningen

Tirsdag den 29. juni 2010 blev der gennemført en registrering af cyklisternes bevægelser henover pladsen - både dem som cykler og dem som trækker cyklen i morgenspidsperioden fra kl. 7 til 9 samt i eftermiddagsspidsperioden fra kl. 15 til 17. Desuden blev der foretaget en grov optælling af fodgængerne bevægelser på langs og tværs af pladsen i samme tidsrum. På kortlægningsdagen var det varmt og solrigt, og der var en større fodboldevent om eftermiddagen på pladsen med opstilling af boldbaner, storskærm og telte. Desuden var hele den nordlige del af pladsen afspærret med nedrivning af busterminalen i forbindelse med forberedelsen af Metrobyggeriet.

%-fordeling af de lette trafikanter henover Rådhuspladsen

Der er meget stor forskel på %-fordelingen af de lette trafikanter henover over Rådhuspladsen i forhold til morgen- og eftermiddagsspidsperioden. Om morgenen er der i begge retninger ca. 66 % fodgængere og ca. 29 % cyklister, der cykler og kun 5 % cyklister, der trækker. Om eftermiddagen var der et langt større antal fodgængere både på langs og på tværs af pladsen (92%), og hermed var de styrende for, at de fleste cyklister trak deres cykel henover pladsen.

Fordeling af cyklisterne ved Vester Voldgade

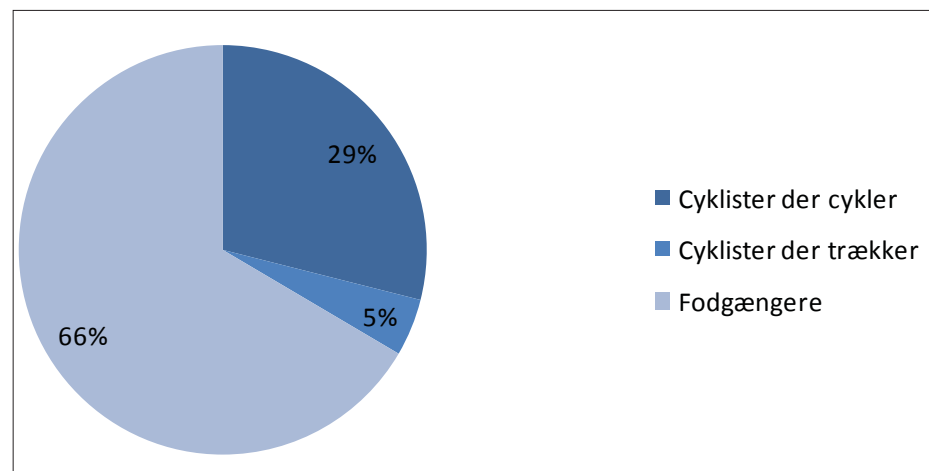
Kortlægningen viser, at hovedparten af cyklerne henover Rådhuspladsen kommer fra eller kører videre ad Strøget både om morgenen (62 %) og om eftermiddagen (70 %). Resten kører primært mod syd ad Vester Voldgade i retning af Farvergade/Strædet-forbindelsen.

Uheld og tryghed

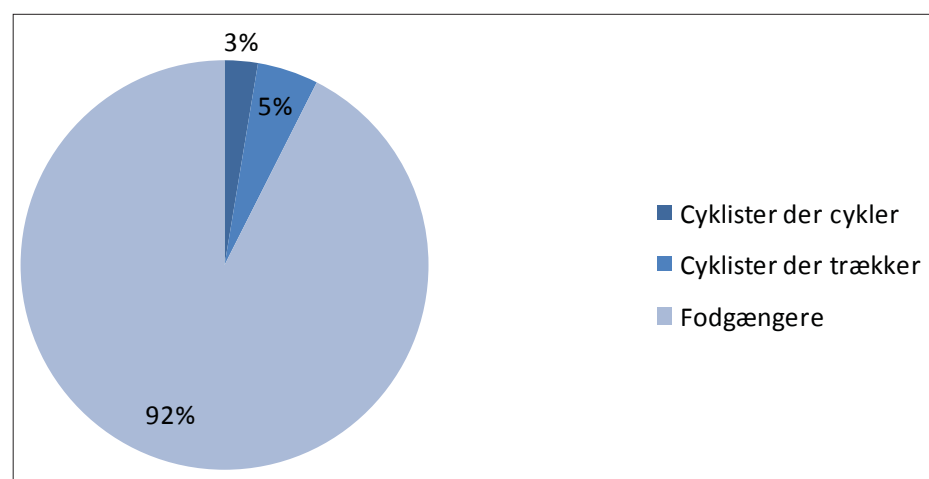
Der er ikke registreret uheld mellem fodgængere og cyklister på Rådhuspladsen. Dette betyder naturligvis ikke, at der ikke er sket nogen uheld, men at de blot ikke er kommet til politiets kendskab.

Omlægning af cykeltrafikken i forbindelse med Metrobyggeriet

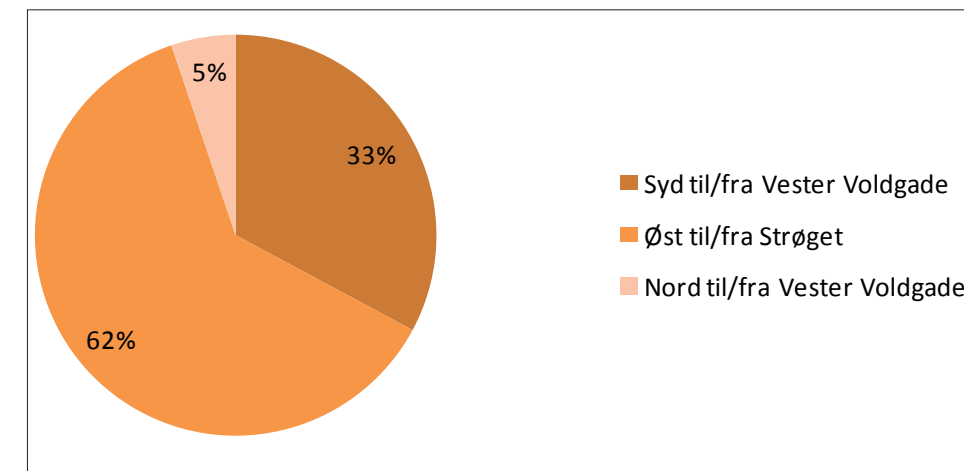
Hovedparten af cyklerne henover Rådhuspladsen har retning til/fra Strøget, og der kører og trækker ca. 200 cyklister i en morgenspidstime. Det reelle cykelbehov henover Rådhuspladsen vil være højere, hvis cykeltrafikken tillades og lovliggøres. Der vil fortsat være mulighed for at benytte området omkring busterminalen og Vester Voldgade som cykelforbindelse. Vester Voldgade lukkes kun for gennemkørende biltrafik ved Vestergade.



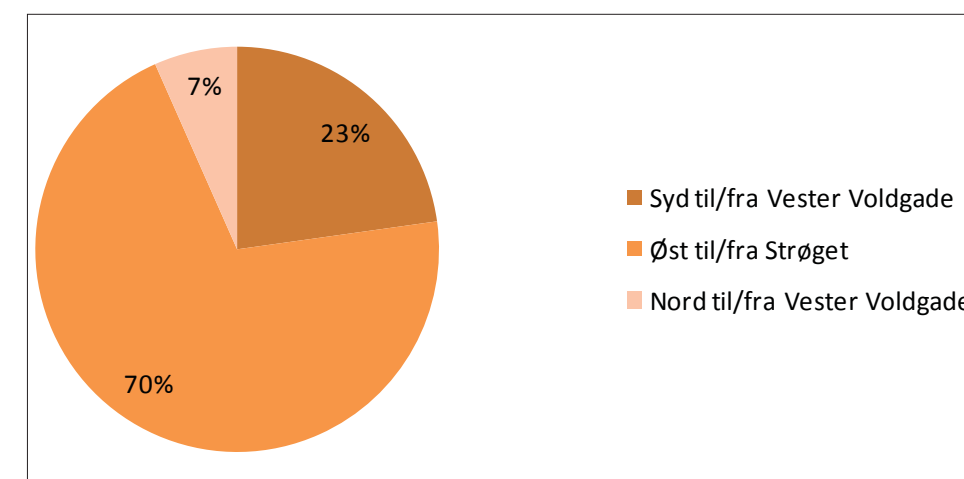
Figur 1: %-fordeling af de lette trafikanter i begge retn. i morgenspidsperioden kl. 7 til kl. 9



Figur 2: %-fordeling af de lette trafikanter i begge retn. i eftermiddagsperioden kl. 15 til kl. 17



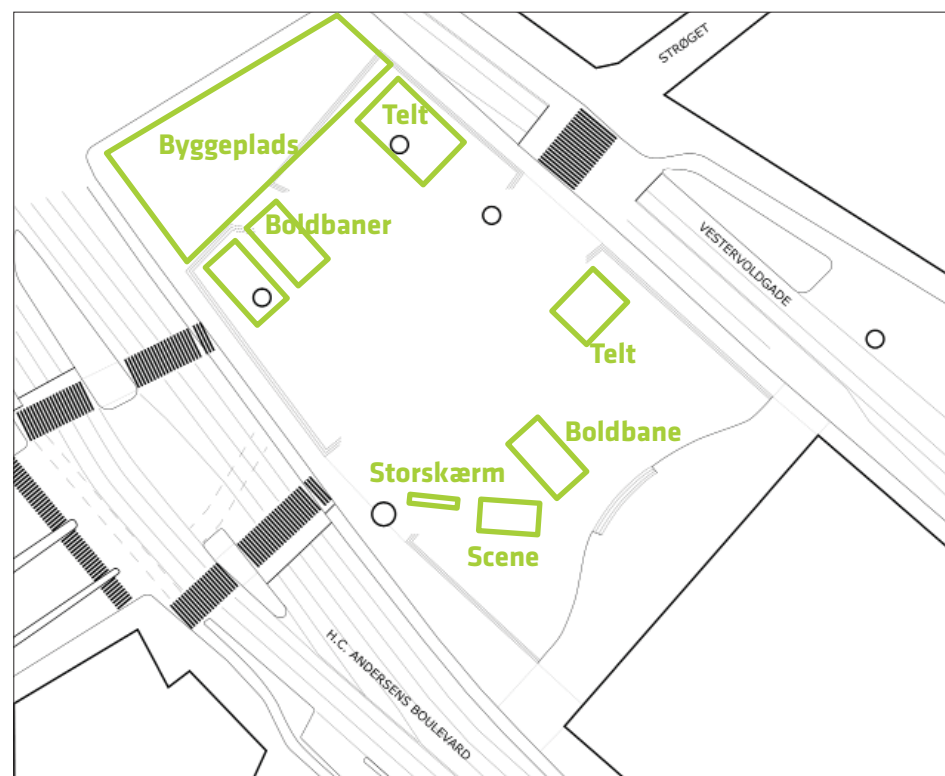
Figur 3: %-fordeling af cyklisterne ved V. Voldgade i begge retn. i morgenspidsperioden kl. 7 til kl. 9



Figur 4: %-fordeling af cyklisterne ved V. Voldgade i begge retn. i eftermiddagsspidsperioden kl. 15 til kl. 17



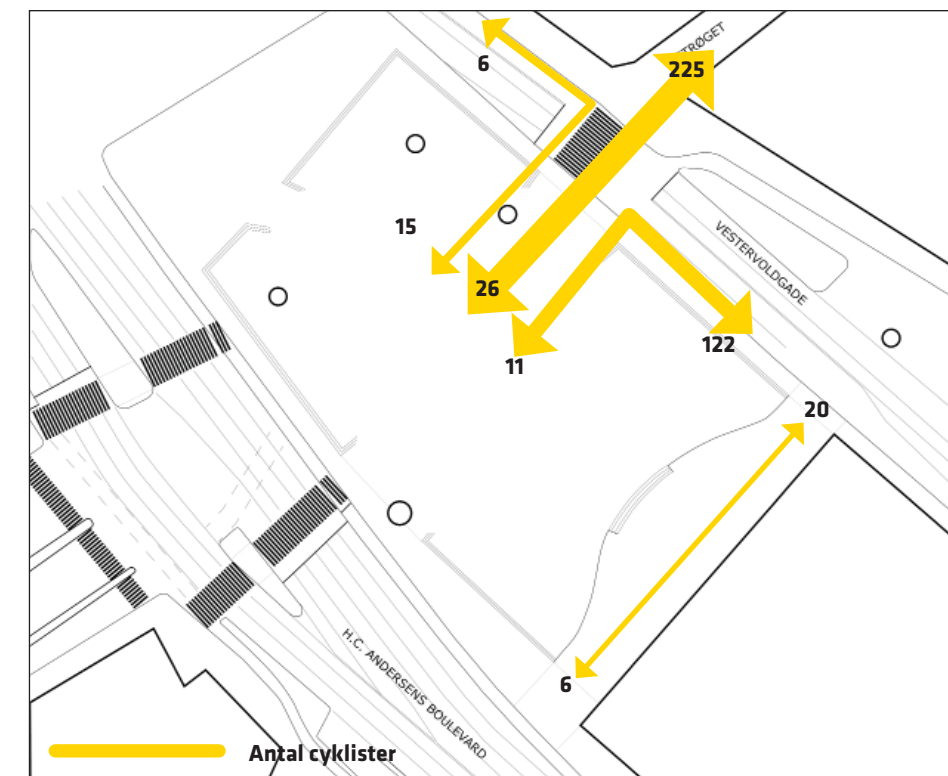
Figur 5: Principskitse af metrobyggepladsen de næste 7 til 8 år



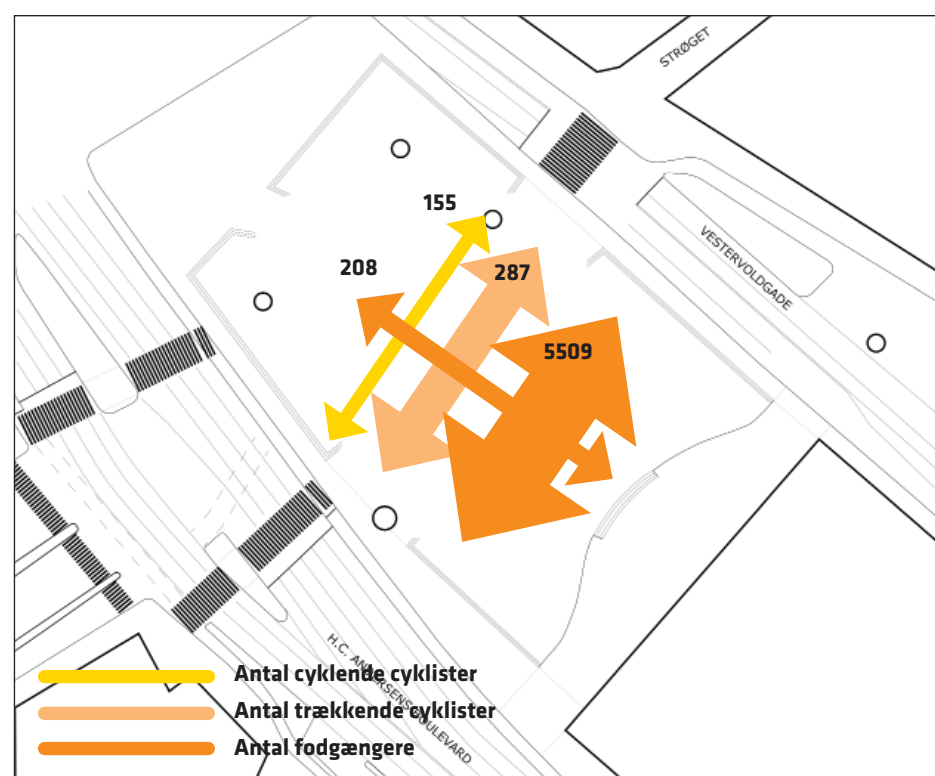
Figur 6: Indretning af Rådhuspladsen den 29. juni



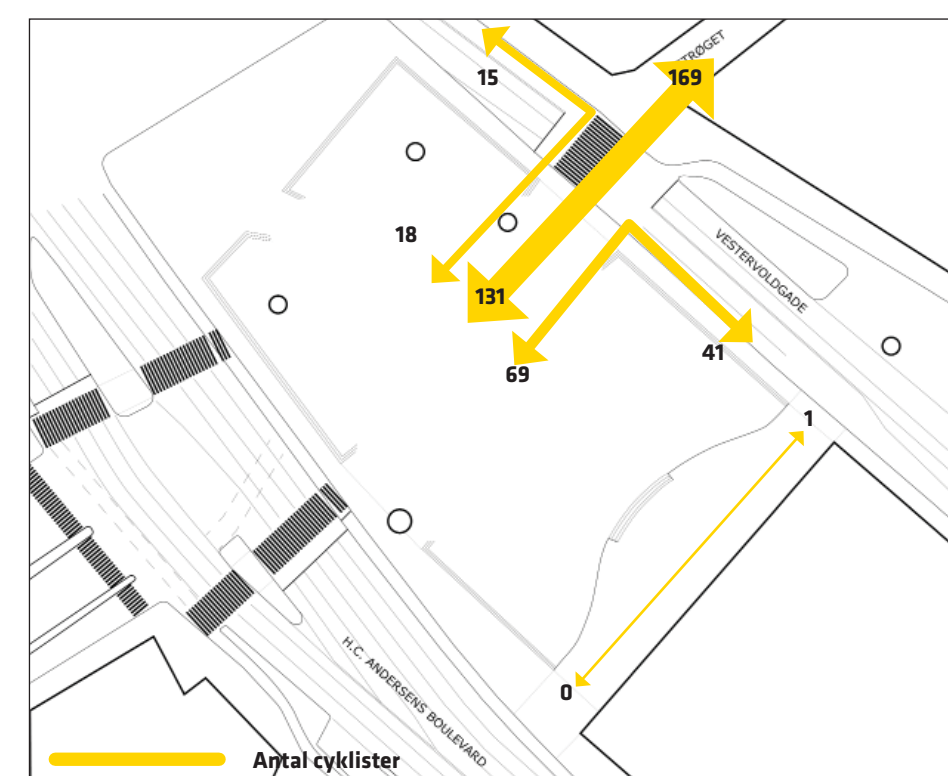
Figur 7: Antal trafikanter på Rådhuspladsen i morgenspidsperioden kl. 7 til 9



Figur 9: Fordeling cyklister ved V. i morgenspidsperioden kl. 7 til 9



Figur 8: Antal trafikanter på Rådhuspladsen i eftermiddagsperioden kl. 15 til 17



Figur 10: Fordeling cyklister ved V. i eftermiddagsperioden kl. 15 til 17

EKSISTERENDE FORHOLD

VURDERING AF DE FYSISKE FORHOLD PÅ STEDET

A. Metrobyggepladsen

Den nordlige del af Rådhuspladsen vil de næste 7-8 år blive brugt til byggeplads til den nye Metrostation. Vester Voldgade vil i hele byggefasen være lukket for gennemkørende biltrafik mellem Vestergade og Strøget, hvilket åbner mulighed for eventuelt at lave et forsøg med en cykelforbindelse henover Rådhuspladsen. Den resterende del af Rådhuspladsen skal forsat kunne benyttes til en række store arrangementer og events, og der vil derfor blive langt snævrere forhold for fodgængerne, som bliver mere koncentreret på den midterste og sydlige del af pladsen. Det skal undersøges, om der bliver foretaget lastbilkørsel på tværs af Rådhuspladsen pga. Metrobyggeriet.

B. Rådhuspladsen

Hovedparten af cyklisterne kører i retning mod Strøget jf. kortlægningen af rejsemønstre. I morgenspidsperioden foregår den ulovlige cykeltrafik på Rådhuspladsen stille og roligt uden betydelige konflikter mellem fodgængere og cyklister. Begge parter går/cykler stort set i samme retning. Om eftermiddagen, hvor der ofte er større arrangementer på pladsen, forekommer der derimod flere konflikter mellem fodgængere og cyklister især i krydsene ved H.C. Andersens Boulevard og Vester Voldgade. I det hele taget er antallet af fodgængere, som bevæger sig på kryds og tværs, meget styrende for cyklisternes mulighed for at cykle på tværs af pladsen.

C. Krydset H.C. Andersens Boulevard/Vesterbrogade

I krydset H.C. Andersens Boulevard/Vesterbrogade får cyklisterne samtidig grønt med fodgængerne i retning mod Rådhuspladsen. Hovedparten af de krydsende cyklister kører mod nord ad H.C. Andersens Boulevard. De cyklister, som fortsætter henover pladsen, kommer før over krydset end fodgængerne i samme retning og kører herefter ind foran fodgængerfeltet pga. trappepartiet langs med pladsen. Dette giver i morgenspidsperioden næsten ingen konflikter, hvor antallet af fodgængere er relativ få. Derimod blev der om eftermiddagen konstateret en lang række konflikter mellem cyklister i retning mod Rådhuspladsen og ventende og gående fodgængere i retning mod Vesterbrogade.

D. Krydset Vester Voldgade/Strøget

Hovedparten af cyklisterne henover Rådhuspladsen kører i retning til/fra Strøget, og de fleste cyklister kører om morgenen ulovligt på det brede fodgængerfelt på tværs af Vester Voldgade.

E. Forbindelse langs Rådhusbygningen

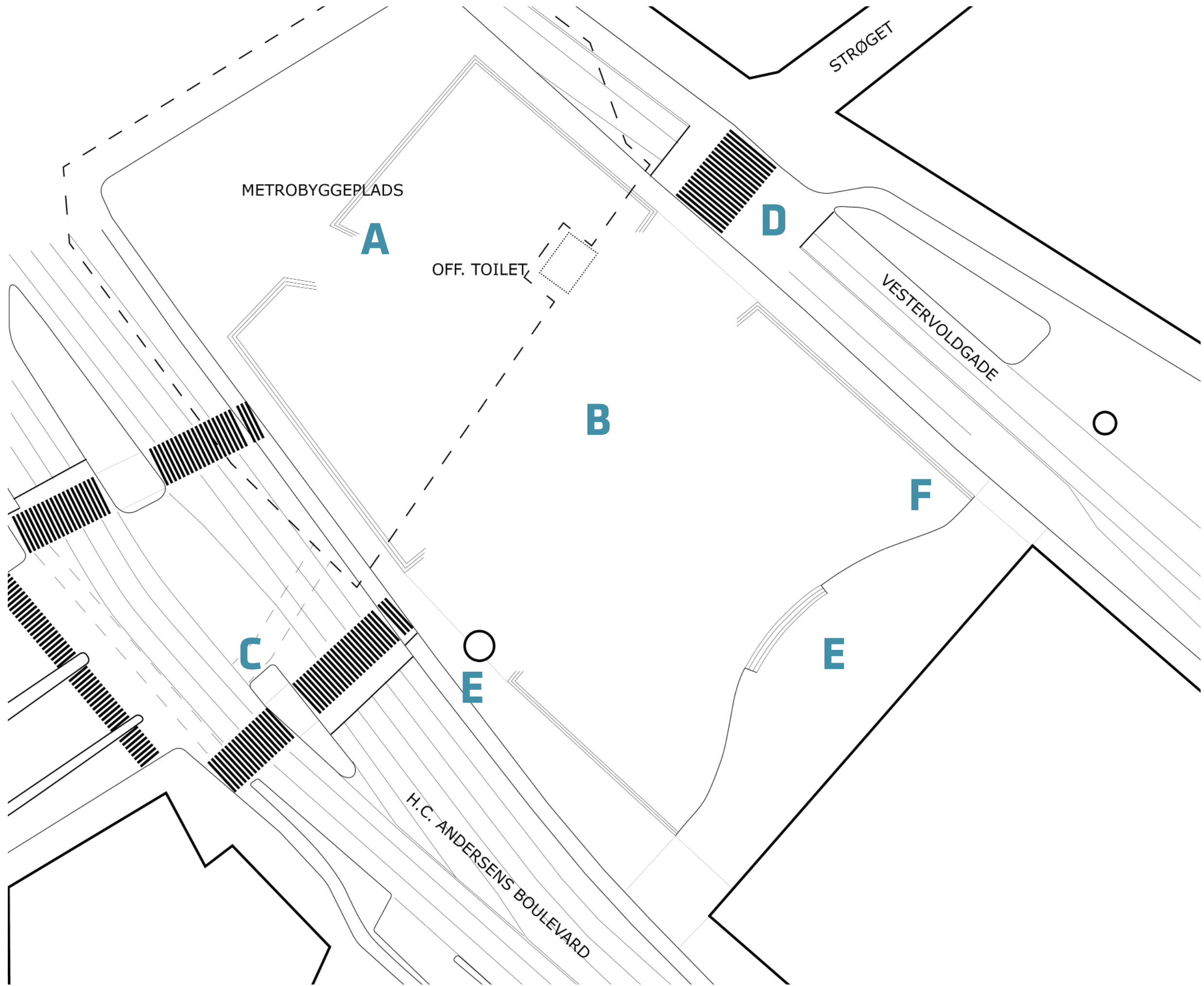
Enkelte cyklister benytter arealet foran Rådhusbygningen som cykelforbindelse, og de benytter samtidigt en meget snæver forbindelse langs H.C. Andersens Boulevard på fortovet forbi Dragespringvandet.

F. Forcering af trapperne ved Vester Voldgade

Når der ikke er arrangementer eller events på pladsen med afspærring i randen af pladsen, kører en del af cyklisterne skråt på tværs af pladsen i sydlig retning mod Vester Voldgade og forcerer trappepartiet i det sydøstlige hjørne.

Ø. Øvrige cykelforbindelser

Under Metrobyggeriet vil det fortsat være muligt at køre lovligt rundt om Rådhuspladsen via busterminalen ved Jernbanegade og Vestergade. Aktuelt er kommunen i gang med at etablere cykelstier langs Stormgade, som dermed også vil kunne blive mere attraktiv og tryk at benytte i stedet for forbindelsen henover Rådhuspladsen i sydlig retning mod Vester Voldgade.



EKSISTERENDE FORHOLD FOTOREGISTERING



FORSLAG TIL CYKELFORBINDELSE

FORSLAG TIL CYKELFORBINDELSE

ALTERNATIV 0 - SOM I DAG

Rådhuspladsen fastholdes som ren gågade uden tilladelse til at cykle.

Fremkommelighed

Dette forslag skal ses i lyset af, at hele den nordlige del af Rådhuspladsen skal fungere som byggeplads for Metroen, og dermed vil der være en forøget fodgængerkoncentration og aktivitet på den resterende del af pladsen, hvor der fortsat skal være fleksibilitet i forhold til arrangementer og events. Den mindre plads at bevæge sig på får formentligt nogle cyklister til at trække i stedet for at cykle.

Sikkerhed /utryghed

Som udgangspunkt som i dag, hvor der ikke er registeret alvorlige uheld. Antallet af fodgængere vil fortsat være styrende for, hvor mange cyklister der henholdsvis cykler eller trækker henover pladsen. I perioden med byggeplads for metroen vil en blanding af cyklister og fodgængere på et indsnævret areal umiddelbart forringe sikkerheden og trygheden, men til gengæld kan den forøgede koncentration af lette trafikanter formentligt få flere cyklister til at trække henover pladsen frem for at cykle. I perioden med byggeplads vurderes dermed en forøget sikkerhed og tryghed.

Tilgængelighed

Som i dag, hvor der er etableret en gennemgående ledelinie over pladsen

Økonomi

Lav anlægsøkonomi. Umiddelbart ingen eller kun få investeringer. Eksempelvis supplerende tavler og afmærkning.

Funktionalitet/Æstetik

Pladsens fleksible funktion og belægning kan bibeholdes. Afholdelse af arrangementer og events kan fortsat finde sted.

Vejreglerne

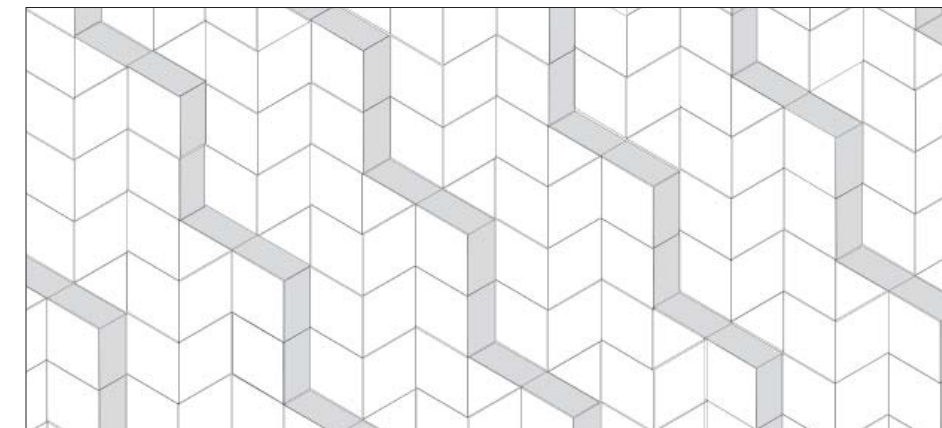
Det hele foregår på fodgængernes præmisser og i overensstemmelse med vejreglerne.

Afledte effekter

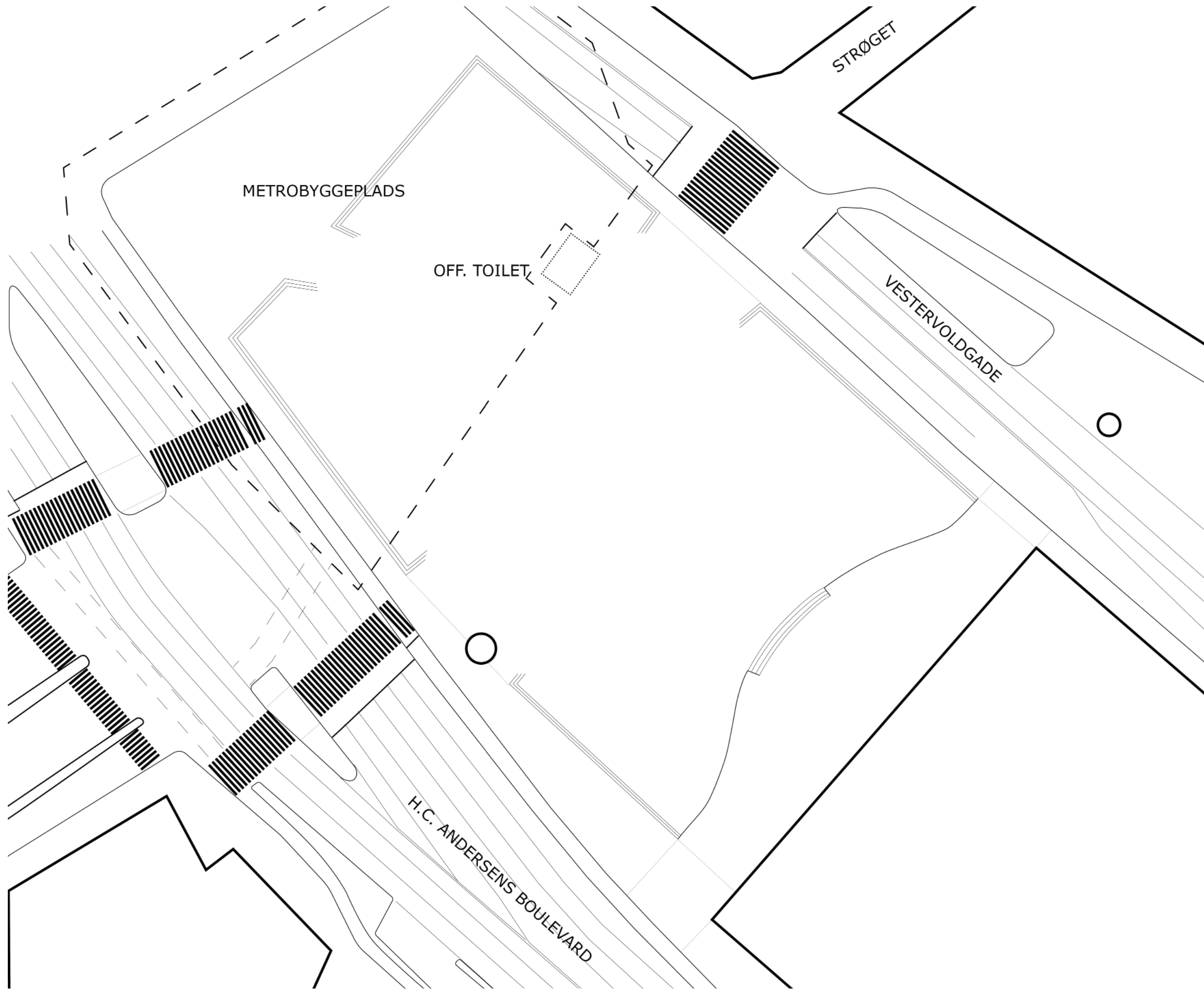
Ingen.

Samlet vurdering

Eksisterende forhold bibeholdes - kan anbefales



Figur 11: Eksisterende belægning på Rådhuspladsen



FORSLAG TIL CYKELFORBINDELSE

ALTERNATIV 1 - SOM I DAG MEN MED TIDSBEGRÆNSET TILLADELSE

Som i dag, men hvor der tillades cykling i et begrænset tidsrum fx i perioden fra kl. 7 til 9.

Fremkommelighed

Det vurderes, at der ikke vil være de store problemer i morgenspidsperioden, da der i dette tidsrum er relativt få fodgængere på pladsen. Om eftermiddagen er der så mange fodgængere, at det ikke vil være hensigtsmæssigt at tillade cykling.

Sikkerhed /utryghed

Som i dag, hvor der ikke er registeret alvorlige uheld. Antallet af fodgængere vil fortsat være styrende for, hvor mange cyklister der henholdsvis cykler eller trækker henover pladsen. Det vurderes ikke, at antallet af cyklister, der cykler henover pladsen om morgenen, vil forøges væsentligt som følge af en formel tilladelse til at cykle på pladsen.

Tilgængelighed

Som i dag, hvor der er etableret en gennemgående ledelinie over pladsen

Økonomi

Lav anlægsøkonomi. Umiddelbart kun få investeringer i form af zonetavler med undertavler.

Funktionalitet/Æstetik

Pladsens fleksible funktion og belægning kan bibeholdes. Afholdelse af arrangementer og events kan fortsat finde sted.

Vejreglerne

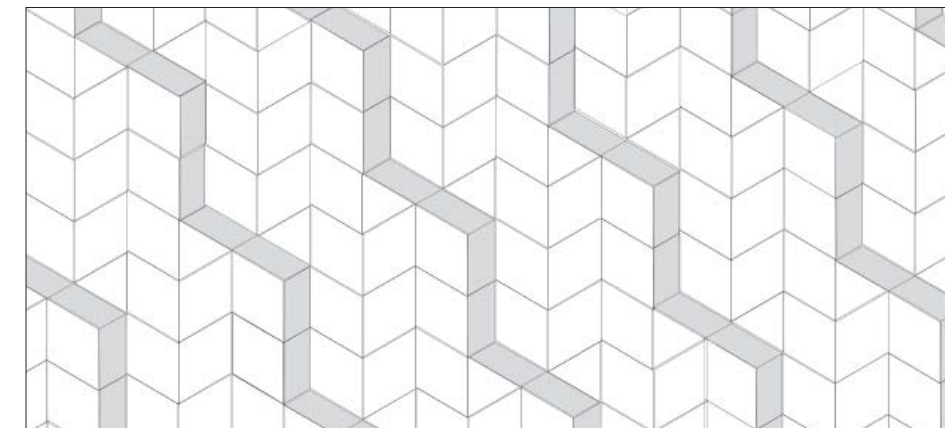
Det hele foregår som udgangspunkt på fodgængernes præmisser (og i en periode også på cyklisternes). Desuden er det i overensstemmelse med vejreglerne, selvom der laves en tidsbegrænset tilladelse til at cykle. Det bør undersøges om denne skiltning kan ske uden at cykelarealet separat afmærkes.

Afledte effekter

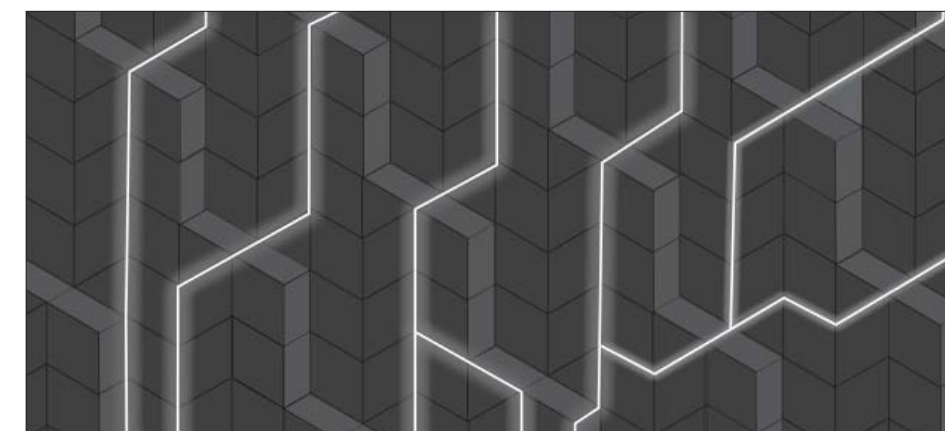
Åbnes denne mulighed for tidsbegrænset tilladelse – bør det overvejes om cykling på Strøget tilsvarende skal tillades i samme periode, hvor der alligevel er tilladt varekørsel.

Samlet vurdering

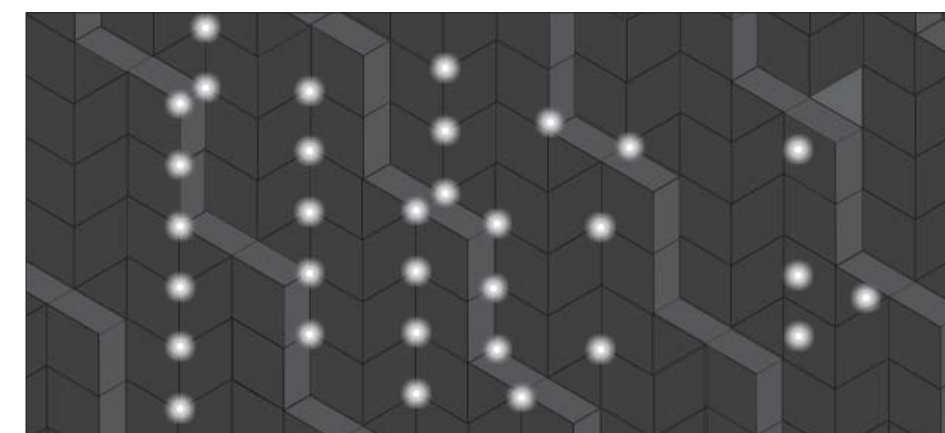
Dette forslag kan godt anbefales - Det skal undersøges videre om tilladelsen udelukkende kan ske via skiltning og uden særskilt afmærkning af cykel forbindelsen på tværs af pladsen



Figur 12: Eksisterende belægning på Rådhuspladsen

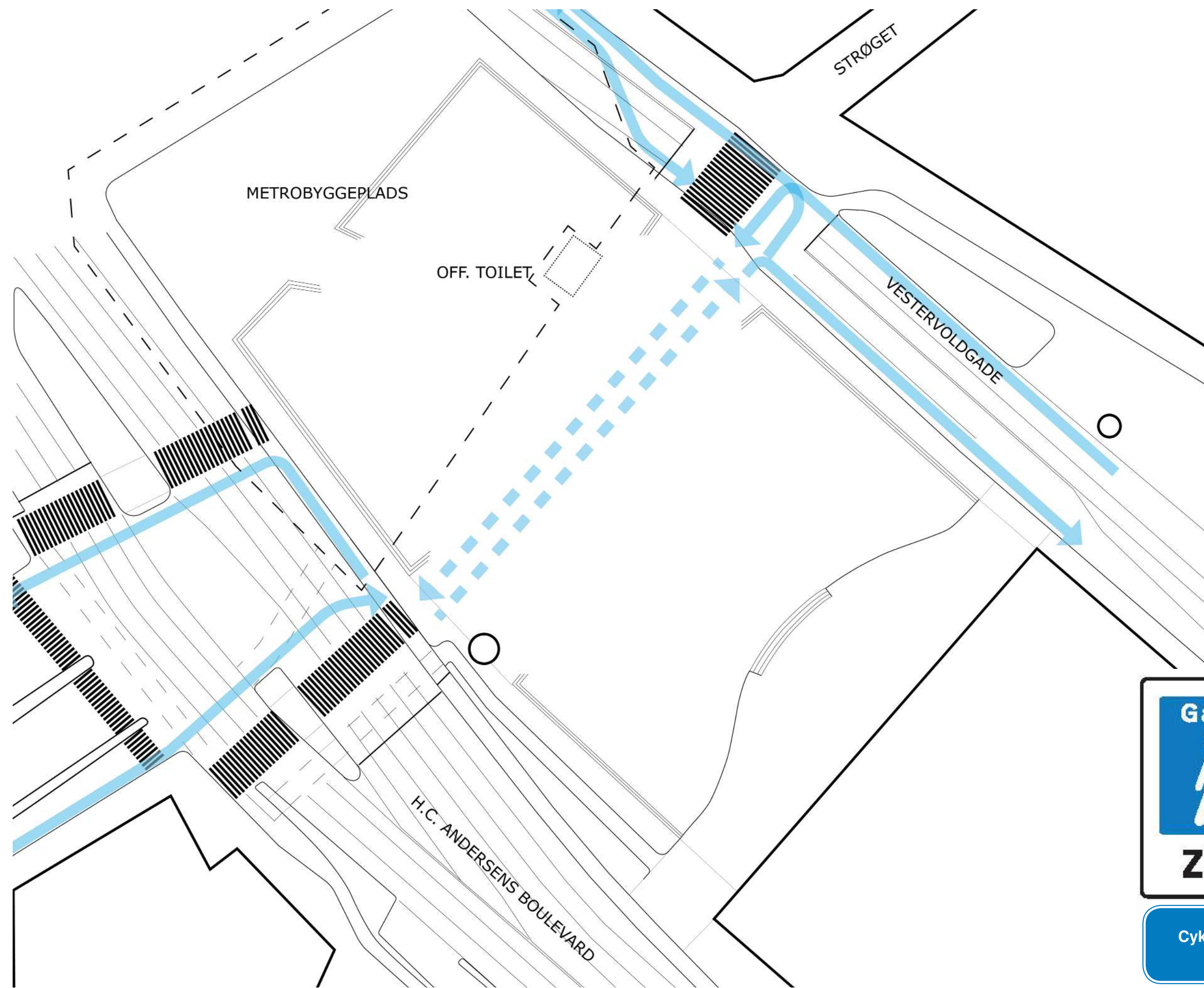


Figur 13: Eksempel på fiberlys linier i belægningen som indikere den tidsbegrænset cykling



Figur 14: Eksempel på fiberlys punkter i belægningen som indikere den tidsbegrænset cykling





FORSLAG TIL CYKELFORBINDELSE

ALTERNATIV 2 - DOBBELTRETET C YKELSTI - LANGS METROBYGGEPLADSEN

En dobbeltrettet cykelsti placeret langs byggepladsens hegn.

Fremkommelighed

Med en placering af cykelstien langs byggepladsens hegn vurderes en forbedret fremkommelighed. Der er kun lille risiko for konflikter mellem cyklister og fodgængere, idet der kun vil være krydsende fodgængere i enderne ved H.C. Andersens Boulevard og Vester Voldgade. På strækningen herimellem har cyklerne fri fremkommelighed. I enderne kan etableres krydsninger, som eventuelt signalreguleres. Skal løsningen gøres permanent også efter færdiggørelse af metroen, vil cykelstien virke som et opdelene element, hvor pladsen fleksible udnyttes begrænse og flere konflikter mellem fodgængere og cyklister.

Sikkerhed /utryghed

De fleste cyklister samles langs hegnet og adskilles fra fodgængerne. I perioder med mange fodgængere på pladsen kan der være risiko for at fodgængere benytter cykelstien. Der vil imidlertid værre cyklister der skyder genvej henover pladsen, hvis det er en kortere rute for dem.

I forhold til alternativ 0 og 1 vurderes ligeledes en bedre sikkerhed og tryghed, idet cykler og fodgængere adskilles. Krydsningen mellem cyklister og fodgængere foregår i formelle krydsningspunkter. Desuden er cyklerne henvist til kanten af pladsen, så der ikke er en diffus krydsning af fodgængere som i alternativ 2.

Ved Vester Voldgade kan man fortsat cykle i begge retninger, således at der skabes en mulighed for at køre parrallelt på Strøget ad Farvergade og på langt sigt af Vestergade. Der kan fortsat være en signalregulering i krydsning med Vester Voldgade, hvor der imidlertid er risiko for at fodgængerne vil miste respekten for signalet, hvis der kun er meget få cykler. Dermed forøges uheldsrisikoen. Alternativt etableres en vigepligtsregulering for cyklisterne eller en helt ureguleret krydsning.

Tilgængelighed

Udfordring med krydsning af cykelstien

Økonomi

Forholdsvis høj anlægsøkonomi med etablering af cykelsti i afvigende belægning samt skiltning. Eventuelt sættes kantsten.. Desuden skal trappepartier fjernes.

Funktionalitet/Æstetik

Pladsens fleksible funktion og belægning kan overordnet opretholdes og indskrænkes kun lidt. Afholdelse af arrangementer og events kan fortsat finde sted. Skal løsningen gøres permanent vil det betyde at pladsen bliver funktionelt inddelt i to zoner, hvilket vil begrænse den fleksible udnyttelse af pladsen

Vejreglerne

Cykelstien skal skiltes samt adskilles fra den øvrige plads med afmærkning eller afvigende belægning.

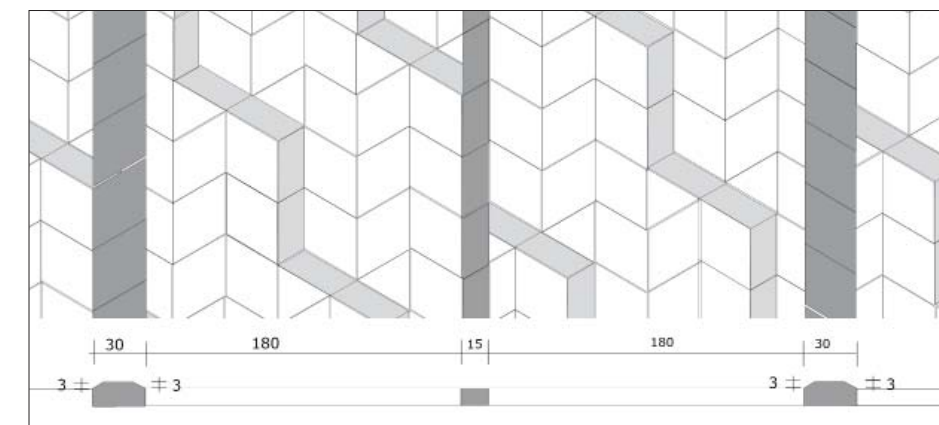
Afledte effekter

Cykelstien ledes "forkert" ud på Vester Voldgade med mulige konflikter mellem fodgængere og cyklister (med eller uden signalanlæg). Fodgængerfeltet afkortes eventuelt med den dobbeltrettede cykelsti i midten af Vester Voldgade. Der skabes mulighed for at lede cyklerne ud på det parallelle stisystem omkring Strøget til Farvergade/Strædet og på sigt til Vestergade.

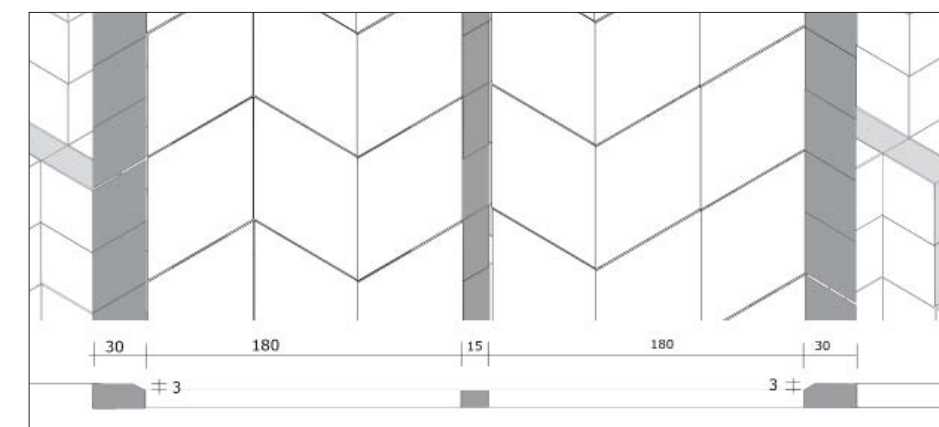
Dette forslag skal desuden koordineres med placering af byggehegnet og vurderes yderligere i forhold til flytning af de nye offentlige toiletfaciliteter på pladsen.

Samlet vurdering

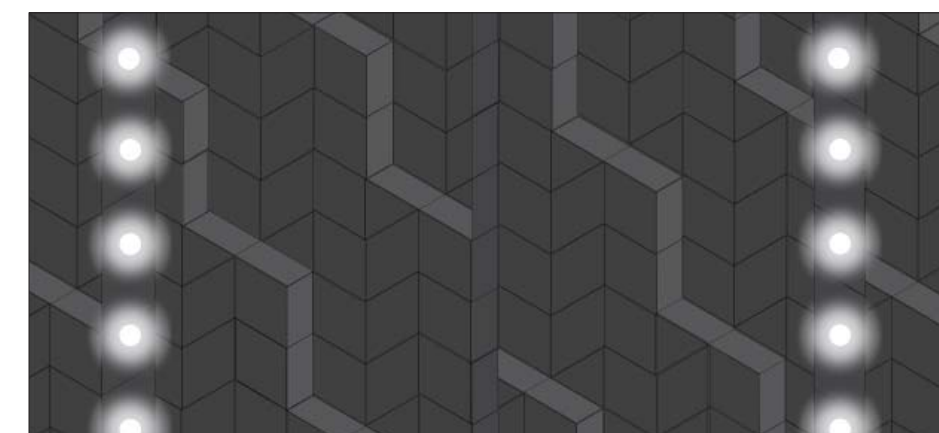
Dette forslag kan godt anbefales men kræver nærmere koordinering og undersøgelser i forhold til metrobyggepladsen og nødvendig flytning af de nye offentlige toiletter på pladsen



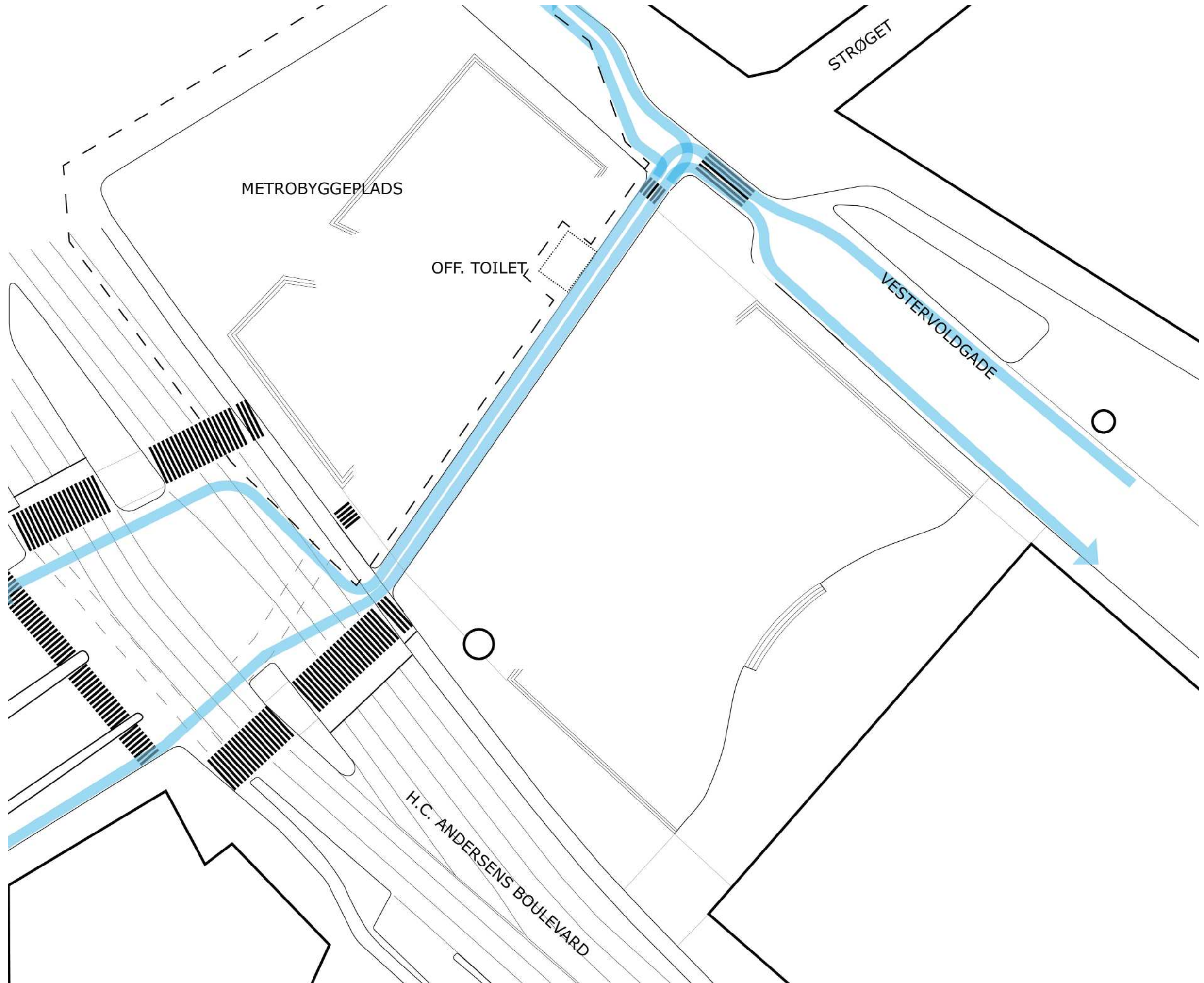
Figur 17: Eksempel på udforming af den dobbeltrettede cykelsti



Figur 18: Eksempel på udforming af den dobbeltrettede cykelsti



Figur 19: Eksempel på lane lights på kanten for at synliggøre stien



FORSLAG TIL CYKELFORBINDELSE

ALTERNATIV 3 - FORBINDELSE LANGS RÅDHUSET

Benyttelse af eksisterende forbindelse langs Rådhusbygningen med etablering af modstrøms cykelsti langs H.C. Andersens Boulevard på fortovet forbi Dragespringvandet. Der er uarbejde to alternativer omkring krydsningen af H.C. Andersens Boulevard

Fremkommelighed

Forslag vil ikke give væsentlig forbedring af fremkommeligheden for cyklisterne. Forbindelsen vil i forhold til kortlægningen kunne hjælpe ca. 30% af cyklisterne. Løsningen vil dog kunne skabe en mere naturlig benyttelse af parallelforbindelsen via Farvergade og Strædet. Der er meget snævre forhold omkring Dragespringvandet, hvor der maksimalt kan etableres en cykelsti på ca. 1.5 meter.

Sikkerhed /utryghed

Der er meget stor risiko for uheld mellem cyklister og fodgængere omkring krydset H.C. Andersens Boulevard/Vesterbrogade. Der er skitseret en alternativ krydsning af H.C. Andersens Boulevard som trækker cykelkrydsningen bag om fodgængerfeltet - se figur 20, og dette giver en krydsning mindre mellem cyklisterne og fodgængerne.

Tilgængelighed

Ringe forhold

Økonomi

Høj anlægsøkonomi

Funktionalitet/Æstetik

Pladsens fleksible funktion og belægning kan opretholdes

Vejreglerne

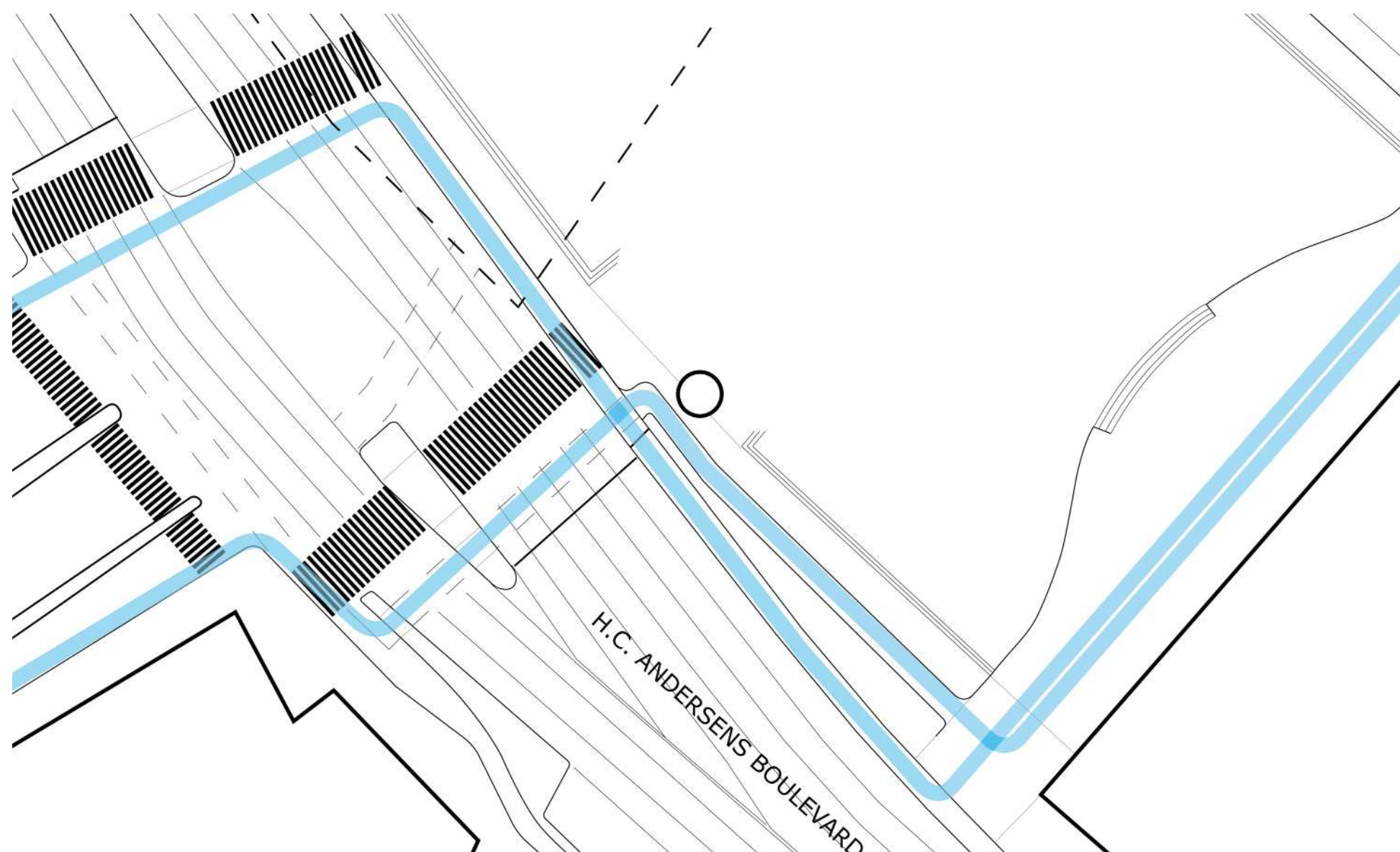
Løsningen er utraditionel og afviger derfor i forhold til gældende vejregler.

Afledte effekter

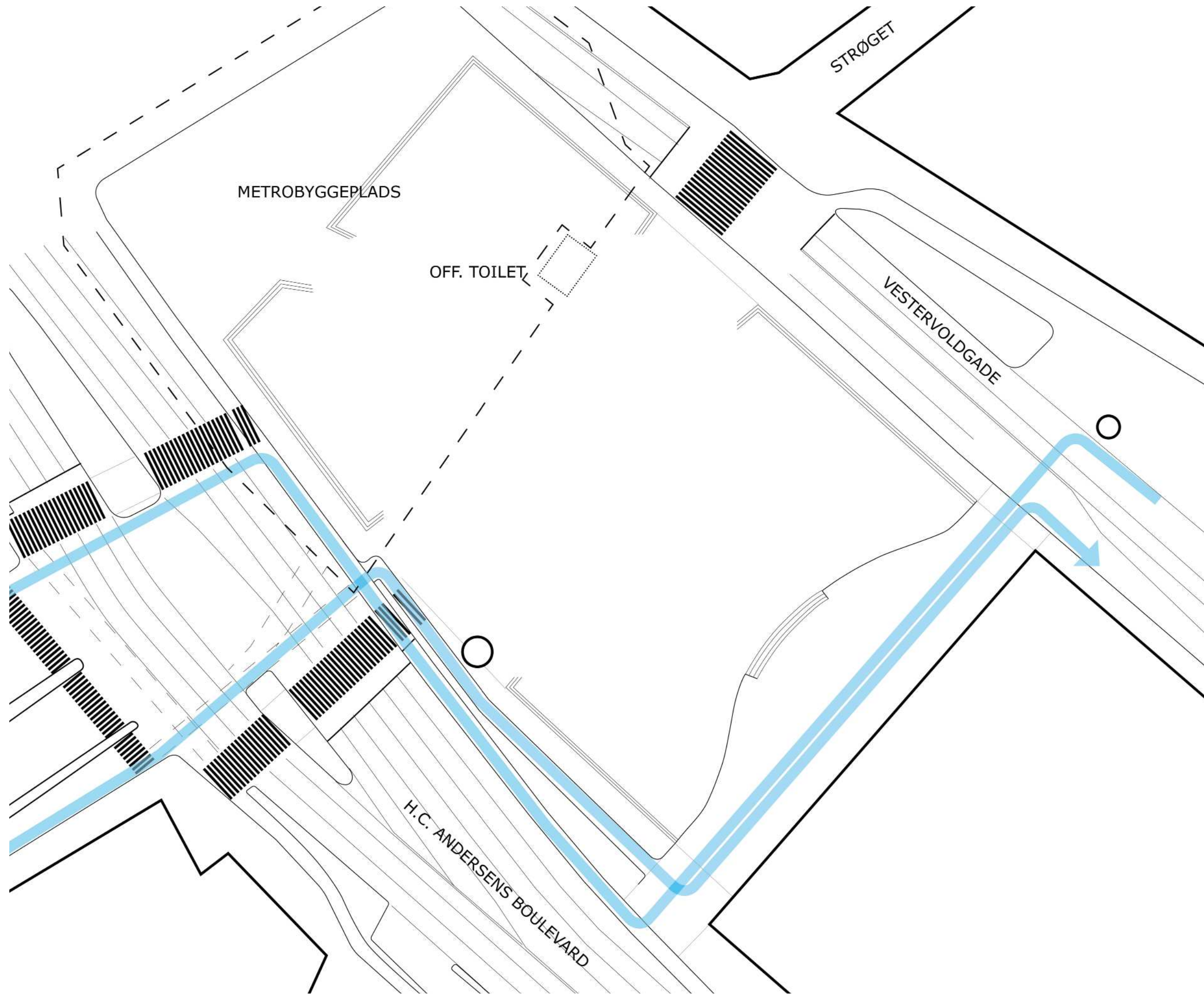
Signalanlægget H.C. Andersens Boul./Vesterbrogade skal laves om. Eksisterende kædeafspæring foran rådhusbygningen skal fjernes.

Samlet vurdering

Dette forslag vil kræve en nærmere undersøgelse af signalanlægget herunder faserækkefølgen og konsekvenser for kapaciteten og trafikikkerheden i forbindelse med krydsningen af H.C. Andersens Boulevard



Figur 20: Alternativ cykelstikrydsning af H.C. Andersens Boulevard



BILAG 1: REGLER FOR GÅGADER

REGLER FOR GÅGADER

VEJREGLERNE

Bekendtgørelse om vejafmærkning, E49 "Gågade"

Tavlen angiver et område, hvor følgende særlige færdselsregler gælder:

1. Området er reserveret til gående.
2. Tilladelse til kørsel i området kan gives. I så fald skal kørsel ske under iagttagelse af bestemmelserne i punkterne 4 - 8.
3. Eventuel tilladelse til kørsel angives på undertavle som anført i § 12, stk. 3, punkterne b - e. Desuden kan anvendes undertavlen "Kørsel tilladt". Tilladelse på undertavle kan afgrænses tidsmæssigt, jf. § 5, tavle U 3.
4. Kørsel i området må kun ske med meget lav hastighed (normalt under 15 km/h).
5. De kørende skal udvise særlig agtpågivenhed og hensynsfuldhed over for gående, jf. færdselslovens § 27, stk. 3.
6. Når der på vejen færdes personer, der kan komme i farlig nærhed af køretøjet under dets passage, må kørslen ikke fortsættes, forinden føreren har sikret sig, at disse personer er opmærksomme på køretøjet og har givet plads for passage. Sådanne personer må dog ikke unødigt hindre de kørende i at komme frem.
7. Parkering i en gågade må ikke ske uden for særligt afmærkede pladser. Dette gælder dog ikke cykler, knallerter og tohjulede motorcykler.
8. Kørende har ubetinget vigepligt ved udkørsel fra en gågade, jf. færdselslovens § 26, stk. 3. Tavlen kan anvendes med undertavlerne U 1, U 2 eller U 6 til forvarsling.

Med knallerter menes både registreringspligtige og ikke registreringspligtige knallerter.

Tavlen anvendes til afgrænsning af gågader.

Med hensyn til opsætning henvises i øvrigt til afsnittet om zoner - generelt. Norm: Tavlen skal opsættes ved enhver indkørsel til gågadeområdet. Kørsel kan tillades ved anvendelse af undertavler. Ved fastsættelse af undtagelser for kørselsforbud i en gågade skal det tillægges afgørende betydning, at undtagelser fra kørselsforbudet kun får et omfang, som er foreneligt med karakteren af den gågadeordning, der ønskes etableret.

Det bør tilstræbes at angive undtagelser efter retningslinierne beskrevet i Bekendtgørelse om vejafmærkning, § 12, stk. 3. Undertavlen "Gælder kun gennemkørsel" kan dog aldrig bruges sammen med E 49 og undertavlen "Ærindekørsel tilladt" bør almindeligvis ikke anvendes til afgrænsning af kørselsrestriktioner.

"Kørsel tilladt" kan anføres på undertavle, hvor det er foreneligt med gågaden karakter ikke at lægge restriktioner på den kørende trafik.

Gågader bør i udformning fremtræde som fodgængerarealer i hele gadens tværprofil, jvf. Vejregler om Byernes trafikarealer, hæfte 8, Fodgængerområder.

Vejreglerne, hæfte 8, pkt 2.2.3

Af hensyn til etablering af et sammenhængende stisystem kan der forekomme tilfælde, hvor der bør kunne cykles på en kortere eller længere strækning af en gågade. Det bør dog forsøges at tilbyde cyklisterne andre og bedre ruter, sådan at cykeltrafik i gågader undgås, specielt i gågader med megen fodgængertrafik.

Hvis cykling tillades i en gågade, er det vigtigt at man ved udformning, valg af belægning etc. gør hvad man kan for at tilgodese fodgængernes sikkerhed og tryghed, og få cyklisterne til at udvise særlig agtpågivenhed og hensynsfuldhed over for gående.

Uanset om cykeltrafik tillades eller ej i en gågade, skal der sørges for gode tilkørselsforhold og parkeringsfaciliteter for cyklisterne.

Vejreglerne, hæfte 8, pkt 3.5 "Kørearealer" for cykler

Etablering:

Hvis cykling ønskes tilladt i en gågade, kan man af hensyn til orienteringen markere de arealer, hvor man ønsker cyklisterne kører. Markeringen kan ske ved hjælp af en bevidst placering af gademøbleringen, og eventuelt med afvigende belægning. Dette ændrer ikke ved de vigepligtsforhold, der gælder for en gågade, ifølge hvilke de kørende skal udvise særlig agtpågivenhed og hensynsfuldhed over for gående.

Hvis der derimod benyttes egentlig kørebaneafmærkning, vil der være tale om en delt sti med normale vigepligtsforhold, og der skal etableres den dertil svarende tavleafmærkning.

Dimensioner:

"Kørearealer" for cykler i gågader, hvor bilkørsel ikke forekommer, bør normalt være 2,5 m og mindst være 1,85 m brede.

Den frie højde bør være 2,50 m. For faste genstande af begrænset udstrækning kan den dog reduceres til 2,30 m.



