

Københavns Kommune

## Helhedsplan for Nørrebrogade, projektforslag

### 1. etape

Arbejdsnotat om fremtidig udformning af kryds  
Nørrebrogade/Sjællandsgade

COWI A/S

Parallevej 2  
2800 Kongens Lyngby

Telefon 45 97 22 11  
Telefax 45 97 22 12  
www.cowi.dk

## 1 Indledning

I forbindelse med opstilling af projektforslag for 1. etape er det blevet drøftet, om man skal opretholde signalreguleringen i krydset Nørrebrogade/Sjællandsgade eller nedlægge det på grund af faldet i trafikmængder.

Det blev efterfølgende aftalt mellem Kommunen og COWI at gennemføre en opgave med at analysere konsekvenserne af en nedlæggelse og opstille eventuelle anbefalinger til en anden udformning.

Dette arbejdsnotat indeholder COWIs resultat af opgaven.

## 2 Nuværende forhold

### Beskrivelse af krydset

T-krydset er signalreguleret, og fra forsøgsperiodens start i oktober 2008 er der et kørespor i hver retning på Nørrebrogade og det samme på Sjællandsgade op til krydset. Desuden er der cykelsti og fortov i begge sider af Nørrebrogade samt fortov i begge sider af Sjællandsgade. Fodgængerfelter findes i alle krydsets ben. Endelig er der busstoppesteder placeret lige efter krydset i begge retninger på Nørrebrogade. Der er ingen særlige faser med eftergrønt eller på anden måde særlig signalstyring for udvalgte bevægelser eller svingstrømme.

### Trafik i krydset

Kommunen har tirsdag den 5. maj gennemført en manuel tælling i krydset i tidsrummet kl. 6. - 18. Resultaterne er gengivet i bilag for hele tælleperioden og for hver af de to spidstimer hhv. morgen og eftermiddag.

Resultaterne viser tydeligt, at svingbevægelserne for både biler og cyklister til og fra Sjællandsgade udgør en meget lille andel af trafikken i krydset. Den talte trafik på Sjællandsgade er på ca. 440 biler kl. 6-18, hvilket svarer til eller er mindre end sidevejstrafikken ved flere andre sidegader til Nørrebrogade, hvor udmundingen er udformet som en overkørsel.

Desuden fremgår det, at langt hovedparten, 80 procent eller 683 personer, af fodgængerne i tidsrummet kl. 6-18 krydser Nørrebrogade i fodgængerfeltet længst ind mod byen. 7 procent eller 56 personer krydser gaden uden for fod-

Dokumentnr.	P-66794-Sjællandsgade
Version	0
Udgivelsesdato	2. juni 2009

Udarbejdet	hgr
Kontrolleret	ljr
Godkendt	ljr

gængerfeltet lige ud for åbningen i muren ind til Assistens Kirkegård. Tallene viser desuden, at knap halvdelen af de krydsende fodgængere på Nørrebrogade kommer fra eller er på vej til Assistens Kirkegård (dette tal er usikkert, da tællingen ikke er fuldstændig).

Endelig viser tallene, at cykeltrafikken er næsten dobbelt så stor som biltrafikken på begge gader.

### **Uheldssituation**

I perioden fra og med 2002 har politiet registreret 10 uheld i krydset, hvoraf 5 er med personskaade og i alt med 7 personskader. Ét uheld involverede en fodgænger. Uheldet skete i 2003 i tussmørke om aftenen, hvor en krydsende fodgænger blev påkørt af en bil på Nørrebrogade. 4 uheld var med påkørsel bagfra af bil, der holdt for rødt lys på Nørrebrogade. De 4 sidstnævnte uheld er alle sket før opsætning af nye lanterner signalerne i 2008.

## **3 Vurdering af krydsændring**

Krydset er i dag signalreguleret, og man kan stille spørgsmålet om det stadig er den mest fornuftige udformning med de nuværende trafikmængder, hvor biltrafikken næsten er halveret i forhold til før forsøgsperiodens start.

### **Kapacitet**

En simpel beregning af kapacitetsforholdene med programmet DANKAP viser, at med et vigepligtsreguleret kryds vil belastningsgraden som i dag være under 0,1. Der er således ingen kapacitetsmæssig begrundelse for at opretholde en signalregulering.

Endvidere vil en nedlæggelse af signalet være en fordel for bustrafikken, der således ikke får det ekstra stop. I dag indgår signalet imidlertid som en del af den grønne bølge for cyklister, hvilket betyder, at ændringer skal vurderes i forhold til dette.

### **Trafiksikkerhed og tryghed**

Uheldsstatistikken viser ikke en særlig stor risiko for fodgængere. Hvorvidt risikoen vil stige ved at nedlægge signalet kan ikke besvares entydigt. For det første er det allerede besluttet, at der nu skiltes med 40 km/t og ikke 50 km/t. For det andet vil det afhænge af, hvordan krydset i givet fald skal udformes. De nyeste erfaringer viser, at man for at sikre fodgængeres krydsning ikke bør have uregulerede fodgængerfelter, medmindre der med midterheller, hævede flader eller hastighedsnedsættelse i øvrigt gøres en indsats for at sikre fodgængere.

Med hensyn til trafiksikkerhed gælder endvidere, at en signalregulering kan opfattes som irriterende og give anledning til ulovlig adfærd, hvis trafikmængderne er lave. I så fald kan signalreguleringen reelt være en sikkerhedsmæssig dårlig løsning. Antallet af registrerede bagendekollisioner indikerer desuden, at der er manglende opmærksomhed fra bilister på krydset.

Den oplevede tryghed er især vigtig for børn og fodgængere med bevægelses-handicap eller langsomtgående. Det er sandsynligt, at den oplevede tryghed vil være dårligere for disse fodgængere ved nedlæggelse af signalet, især på grund af cykeltrafikken. Man skal både krydse en kørebane med en vis mængde biltrafik og dernæst cykelstier med en stor mængde cyklister. I spidstimen om morgenen svarer strømmen af cyklister mod søerne ca. til en cykel hvert andet sekund. Overvejelser i forhold til tryghed bør derfor især gøres ud fra viden om, hvilke fodgængergrupper, der bruger overgangen. Ifald skolebørn udgør en stor andel, vil en sikring være at foretrække. Denne sikring kan enten være ved skolepatrolje, signalregulering eller kraftig markering af stikrydsning.

#### **4 Sammenfatning og anbefaling**

Følgende hovedpunkter kan sammenfatte analysen:

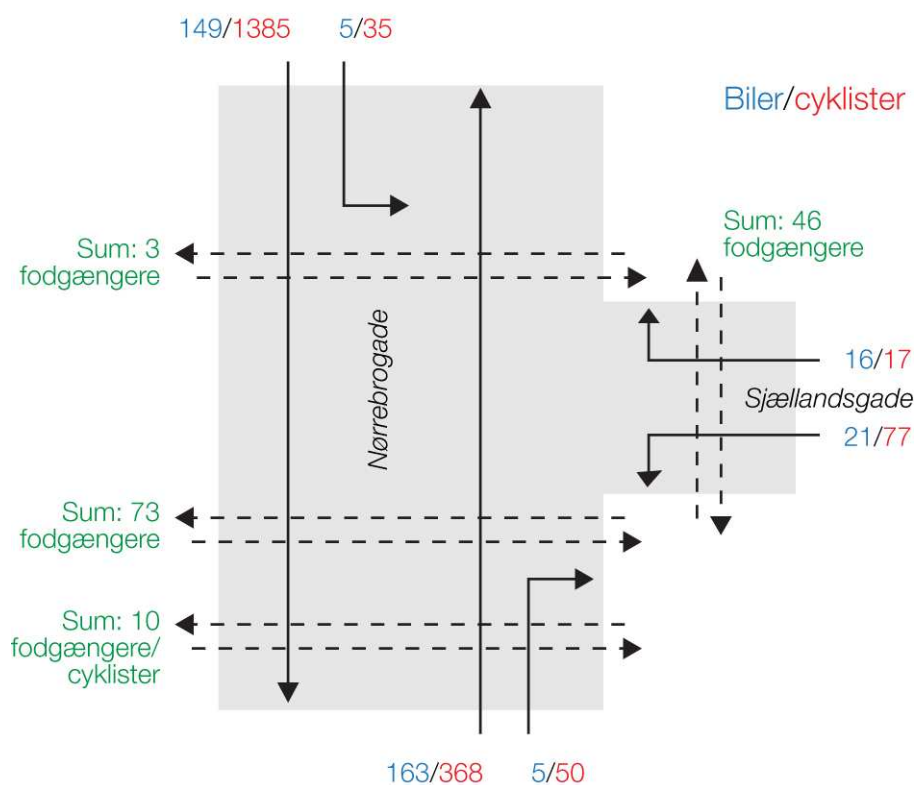
- Cykeltrafikken er ca. dobbelt så stor som biltrafikken i krydset.
- Fodgængere krydser især Nørrebrogade i fodgængerfeltet tættest på søerne.
- Den nuværende signalregulering er unødvendig ud fra en kapacitetsmæssig betragtning. Flere vigepligtsregulerede kryds på Nørrebrogade har langt større sidevejstrafik.
- Signalregulering er sandsynligvis heller ikke nødvendig ud fra en sikkerhedsmæssig vurdering, men en omdannelse til vigepligtsregulering vil kræve en udformning, der tager særlig hensyn til krydsende fodgængere.
- Den oplevede tryghed for især de svageste fodgængeres krydsning af Nørrebrogade vil sandsynligvis blive forringet ved nedlæggelse af signalreguleringen.
- Alt i alt vurderes det, at der er flere usikre faktorer, som fører til en anbefaling om at opretholde signalreguleringen på kort sigt, hvilket vil sige i helhedsplanens 1. etape.
- Eventuelt kan signalstyringen ændres i helhedsplanens 1. etape, således at styringen kommer i bedre overensstemmelse med de nuværende trafikmængder, men stadig kan fastholde den grønne bølge for cyklister i myldretiderne.
- På længere sigt, hvis Nørrebrogade lige så stille får ændret sin trafikale rolle og blandt trafikanter i højere grad bliver opfattet som en lokalgade, så kan en ændring til et vigepligtsreguleret kryds overvejes. I så fald kan ændringen planlægges og udføres i sammenhæng med øvrige forslag til pladسدannelser eller lignende på resten af Nørrebrogade.

### Bilag: Trafiktælling

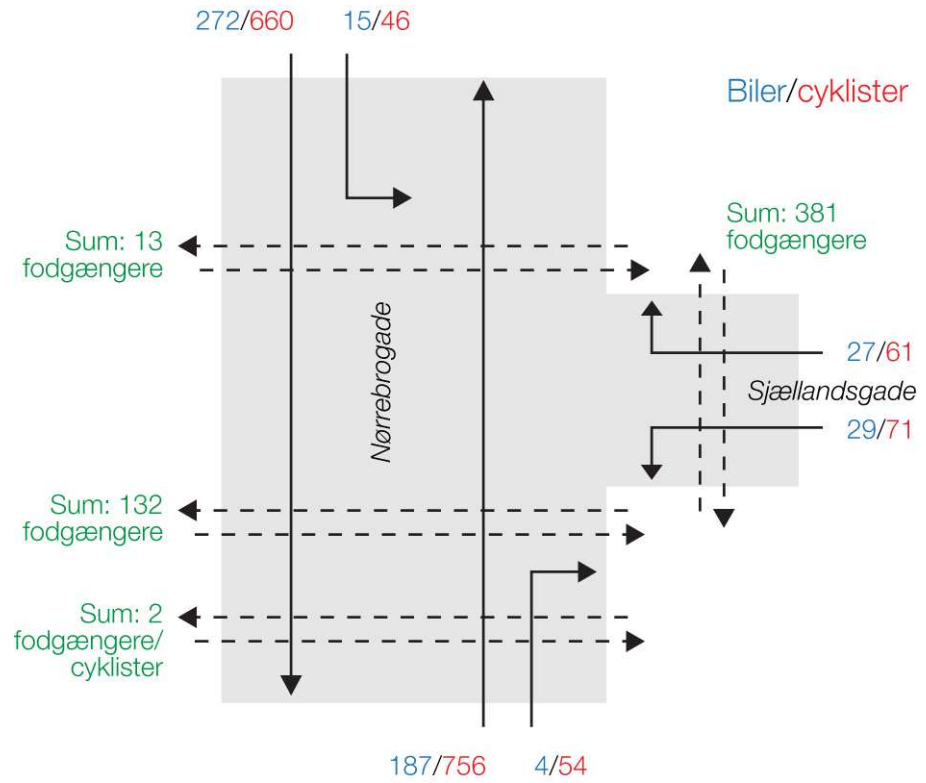
De følgende tre skitser viser resultatet af trafiktællinger gennemført af Københavns Kommune den 5. maj 2009 i krydset Nørrebrogade/Sjællandsgade.

For fodgængere er endvidere vist antallet af fodgængere, der krydser Nørrebrogade syd for krydset ud for indgangen til Assistens Kirkegård.

#### Kl. 8-9



**KI. 16-17**



**KI. 6-18**

