

Denne artikel er publiceret i det elektroniske tidsskrift

**Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet**

(Proceedings from the Annual Transport Conference  
at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

[www.trafikdage.dk/artikelarkiv](http://www.trafikdage.dk/artikelarkiv)



# EVALUERING AF ISTEDEGADE

- BEDRE FORHOLD FOR CYKLISTER

*Peter Johannessen, ZP8L@tmf.kk.dk, Københavns Kommune, og  
Mogens Møller, mm@via trafik.dk, Via Trafik Rådgivning*

---

## Abstrakt

Københavns Kommune har gennemført en større ombygning af Istedgade for blandt andet at skabe bedre cykelforhold. Målet med projektet har været at omdanne den eksisterende bydelsgade til en strøggade med fokus på handelsliv, busser, fodgængere og cyklister, men uden gennemgående cykelstier.

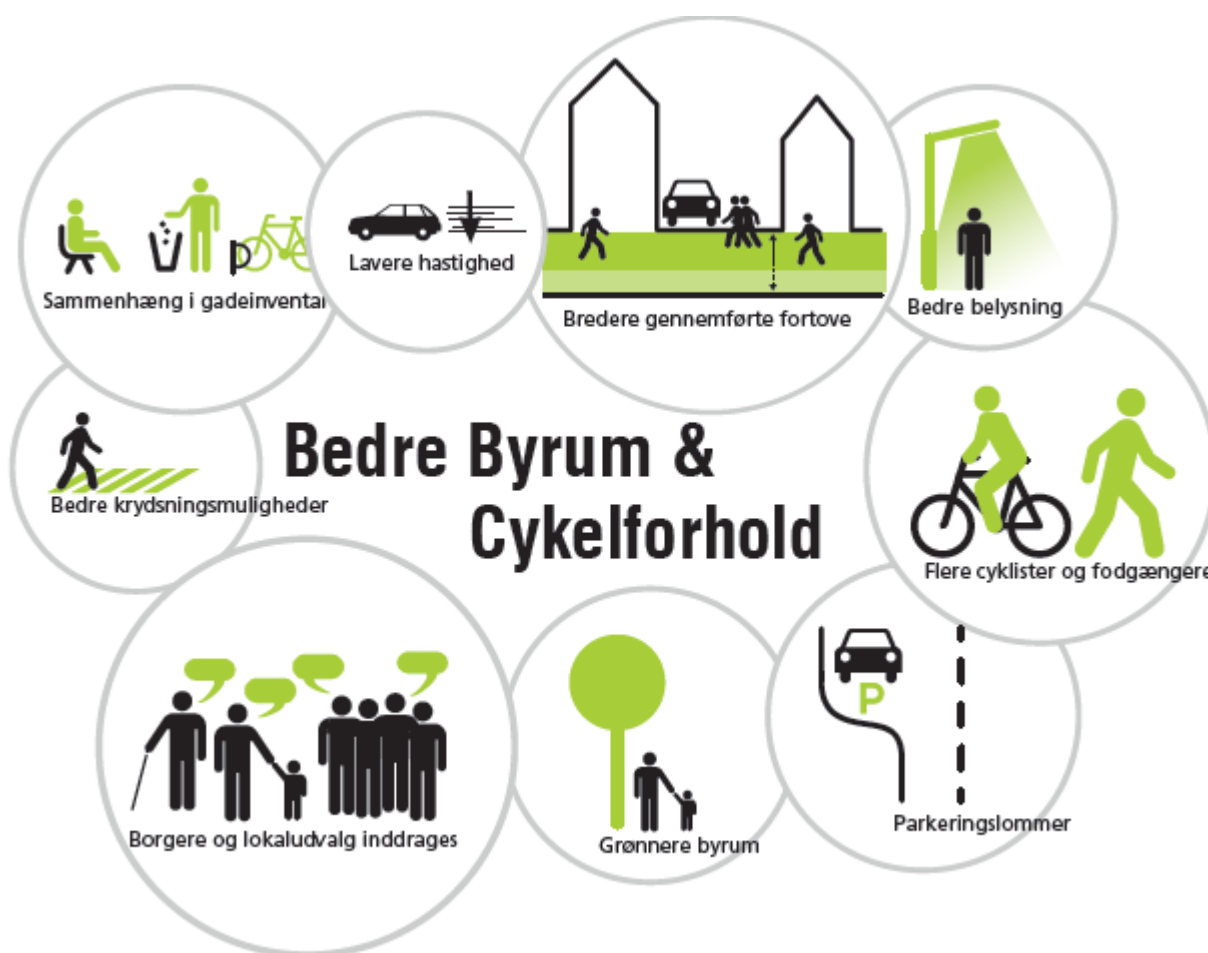
Projektet blev udviklet og gennemført i en proces med stor inddragelse af borgere og interessenter, og med særligt fokus på Københavns Kommunes trafikale og byrumsmæssige mål og strategier.

Projektets sidste etape blev taget i brug i sommeren 2015. Den samlede løsning for Istedgade har dermed været benyttet i godt et halvt år. Københavns Kommune har derfor ønsket at opsamle de foreløbige erfaringer, og evaluere projektet. Evalueringen undersøger i hvilken grad projektet har indfriet de ønskede mål og effekter, for på det grundlag, at kunne drage erfaringer som kan bidrage til kommende projekter.

Denne artikel beskriver resultatet af erfaringsopsamling og evaluering, som er udført af Københavns Kommune i samarbejde med Via Trafik Rådgivning A/S og Megafon.

## INDHOLD I EVALUERINGEN

- Spørgeskema til cyklister og fodgængere
- Analyse af trafiktal for biler, cykler og fodgængere på Istedgade
- og omkringliggende gader
- Analyse af målte hastigheder
- Analyse af trafikuheld
- Analyse af bussernes hastigheder
- Analyse af bussernes passagertal
- Videoanalyse af centrale steder



## HVORFOR BLEV ISTEDEGADE BYGGET OM?

Københavns Borgerrepræsentation bevilgede i juni 2007 midler til første etape af omdannelsen af Istedgade. Ønsket var at skabe bedre forhold for cyklister. I august 2009 vedtog Borgerrepræsentationen, at Istedgade desuden skulle indrettes med fokus på:

- Tryghed for cyklister, herunder tryghed i forhold til andre cyklister
- Sikre krydsningsmuligheder for fodgængere
- God fremkommelighed for busser og ambulancer
- Understøttelse af Istedgade som lokal handelsegade
- Samarbejde med lokale kræfter

Samt en vurdering af mulighederne for at:

- Begrænse den gennemkørende biltrafik
- Reducere biltrafikkens hastighed

## HVAD ER EN STRØGGADE?

Strøggaden er et handelsmæssigt samlingspunkt med en stor koncentration af butikker, café- og restaurationsmiljøer. Som bydelens samlings- punkt betyder det, at mange borgere bruger gaden hver dag. Derfor skal der være gode muligheder for ophold langs gaden, og krydsning af gaden har høj prioritet, således at strøggadefunktionerne på begge sider af gaden kan benyttes.

Cyklister og fodgængere skal færdes trygt og sikkert i strøggaden. Biltrafikken foregår med langsom hastighed under hensyntagen til strøggademiljøet. Bustrafikkens fremkommelighed skal generelt prioriteres højere end biltrafikkens.

## SAMMENFATNING – EN FORANDRING I TRAFIKKEN

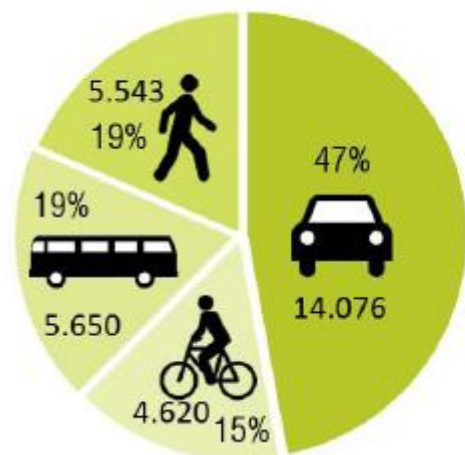
Omdannelsen af Istedgade har medført en markant forskydning i anvendelsen af gaden. Biltrafikken er faldet, antallet af buspassagerer er faldet marginalt, mens cykel- trafikken og fodgængertrafikken er steget markant.

Før ombygningen kørte knap halvdelen af trafikanterne på Istedgade i bil. Efter ombygningen er dette faldet til omkring en tredjedel. Faldet i biltrafikken modsvares af en stigning i antal cyklister.

Udviklingen i trafikken indikerer, at Istedgade nu fungerer som den strøggade det var ønskeligt at omdanne gaden til. Omdannelsen har betydet, at gaden ikke længere blot ombygningens skal forceres, men kan udvikle sig til et byrum, som aktivt kan bruges. Med den store stigning i cykeltrafikken er Istedgade (sammen med de mange øvrige cykelinitiativer i Københavns Kommune) med til at indfri kommunens målsætning om at være 'verdens bedste cykelby' og CO2-neutral hovedstad. Stigningen i fodgængertrafikken er medvirkende til at opfylde kommunens bylivsstrategi "Metropol for mennesker".

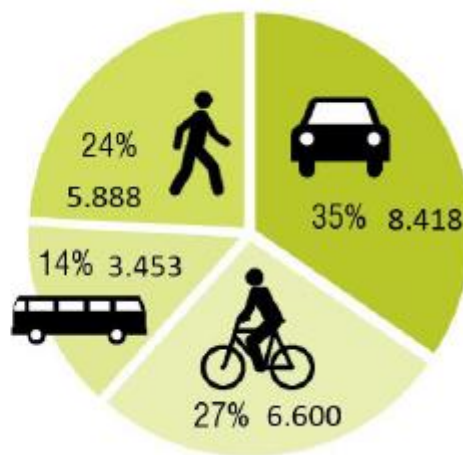
## SÅDAN BLEV ISTEDGADE OMDANNET

- 2009:** Arbejde med forundersøgelser igangsat.
- 2010:** Dispositionsforslag godkendt politisk og arbejdet med projektforslaget igangsat. Gennemførelse af interview med de handlende i gaden. Event med 'Din mening for en muffin' med interview af borgere samt spørgeskemaundersøgelse blandt borgerne og trafikanter på Vesterbro.
- 2011-12:** Projektering og udbud.
- 2013:** Etape 1+2 fra Reventlowsgade til Gasværksvej stod færdigt.
- 2014:** Etape 3 fra Gasværksvej til Enghave Plads udbudt
- 2015:** Færdig i maj

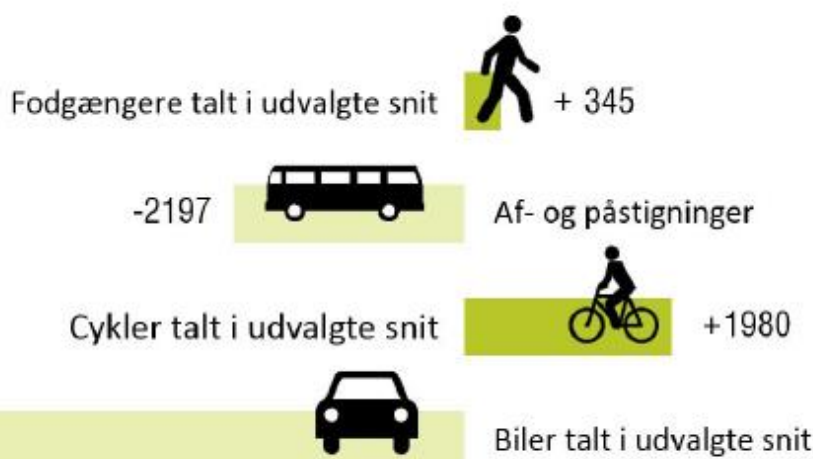


**Før ombygningen**

**Fordeling af trafikanter før og efter ombygning**



**Efter ombygningen**



**Forskelle i tal fordelt på trafikanttype, sammenlignet med målinger før ombygningen.**

## MINDRE BILTRAFIK

Før og efter omdannelsen er der foretaget trafikmålinger på udvalgte steder i og omkring Istedgade, hvor antallet af køretøjer og hastigheden er registreret.

Antallet af motorkøretøjer på Istedgade er faldet med ca. 40 % efter omdannelsen, hvilket er et markant fald sammenlignet med de parallelle gader. Faldet i biltrafikken er både sket i og uden for myldretiden. Antallet af tunge køretøjer (lastbiler og busser) er stort set uændret, hvilket kan hænge sammen med arbejdskørsel til og fra Metrobyggepladserne ved Reventlowsgade og Enghave Plads, som er nødt til at køre ad Istedgade.



## ER BILTRAFIKKEN FLYTTET TIL ANDRE VEJE?

Det er undersøgt, hvorvidt biltrafikken er flyttet til parallelle gader, eller om faldet i stedet skyldes, at flere trafikanter går, cykler eller anvender kollektiv transport.

Ændringer på Istedgade påvirker primært Sønder Boulevard, Vesterbrogade og Ingerslevsgade. Der findes ikke tal for Sønder Boulevard, men da strækningen er under ombygning på grund af metrobyggeriet, er det mindre sandsynligt, at biltrafik er flyttet hertil. På de øvrige gader er der også sket et fald i biltrafikken.

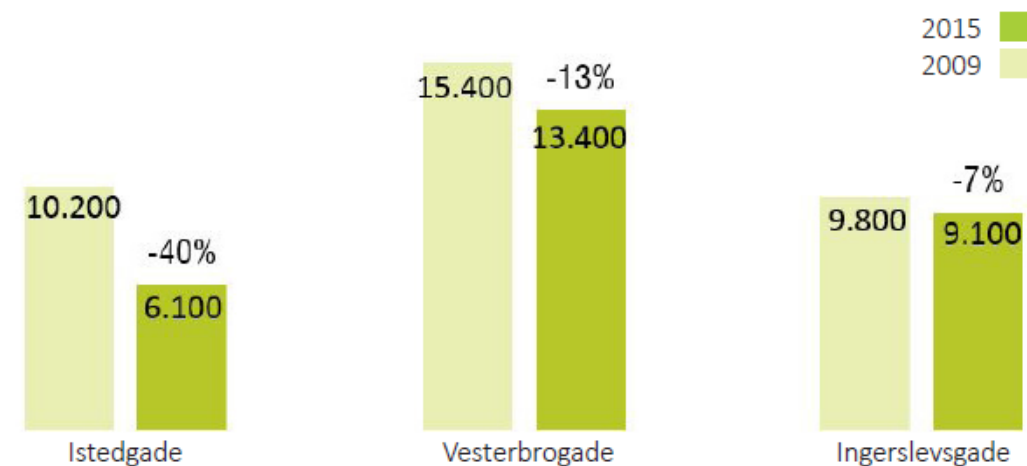
I Søsnittet ses et generelt fald på 10% i biltrafikken fra 2008-2013, hvilket er den nyeste sammenlignelige periode. Biltrafikken er dog faldet langt mere på Istedgade. Faldet på Vesterbrogade og Ingerslevsgade ligger i samme størrelsesorden som faldet over Søsnittet. Det peger i retning af, at faldet på Istedgade ikke blot skyldes en generel tendens, men at projektet har medført et yderligere fald i biltrafikken, og at faldet ikke skyldes, at biltrafik er overflyttet til parallelle gader.

Det er sandsynligt at faldet i biltrafik skyldes, at Istedgade er ombygget til fartdæmpet strøggade.

## SØSNITTET

Københavns Kommune registrerer fast trafikken i Søsnittet, som udgør de veje, der fører ind til det centrale København. Søsnittet er afgrænset af søerne og havneløbet.

De faste registreringer giver et indblik i, hvordan trafikken til og fra det centrale København forandrer sig over år.



Trafikmængde (Årsdøgntrafik) ud fra manuelle tællinger



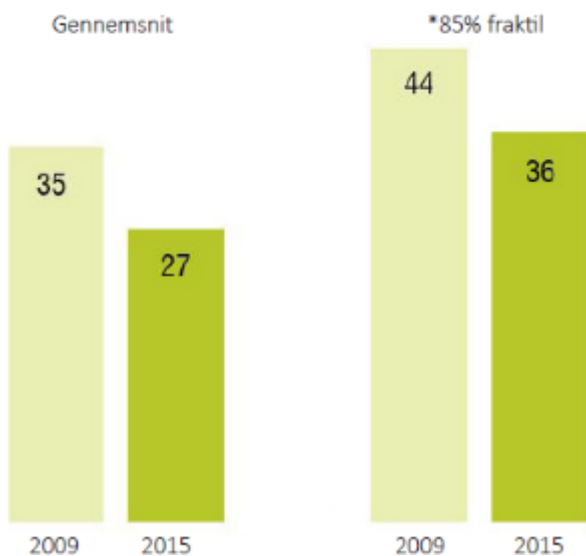


## HASTIGHEDEN ER FALDET

I forbindelse med omdannelsen af Istedgade blev hastighedsgrænsen, sat ned fra 50 km/t til en anbefalet hastighed på 30 km/t, hvilket er understøttet af hævede flader, bump og en smallere kørebane.

Hastigheden for biltrafikken er målt ved trafikmålingerne før og efter omdannelsen. Generelt er hastigheden faldet på Istedgade. Ved målestederne er gennemsnitshastigheden faldet med knap 10 km/t og ligger under den anbefalede hastighed på 30 km/t.

Ses der på 85 % fraktilen, hvilken er den hastighedsgrænse som 85 % af bilerne holder sig under og som kun overskrides af 15 % af trafikanterne, er denne lidt højere end hastighedsgrænsen. Selvom størstedelen af trafikanterne overholder den anbefalede hastighed på 30 km/t, er der altså enkelte trafikanter, som kører for hurtigt.



**Hastigheden er faldet, viser målinger fra 2015 sammenlignet med 2009. Målingerne er foretaget i samme snit på strækningen. \*85 % fraktilen er den hastighed, som 85 % af bilerne holder sig under.**



**Fartdæmpning har medført en markant lavere hastighed i Istedgade.**

## FLERE CYKLER

Der er sket en stor stigning i antallet af cyklister på Istedgade. Før omdannelsen cyklende godt 4.000 dagligt på gaden. De seneste målinger viser, at dette er steget til ca. 6.000 - altså en stigning på ca. 45 %.

Ændringen i bil- og cykeltrafikken betyder, at der i dag kører lige så mange cykler som biler på Istedgade. Før ombygningen kørte der mere end dobbelt så mange biler som cykler.

På de omkringliggende veje Vesterbrogade og Ingerslevsgade er der også sket en stor stigning i cykeltrafikken. Københavns Kommunes faste registreringer på Vesterbrogade og Ingerslevsgade viser en

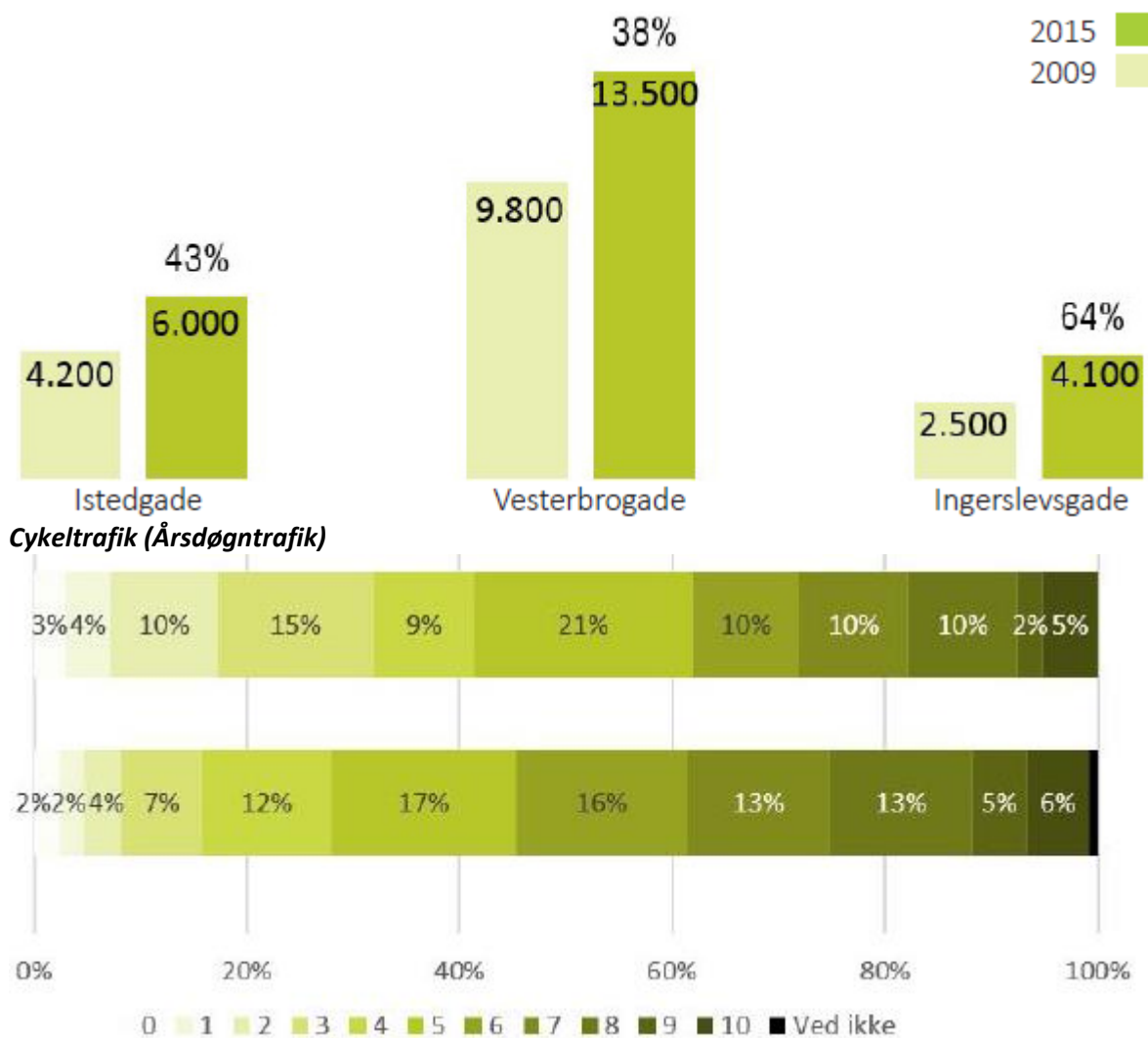
vækst i cykeltrafikken på 32 % i perioden 2008 til 2013. Væksten på Istedgade har med andre ord været større end den generelle udvikling på de tre gader. Det indikerer, at projektet har gjort Istedgade mere attraktiv for cyklister.

I samarbejde med Megafon er der, før og efter omdannelsen, gennemført i alt 600 interviews med cyklister på Istedgade. Interviewene vedrørte cyklisternes tryghed og fremkommelighed. Cyklisternes tryghed ved at køre på Istedgade er steget signifikant efter omdannelsen.

Cyklisterne er blevet spurgt, hvorvidt der er forhold, som gør dem utrygge på Istedgade. De mest hyppige svar i 2015 er "Ingen cykelsti", "Bredden af cykelstien varierer meget" og "Meget biltrafik". 12% af cyklisterne angiver, at ingenting gør dem utrygge ved at cykle på Istedgade.

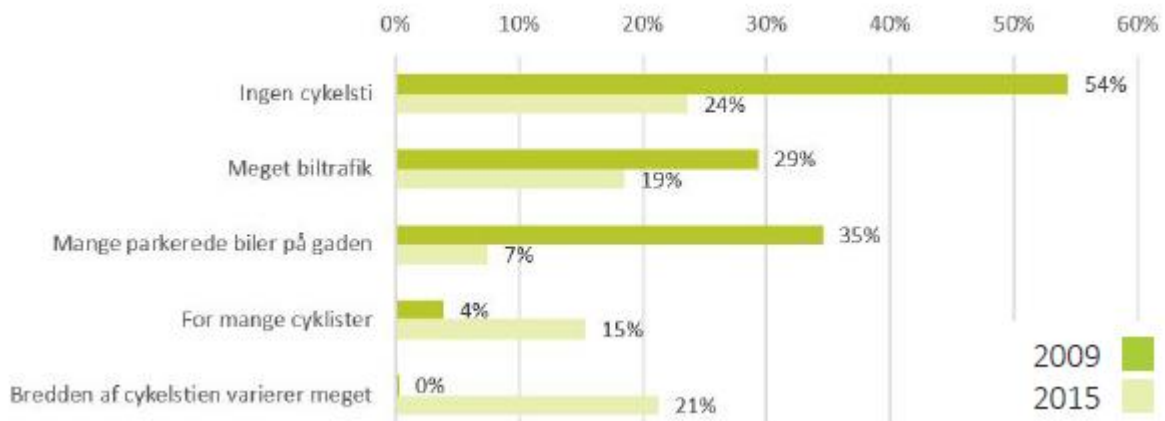
Efter omdannelsen er de begrundelser for utryghed, hvor der er sket den største forbedring, følgende: "Ingen cykelsti", "Meget biltrafik" og "Mange parkerede biler". Omvendt er andelen, der angiver "For mange cyklister" og "Bilister viser ikke hensyn" steget.

Overordnet kan det konkluderes, at der efter omdannelsen af Istedgade kører flere cyklister, som føler sig mere trygge end før.



**Spg.: På en skala fra 0-10, hvor 0 er meget utryk og 10 er meget tryk, hvor tryk eller utryk er u, når du cykler på Istedgade?**



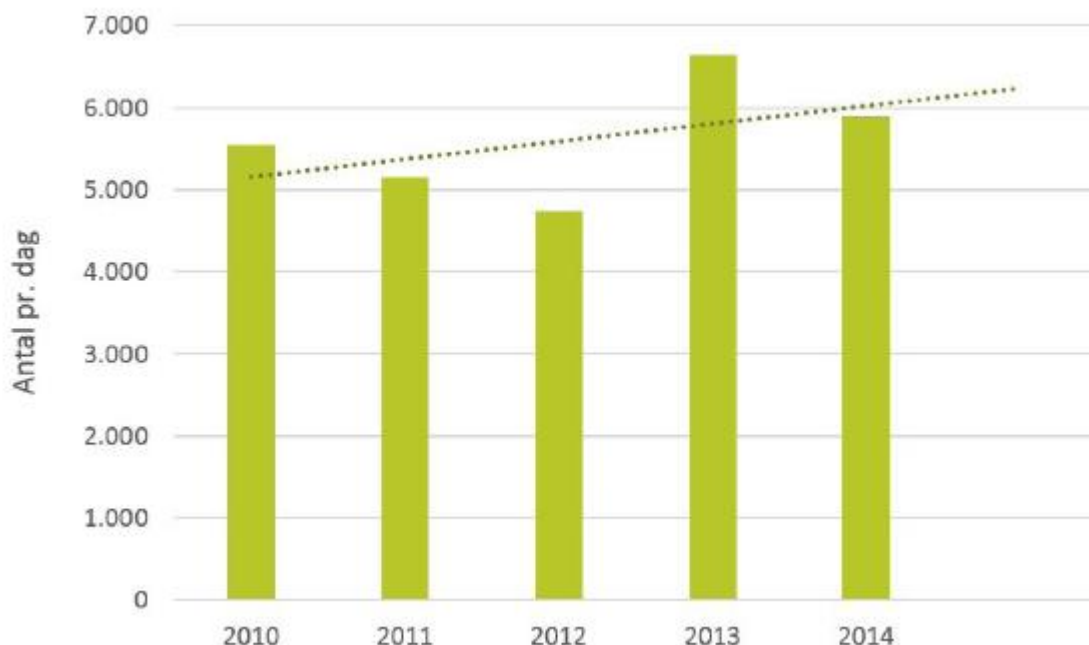


**Spg.: Er der forhold, der gør dig utryk ved at cykle på Istedgade? (top 5 angivelser)**



## FLERE GÅR

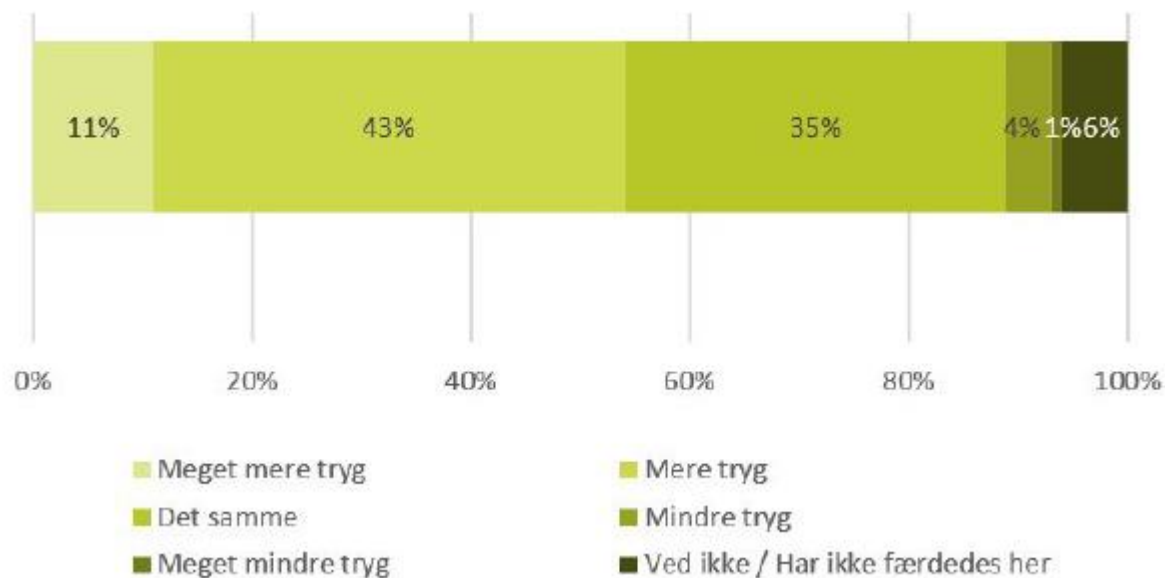
Fra 2010 til 2014 er der sket en stigning i fodgængertrafikken på Istedgade. Der er ikke tal for 2015, hvorfor det ikke er muligt at vurdere tendensen efter perioden for omdannelsen. Det skal bemærkes, at der er en vis usikkerhed på forgængerregistreringer, da de kun foretages over en dag, hvor eksempelvis dårligt vejr kan have stor betydning for antallet.



***Opgørelse over antal fodgængere pr. dag på Istedgade de sidste fem år. Talt mellem kl. 7-19. Tendensen er stigende.***

Det forventes, at der vil blive flere fodgængere på Istedgade som følge af mindre biltrafik og støj, samt bredere fortove med bedre mulighed for ophold.

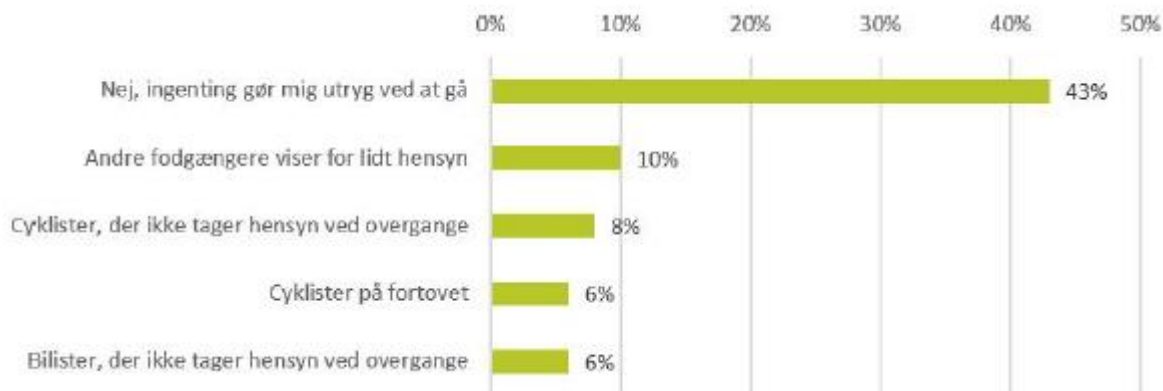
Københavns Kommune har i samarbejde med Megafon interviewet fodgængere på Istedgade efter omdannelsen. Interviewsne vedrørte fodgængernes tryghed og fremkommelighed. Trygheden ved at gå på Istedgade er generelt steget efter omdannelsen.



**Spg.: Er du blevet mere eller mindre tryk ved at færdes som fodgænger på Istedgade efter omdannelsen?**

Mere end halvdelen af de adspurgte angiver, at de er blevet meget mere trygge eller mere trygge ved at færdes som fodgænger. Kun 5 % af de adspurgte angiver, at de er blevet mindre trygge eller meget mindre trygge efter omdannelsen (se figur th. på side 12).

Fodgængerne er blevet spurgt, hvorvidt der er forhold, som gør dem utrygge på Istedgade. De mest hyppige svar er "Andre fodgængere viser for lidt hensyn", "Cyklister, der ikke tager hensyn ved overgangene" og "Cyklister på fortovet". Mere end 4 ud af 10 angiver, at ingenting gør dem utrygge ved at gå på Istedgade.



**Spg.: Er der forhold, der gør dig utryg ved at færdes som fodgænger på Istedgade? (Top 5)**



*Der er kommet mere lys i Istedgade, hvilket kan være med til at øge trygheden.*

## **FÆRRE BRUGER BUS**

Ved omdannelsen af Istedgade var et af fokusområderne, at der skulle være god fremkommelighed for busser. For at undersøge hvorvidt det er realiseret, er bussernes rejsetid, hastighed samt antal passagerer sammenlignet før og efter ombygningen.

Der kører to buslinjer på Istedgade:

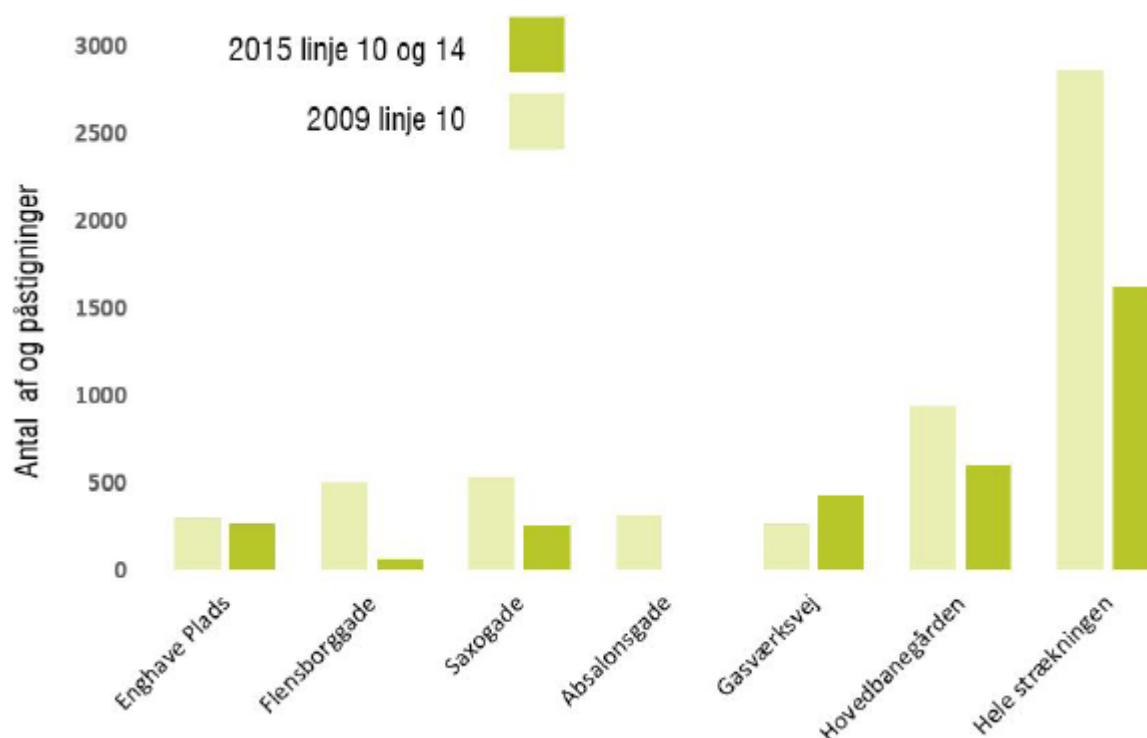
- Linje 10
- Linje 14

Før omdannelsen kørte Buslinje 14 ikke på Istedgade og buslinje 10 havde en højere frekvens end i dag. Passagertallene før og efter er derfor ikke direkte sammenlignelige.



Antallet af af- og påstigere på Istedgade er faldet fra 2009 til 2015. En mulig forklaring kan være omlægning af busstrafikken, samt at metrobyggeriet på Enghave Plads og ombygningen af Istedgade har fået passagerer til at søge mod Vesterbrogade. Samtidig kan væksten i cykeltrafikken på Istedgade også være sket på bekostning af buspassa- gerer.

Da busdriften i den vestlige del af Istedgade fortsat er påvirket af Metroarbejdet ved Enghave Plads, afspejler de nuværende passagertal på Istedgade ikke den endelige situation. Først i slutningen af september 2015 er stoppestederne ved Haderslevsgade og Flensborggade blevet taget i brug igen.



**Antal af og påstigninger på 7 stoppesteder målt i år 2009 og 2015**

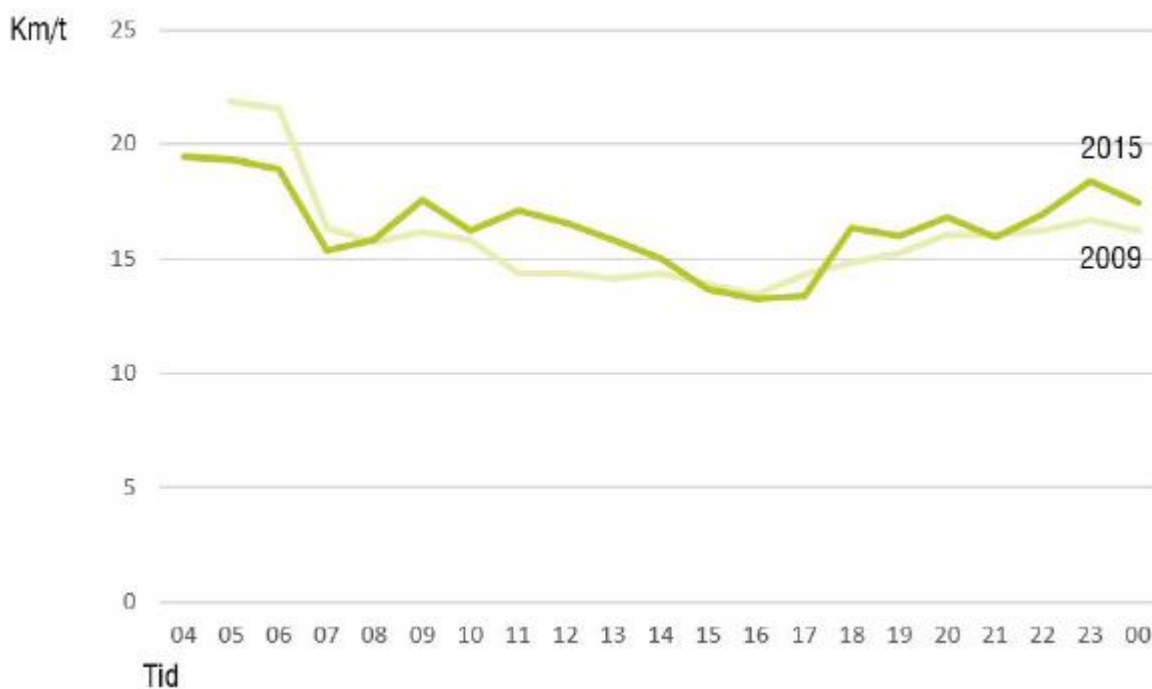
## BUSSERNES REJSETID ER UÆNDRET

I forbindelse med omdannelsen blev flere busstop flyttet og 3 blev sammenlagt. Dette har medført, at busserne har fået færre stop på Istedgade. Der er etableret busprio- ritering i de to lyskryds på strækningen. Til gengæld påvirkes bussernes rejsetid af, at hastighedsgrænsen er sat ned fra 50 km/t til en anbefalet hastighed på 30 km/t, og at den målte bilhastighed er faldet med knap 10 km/t (se evt. side 8).

Bussernes rejsetid på Istedgade i 2009 og 2015 er blevet sammenlignet. Der er kun mindre forskel på rejsetid i før og efter omdannelsen. Inden omdannelsen kørte busserne hurtigt tidlig morgen og sen aften, når der var få biler/cykler og få passagerer ved hvert stop. I efterperioden kører busserne lidt langsommere i ydertimerne. I dagtimerne kører busserne derimod hurtigere, sandsynligvis som følge af mindre biltrafik og prioritering af busserne. Det er fordelagtigt, at tidsgevinsten sker i dagtimerne, da det er her, der transporteres flest passagerer. Det skal bemærkes, at registreringerne indeholder nogen usikkerhed i de timer af døgnet, hvor der kun er få afgange.

Med åbningen af Metro Cityringen i 2019 vil busbetjeningen på Istedgade sandsynligvis blive ændret. Der vil i fremtiden være en metrostation i hver ende af Istedgade; ved Hovedbanegården og Enghave Plads. Dermed vil der på hele Istedgade være mindre end 650 meter til nærmeste metrostation.

De nye metrostationer på Hovedbanegården og Enghave Plads vil medføre, at der på hele Istedgade vil blive mindre end 650 meter til nærmeste station.



**Bussens rejstid er uændret før og efter ombygningen**

## DER SKER FÆRRE TRAFIKUHELD

Omdannelsen af Istedgade omfatter en række tiltag, som har positiv effekt på trafiksikkerheden:

- Lavere anbefalet hastighedsgrænse på 30 km/t
- Fartdæmpning med hævede flader og pudebump
- Forbedret belysning
- Forbedrede krydsningsmuligheder for gående og cyklister
- Bedre oversigt fra sideveje

Etapen mellem Hovedbanegården og Gasværksvej blev omdannet først. Det er derfor muligt at sammenligne de trafikuheld, politiet har registreret på delstrækningen 18 måneder før omdannelsen med 18 måneder efter omdannelsen. Det er ikke muligt at vurdere hele projektet, idet etape 3 først blev taget i brug i 2015.

- Førperiode for den første etape: 16 uheld, heraf 4 cyklistuheld (01.01.2009 – 30.06.2010)
- Efterperiode for den første etape: 4 uheld, heraf 1 cyklistuheld (01.01.2014 – 30.06.2015)

Antallet af uheld i efterperioden er faldet med 75% i forhold til antallet af uheld i førperioden. Efterperioden er for kort til at konkludere, hvorvidt det lavere antal uheld skyldes, at strækningen er blevet mere sikker, eller om det blot er et tilfældigt udsving. Tallene indikerer dog, at udviklingen går i retning af færre trafikuheld.

## PROBLEMER MED ADFÆRD I TRAFIKKEN

Efter omdannelsen af Istedgade har der været henvendelser fra borgere, som oplever uhensigtsmæssig adfærd i trafikken, hvilket skaber utryghed blandt særligt de bløde trafikanter.

Den oplevede uhensigtsmæssige adfærd skyldes en kombination af trafikantadfærd og udformningen af Istedgade. For at kortlægge omfanget af problemerne og finde løsninger herpå, er der udført en adfærdsanalyse på baggrund af videoregistreringer af 4 lokaliteter. Generelt blev trafikken afviklet hensigtsmæssigt under registreringerne, men der blev registreret følgende udfordringer:

### Ved busstop med ophør af cykelsti

- Cyklister "puffer" til hinanden i overhaling
- Ulovlig parkering ved cykelsti (cyklisterne presses ud på vejbanen)
- Busserne holder pause på Istedgade for at udligne udsving ift. køreplanen. Dette skaber uhensigtsmæssig kø

### Ved smal kørebane

- Få konflikter
- Uhensigtsmæssig parkering

### Ved brede overkørsler ved sideveje

- Få konflikter
- Uhensigtsmæssig parkering på hævede flader



### Krydset Istedgade/Gasværksvej

- Kørsel mod ensretningen af Gasværksvej (utilstrækkelig synlighed af skiltning)
- Svingende bilister kan overse cyklister

En stor del af de registrerede problemer er relateret til ulovlig parkering. Ved ombygningen blev ca. 60% af parkeringspladserne i Istedgade fjernet til fordel for bredere fortove med mulighed for udstilling og udeservering. Der er oprettet erstatningspladser i de nære sidegader. Områdets samlede parkeringsmuligheder er derved uændrede. På trods af det uændrede antal parkeringspladser har der efter omdannelsen, været problemer med ulovlige parkeringer og afsætning af varer, særligt på de brede fortove.

På baggrund af adfærdsanalyserne, borgerhenvendelser og egne observationer, er der afholdt en workshop med inddragelse af en bred faggruppe fra Københavns Kommune og rådgiver. Det blev foreslået at arbejde videre med emnerne kommunikation og kampagner, kontrol samt fysiske ændringer:

## Kommunikation og kampagner

- Information omkring færdselsreglerne på Istedgade
- Kampagne omkring hensyn i trafikken, f.eks. at overhaling på cykelsti skal ske med opmærksomhed på den øvrige trafik, samt at parkering på fortov er ulovligt og til stor gene for cyklister og fodgængere
- Dialog med Movia omkring standsning af busser, idet en bus der holder på Istedgade for at udligne tiden, er til stor gene for den øvrige trafik. Denne udligning kan med fordel ske i Reventlowsgade, hvor der er bedre plads
- Dialog med synshandicappede omkring deres oplevelser. Der er ikke konstateret problemer ift. bruger-/borgerhenvendelser - men parkering og udeservering kan nedsætte tilgængeligheden for blinde og personer med nedsat syn. Dette afklares med Dansk Blindesamfund

## Kontrol

- Dialog om yderligere håndhævelse af parkeringsrestriktioner, herunder ulovlig parkering på fortove
- Fartkontrol og kontrol af overhalinger drøftes med Politiet

## Fysiske ændringer

- Ændret afmærkning ved afslutning af cykelsti
- Etablering af tidsbegrænsede zoner til af- og pålæsning af varer
- Ændret afstribning for at mindske de til tider hasarderede overhalinger
- Placering af gadeinventer på fortov, hvor der ofte parkeres ulovligt
- Tydeligere afmærkning i kryds ved Gasværksvej

