UDKAST

Københavns Kommune

NOTAT
21. januar 2020
LRM/MMK

Saxtorphsvej

Eksisterende trafikale forhold og workshop-løsninger

Indhold

1 Indledning ... 3
2 Konklusion ... 4
3 Metode ... 7
3.1 Slangetællinger ... 7
3.2 Krydstællinger ... 8
3.3 Videoregistreringer ... 9
3.4 Adfærdsregistreringer ... 10
4 Eksisterende trafik ... 12
4.1 Slangetællinger ... 12
4.2 Krydstællinger ... 12
4.3 Videoregistreringer ... 14
4.4 Adfærdsregistreringer ... 14
4.5 Udflytterbus ... 17
4.6 Opsamling ... 18
5 Vurdering af fremtidig biltrafik ... 20
6 Løsningsforslag fra intern workshop ... 21
6.1 Ensretning af Saxtorphsvej ... 21
6.2 Cykelsti og cykelfaciliteter på Saxtorphsvej ... 22
6.3 Udflytterbus ... 23
6.4 Lukning af biltrafik på Saxtorphsvej ... 24
6.5 Ny passage mellem Ole Borchs Vej og Saxtorphsvej ... 25
6.6 Restriktioner for kantstensparkering på Saxtorphsvej ... 27
6.7 Overflytte parkering fra vej ind på institutionernes grunde ... 28
6.8 Overflytte parkering fra vej til andre placeringer i nærområdet ... 29
6.9 Adfærdspåvirkende tiltag ... 29
6.10 Opsamling ... 30
7 Løsningsscenarier ... 35
7.1 Nuværende trafikale situation ... 35
7.2 Fremtidig situation med den 3. institution ... 36
7.3 Fremtidig situation med en ny planlægningstilgang ... 37

1 Indledning

I forbindelse med planer om at opføre en ny vuggestue- og børnehaveinstitution på Saxtorphsvej i Valby har Københavns Kommune henvendt sig til Via Trafik for dels at få undersøgt de nuværende trafikale forhold i området og dels at facilitere en intern workshop til generering af mulige løsningsforslag til at håndtere de trafikale forhold i fremtiden. Dette notat afrapporterer begge opgaver.

Der ligger i dag to eksisterende institutioner på Saxtorphsvej, og det er planen at placere den nye institution på græsarealet mellem disse (se Figur 1). Den nye institution vil bestå af 8 vuggestuegrupper og 5 børnehavegrupper, hvilket normeret vil give 206 flere børn og 45 nye ansatte.

Via Trafik foretog i juni 2019 en analyse af de trafikale forhold på Saxtorphsvej, og sidenhen er der udtrykt ønske om en mere omfattende registrering af trafikken – bl.a. baseret på trafikmængderne på en vinterdag.

Nærværende notat beskriver de forskellige registreringsmetoder samt resultaterne af dem. Herunder den trafik, som den nye institution formodes at genere.

Efterfølgende er udvalgte løsningsforslag fra workshoppen beskrevet kort og vurderet ud fra et trafikteknisk perspektiv. Slutteligt opsamles løsningsforslagene i en oversigtstabel gengivet i konklusionen.

Figur 1. Placering af ny daginstitution på Saxtorphsvej i Valby mellem de eksisterende institutioner Arken og Nabohuset.

2 Konklusion

Der er i dag en række trafikale forhold på Saxtorphsvej, der medvirker til at skabe fremkommelighedsproblemer i spidstimerne på hverdage.

I morgen- og eftermiddagsspidstimen er der forholdsvis mange bilister på Saxtorphsvej, da beboerkørsel forlader/ankommer til området, og da der skal afleveres/hentes børn i de to eksisterende institutioner (herunder en udflytterbus). Hovedparten af bilisterne til og fra området kommer via den sydøstlige del af Saxtorphsvej og Vigerslev Allé. På denne strækning er vejprofilet smalt (ca. 5 meter bredt) og med hastighedsdæmpende foranstaltninger samt kantstensparkanter indsnævres vejbanen ofte til ét spor. Dette kan give fremkommelighedsproblemer i mødesituationer mellem to modsatkørende trafikanter. Hertil kommer udflytterbussens gennemkørsel i villakvarteret i spidstimen med dertilhørende større behov for manøvreareal.

Der er også mange parkanter på Saxtorphsvej i spidstimen og især omkring udflytterbussens afgangs- og ankomsttidspunkter er kapacitetsgrænsen af parkeringspladserne nået. Der er således allerede i dag et behov for flere parkeringsmuligheder på vejen eller en bedre anvisning/udnyttelse af parkeringsmulighederne i området.

Saxtorphsvej er desuden karakteriseret ved intensiv trafik i spidstimerne og relativt begrænset trafik resten af døgnet. Derudover kan manglende forhold for cyklister gøre det utrygt at færdes på to hjul i spidstimen. Det samme må formodes at være gældende for fodgængere.

De trafikale problemer på Saxtorphsvej er overordnet kun relateret til spidstimerne og især spidskvartererne om morgen og igen om eftermiddagen i hverdagene. Problemerne vil blive yderligere intensiverede og forværrede i fremtiden, ved etablering af en ny institution på Saxtorphsvej, såfremt der ikke iværksættes trafikale afværgeforanstaltninger.

I Tabel 1 er vurderingerne af en række udvalgte løsningsforslag fra den interne workshop opsamlet i en oversigtstabel. Forslagene er både rettet mod afhjælpning af de eksisterende trafikale udfordringer samt en fremtidig situation med i alt tre institutioner på Saxtorphsvej. Tabel 1 er en forsimpling af Tabel 3 i afsnit 6 *Løsningsforslag fra intern workshop*.

Tabel 1. Oversigtstabel med trafikale vurderinger af udvalgte løsningsforslag fra den interne workshop.

Overordnet løsningsforslag	**Løsningsvarianter**	**Trafikale fordele**	**Trafikale ulemper**
Ensretning af Saxtorphsvej	Kørselsretning og strækningslængde kan variere	• Ensretning vil skabe et mere ensartet trafikforløb i området. • Forbedre fremkommeligheden, da mødesituationer fjernes.	• Skabe omvejskørsel og dermed mere biltrafik i kvarteret. • Øge trafikken på de omkringliggende veje.
Cykelsti og cykelfaciliteter på Saxtorphsvej	Variation i udbredelsen af cykelstinettet, cykelstitypen samt cykelstibredden	• Adskillelse af cyklister og motorkøretøjer.	• Hvis anlæggelsen sker som følge af ensretning af vejnettet vil dette give mere omvejskørsel i kvarteret. • Hvis anlæggelsen sker på bekostning af muligheden for kantstensparkering, vil det forværre parkeringssituationen i området i spidstimerne.

Overordnet løsningsforslag	Løsningsvarianter	Trafikale fordele	Trafikale ulemper
Udflytterbus	Flytning af busholdeplads væk fra Saxtorphsvej (f.eks. til Vigerslev Allé)	• Forbedre trafik-afviklingen langs Saxtorphsvej, da 14 m bussen ikke skal køre igennem villavejen. • Frigive muligheden for tre ekstra kantstens-p-pladser på Saxtorphsvej, hvor bussen holder i dag. • Mindske antallet af parkerede biler i området med 10-15 stk. i spidstimen.	• Optage plads og flytte mere trafik (forældrekørsel) til bussens nye opsamling og afsætningssted.
	Ændring af afgangs- og ankomsttider	• Forbedre trafik-afviklingen langs Saxtorphsvej, da 14 m bussen ikke skal køre igennem villavejen i spidstimen. • Kan planlægges så der frigives tre ekstra kantstens-p-pladser på Saxtorphsvej i spidstimen, når bussen ikke holder der. • Mindske antallet af parkerede biler i området med 10-15 stk. i spidstimen.	• Trafikken i området vil stige udenfor spidstimerne på de tidspunkter, hvor bussen vil have afgang/ankomst. • Bussen vil fortsat skulle køre gennem villakvarteret.
	Erstat med to mindre busser	• Forbedre trafik-afviklingen langs Saxtorphsvej, da 14 m bussen ikke skal køre igennem villavejen. • Frigive muligheden for 1-2 ekstra kantstens-p-pladser på Saxtorphsvej, hvis busserne indbyrdes planlægges med forskellige afgangs- og afsætningstidspunkter.	• Fordeler trafikken over en længere tidsperiode men flytter ikke trafik væk fra Saxtorphsvej.
Lukning af biltrafik på Saxtorphsvej	Totalomdannelse til en grøn bypark	• Trygt byrum nær institutionerne. • Incitament til mere gang- og cykeltrafik til og fra institutionerne på bekostning af biltrafik.	• Mere trafik og større risiko for fremkommeligheds-problemer på de omkringliggende veje. • Markant færre parkeringsmuligheder end i dag.
	Omdannelse til et lukket opholds- og legeområde (ærinde- og beboerkørsel tilladt)	• Trygt byrum nær institutionerne. • Incitament til mere gang- og cykeltrafik til og fra institutionerne på bekostning af biltrafik.	• Mere trafik og større risiko for fremkommeligheds-problemer på de omkringliggende veje. • Markant færre parkeringsmuligheder end i dag.
Ny vej- eller stiforbindelse	Vejforbindelse ml. Saxtorphsvej og Ole Borchs Vej	• Forbedring af trafikafviklingen på Saxtorphsvej, da en ny vejforbindelse er mulig at benytte. • Flere parkeringspladser i området. • Kantstensparkerings-pladser på Ole Borchs Vej kan benyttes til og fra institutionerne.	• Større incitament til at benytte bilen til og fra institutionerne. • Mere trafik på Ole Borchs Vej. • Københavns Kommune skal muligvis overtage ejerskabet af Ole Borchs Vej (i dag en privat/fællesvej) i forbindelse med anlæggelsen af den nye vej.
	Stiforbindelse til ny institution fra Ole Borchs Vej eller Vigerslev Allé	• Kantstensparkerings-pladser på Ole Borchs Vej kan benyttes til og fra institutionerne.	

Overordnet løsningsforslag	Løsningsvarianter	Trafikale fordele	Trafikale ulemper
Restriktioner for kantstens-parkering på Saxtorphsvej	Parkeringsforbud eller udvidelses af eksisterende forbud	• Bedre fremkommelighed på Saxtorphsvej.	• Mere parkering og større risiko for fremkommeligheds-problemer på de omkringliggende veje. • Markant færre parkeringsmuligheder end i dag.
	Tidsrestriktioner	• Frigørelse af 5-10 ekstra kantstens-p-pladser på Saxtorphsvej i spidstimerne.	
Overflytte parkering fra vej ind på institutionernes grunde	Terrænparkering på grunden med den nye institution	• Det fremtidige parkeringsbehov ifm. den nye institution kan håndteres hvis der anlægges nok parkeringspladser.	• Et relativt stort areal er påkrævet for at der kan anlægges et tilstrækkeligt antal parkeringspladser.
	Parkeringskælder under den nye institution	• Det fremtidige parkeringsbehov ifm. den nye institution kan håndteres hvis der anlægges nok parkeringspladser.	• Mange bilister har modstand mod at benytte parkeringskældre, og vil forsøge at benytte terræn-parkering i stedet.
	Terrænparkering på grunden vest for Børnehaven Arken	• Det fremtidige parkeringsbehov ifm. den nye institution kan håndteres hvis der anlægges nok parkeringspladser.	• Gangafstand til den nye institution og mange bilers ankomst fra Vigerslev Allé gør at p-pladser udfor institutionerne først benyttes.
	Parkeringskælder under det grønne område vest for Børnehaven Arken	• Det fremtidige parkeringsbehov ifm. den nye institution kan håndteres hvis der anlægges nok parkeringspladser.	• Mange bilister har modstand mod at benytte parkeringskældre, og vil forsøge at benytte terræn-parkering i stedet.
	Nedrivning af Børnehaven Arken (og sammen-lægning med ny institution)	• Det fremtidige parkeringsbehov ifm. den nye institution kan håndteres hvis der anlægges nok parkeringspladser.	
Overflytte parkering fra vej til andre placeringer i nærområdet (f.eks. til Vigerslev Allé)	Forskellige mulige placeringer af parkeringspladser i nærområdet	• Giver et parkeringsalternativ til kapacitets-problemerne på Saxtorphsvej.	• Risiko for at parkeringspladserne ikke vil blive benyttet, så længe der er parkeringsmuligheder tættere på institutionerne.
Adfærds-påvirkende tiltag	Mange forskellige nudging tiltag og kampagner i forhold til at begrænse omfanget af biltrafik til og fra institutionerne	• Vil mindske behovet for parkeringspladser og antallet af biler i området. Det kan for eksempel ske gennem udarbejdelse af en trafikpolitik.	

3 Metode

For grundigt at kunne analysere de trafikale forhold på Saxtorphsvej blev der udført en række forskellige registreringer af trafikken;

- Slangetællinger
- Krydstællinger
- Videoregistreringer
- Adfærdsregistreringer

3.1 Slangetællinger

Fra fredag den 6. december til og med torsdag den 12. december var der udlagt slanger til tælling af motorkøretøjerne i snittene ved hhv. Ole Borchs Vej og Saxtorphsvej – umiddelbart ved sidevejenes forbindelse til Vigerslev Allé (se Figur 2).

Figur 2. Placering af slangetællinger til registrering af trafikken på Ole Borchs Vej og Saxtorphsvej.

3.2 Krydstællinger

Torsdag den 12. december blev der foretaget to krydstællinger af trafikken på Saxtorphsvej. De to registrerede kryds var krydsene Saxtorphsvej/Castbergsvej og Saxtorphsvej/Vigerslev Allé, der begge er vigepligtsregulerede (se Figur 3).

Begge krydstællinger blev udført vha. videooptagelser af trafikanterne i alle krydsets kørselsretninger, og efterfølgende er videooptagelserne blevet behandlet og trafikanttyperne og svingbevægelserne opgjort på hvert kvarter i tidsrummet fra kl. 6:00 til 18:00.

Figur 3. Krydstælling af Vigerslev Allé/Saxtorphsvej og Saxtorphsvej/Castbergsvej.

3.3 Videoregistreringer

Der blev yderligere opsat fire ekstra kameraer på Saxtorphsvej til videoregistrering af de trafikale forhold på vejen (se Figur 4). Kameraerne var opsat torsdag den 12. december og optog de trafikale forhold fra kl. 6:00 til kl. 18:00.

To af kameraerne fokuserede på parkeringspladserne ved de to eksisterende institutioner (Børnehaven Arken og Nabohuset) samt den del af Saxtorphsvej, der er mellem disse institutioner. Et tredje kamera var placeret, så det filmede de trafikale forhold på Saxtorphsvej længere mod sydøst og tættere på Vigerslev Allé, og et fjerde kamera filmede op langs Castbergsvej.

Figur 4. Placering af ekstra kameraer til videoregistrering af de trafikale forhold langs Saxtorphsvej.

3.4 Adfærdsregistreringer

Der blev udført tre forskellige adfærdsregistreringer i området torsdag den 12. december;

- Undersøgelse af transportvanerne
- Registrering af antal parkerede biler
- Adfærdsregistrering og trafikafvikling på Vigerslev Allé

Der var i alt fem registranter på Saxtorphsvej, og der blev registreret i tidsrummet fra kl. 6:30 – 9:30 og igen fra 13:30 – 17:30.

3.4.1 Undersøgelse af transportvanerne

Ved de to eksisterende institutioner stod en registrant ved hver indgang og registrerede hvorledes voksne og børn kom til institutionerne om morgenen og forlod institutionerne igen om eftermiddagen.

Der blev registreret, hvorvidt personerne var gående, cyklede, kørte i bil eller benyttede andre transportmidler samt tidspunkt. I de tilfælde hvor personerne kom gående til institutionerne (eller hvor registranterne var usikre på svaret) kontaktede registranterne dem, og forhørte sig om hvorvidt disse havde parkerede længere væk, benyttet kollektiv trafik eller var gået hele vejen.

Hermed blev det registreret, dels hvor mange voksne og institutionsbørn, der ankom til de eksisterende institutioner og i hvilke tidsrum disse ankom samt dels fordelingen af personernes transportvalg.

3.4.2 Registrering af antal parkerede biler

To registranter opgjorde for hvert 5. minut antallet af parkerede biler på de to parkeringspladser ved de eksisterende institutioner samt på vejene omkring institutionerne (se markeringer på Figur 5). Hermed blev brugen af parkeringsmulighederne i området registrerede i løbet af dagen.

Figur 5. Registrerede parkeringsarealer nær hhv. Børnehaven Arken (tv.) og Nabohuset (th.).

Opgørelserne af parkeringsregistreringerne er i resultatafsnittet for overskuelighedens skyld summerede på de farvede arealer, der fremgår af Figur 6.

Figur 6. Opgjorte parkeringsarealer med beregnet belægningsgrader i resultatafsnittet.

3.4.3 Adfærdsregistrering og trafikafvikling på Vigerslev Allé

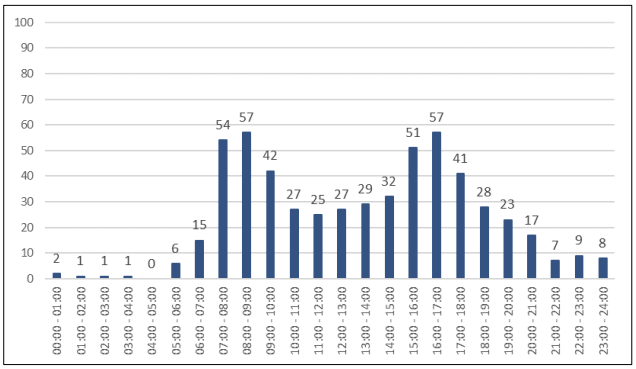
Slutteligt blev trafikafviklingen, kørselsmønstrene og svingbevægelserne af trafikanterne samt andre trafiksikkerhedsmæssige forhold på Vigerslev Allé observerede af en registrant. I denne registrering blev der taget udgangspunkt i den del af Vigerslev Allé, der ligger i umiddelbar nærhed til Ole Borchs Vej og Saxtorphsvej (se Figur 7).

Figur 7. Delstrækning af Vigerslev Allé, hvor bl.a. trafikafviklingen og kørselsmønstrene blev observerede.

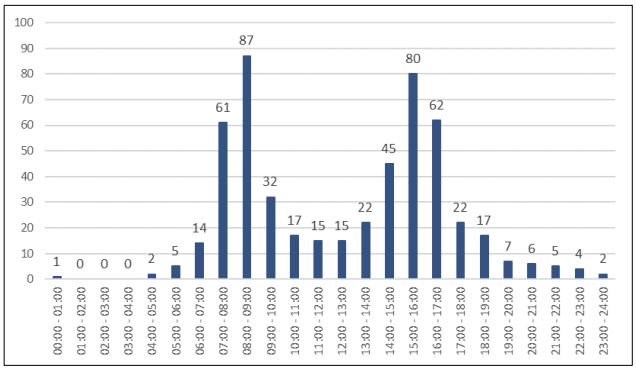
4 Eksisterende trafik

4.1 Slangetællinger

Ved Ole Borchs Vej blev der registreret en hverdagsdøgntrafik på 560 motorkøretøjer per gennemsnitlig hverdag og på Saxtorphsvej blev der registrerede 521 motorkøretøjer. På Figur 8 og Figur 9 ses den gennemsnitlige fordeling af motorkøretøjer på de to snit i løbet af hverdagene i tælleperioden.



Figur 8. Trafikmængder ved slangetællingen på Ole Borchs Vej (gennemsnit af hverdagene i tælleperioden).



Figur 9. Trafikmængder ved slangetællingen på Saxtorphsvej (gennemsnit af hverdagene i tælleperioden).

På trods af, at der var færre trafikanter, der kørte over snittet på Saxtorphsvej i løbet af et hverdagsdøgn, så var spids-timerne mere belastet her end ved tællingen på Ole Borchs Vej. Morgenspidstimen udgjorde 17 % af hverdagsdøgntrafikken og eftermiddagsspidtimen udgjorde 15 %.

4.2 Krydstællinger

På baggrund af krydstællingerne er antallet af trafikanter ved til- og frakørselsretningerne fra Saxtorphsvej illustreret for henholdsvis morgen- og eftermiddagsspidstimerne (se Figur 10, Figur 11, Figur 12 og Figur 13). Morgenspidstimen forløb fra kl. 7:30 – 8:30, og spidskvarteret var fra kl. 8:00 – 8:15. Om eftermiddagen lå spidstimen fra kl. 15:30 – 16:30 og spidskvarteret var fra kl. 16:00 – 16:15.

Figur 10. Ankomne motorkøretøjer til Saxtorphsvej i morgenspidstimen fra kl. 7:30 – 8:30.

Figur 11. Afrejsende motorkøretøjer fra Saxtorphsvej i morgenspidstimen fra kl. 7:30 – 8:30.

Figur 12. Ankomne motorkøretøjer til Saxtorphsvej i eftermiddagsspidstimen fra kl. 15:30 – 16:30.

Figur 13. Afrejsende motorkøretøjer fra Saxtorphsvej i eftermiddagsspidstimen fra kl. 15:30 – 16:30.

Hovedparten af motorkøretøjerne ankommer til Saxtorphsvej via Vigerslev Allé (71 % i morgenspidstimen og 78 % i eftermiddagsspidstimen), hvorimod fordelingen af de afrejsende motorkøretøjer fra Saxtorphsvej er mere jævnt fordelt.

4.3 Videoregistreringer

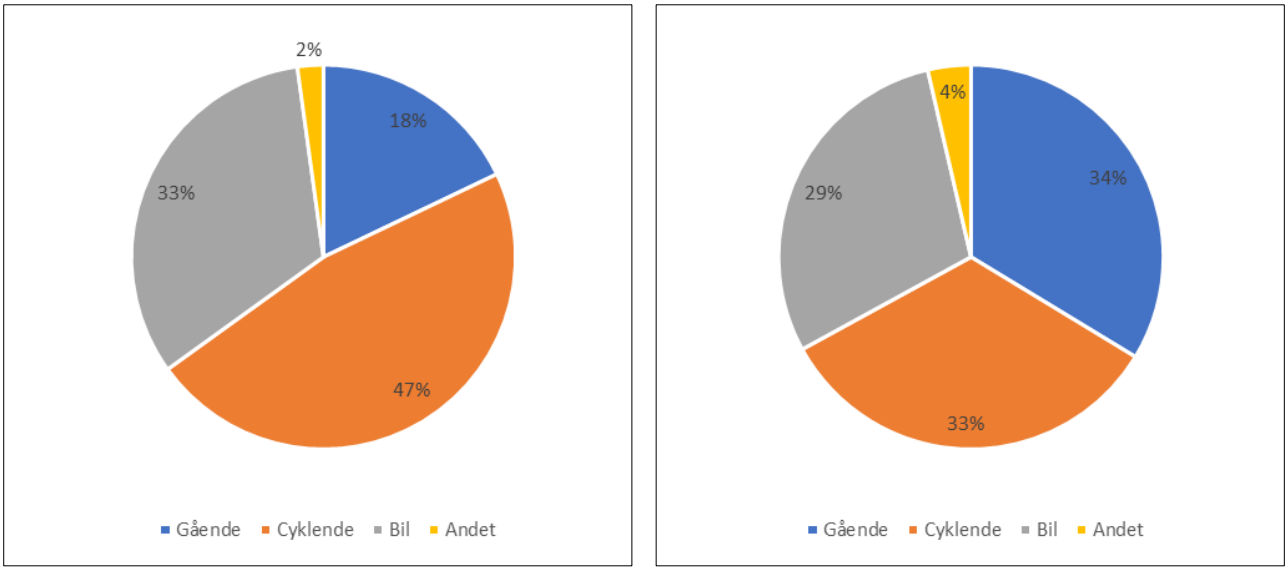
Videoregistreringerne på Saxtorphsvej viste med tydelighed de trafikale problemstillinger, der er på vejen i dag. På trods af at trafikmængderne i området er begrænset, så er de også meget koncentrerede omkring spidskvartererne. Parkeringsmulighederne i umiddelbar tilknytning til de eksisterende institutioner er begrænset. Kantstensparkering benyttes i stort omfang i området i dag. Enkelte parkanter parkerer også ulovligt på arealet på den nordlige side af Saxtorphsvej mellem de to eksisterende institutioner – se mere om parkeringsforholdene i afsnit *4.4.2 Registrering af antal parkerede biler*.

Saxtorphsvejs forholdsvis smalle vejprofil (vejbanen er kun 5 meter bred på den sydøstlige del) medfører, at parkerede biler langs kantstenen reelt indsnævre kørebanen til ét spor. Når der i spidskvarteret er mange parkanter, kan vejen blive indsnævret over en længere strækning, hvilket reducerer fremkommeligheden og kan få trafikken til at bryde sammen i situationer, hvor flere bilister møder hinanden på strækningen. Fra de optagede videoregistreringer ses der uhensigtsmæssige situationer, hvor nogle bilister tager det sydlige fortov i brug, for at passere andre modkørende bilister, fordi parkerede biler langs kantstenen reelt har indsnævret vejbanen til ét spor.

4.4 Adfærdsregistreringer

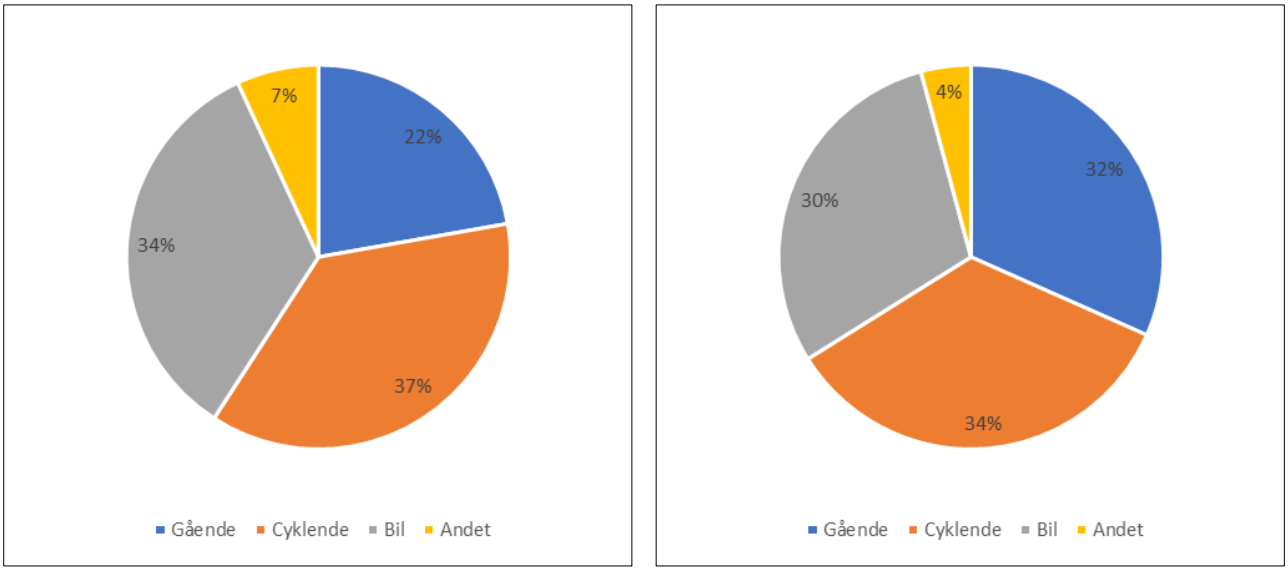
4.4.1 Undersøgelse af transportvanerne

Institution Arken består af 2 grupper VS og 3 grupper BH svarende til en normering på 80 børn (+ 30 udflyttere) samt 18 ansatte. Ca. 1/3 kører i bil til og fra institutionen, og om morgenen er det næsten halvdelen, der cykler til institutionen (se Figur 14).



Figur 14. Transportvalg til Børnehaven Arken om morgen (tv.) torsdag den 12. december 2019 og fra institutionen om eftermiddagen (th.).

Nabohuset består af 6 grupper VS og 4 grupper BH svarende til en normering på 160 børn og 34 ansatte. Også her kører ca. 1/3 i bil til og fra institutionen (se Figur 15).



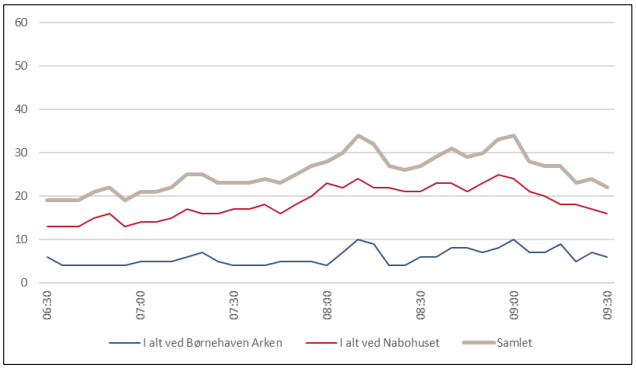
Figur 15. Transportvalg til Nabohuset om morgen (tv.) torsdag den 12. december 2019 og fra institutionen om eftermiddagen (th.).

4.4.2 Registrering af antal parkerede biler

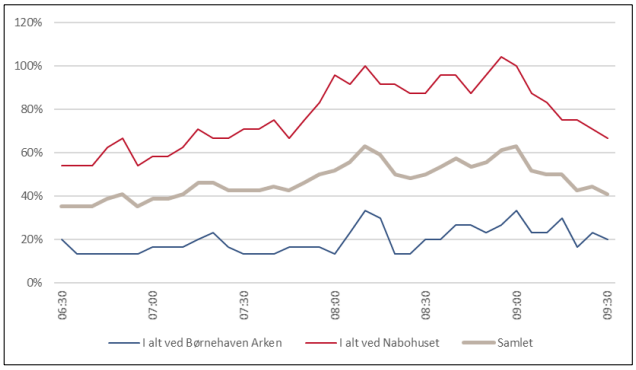
Parkering om morgenen

Parkeringsarealerne (se evt. Figur 6) nær de eksisterende institutioner på Saxtorphsvej er mest benyttet fra lidt i 8:00 til lidt over kl. 9:00 (se Figur 16 og Figur 17).

Parkeringsarealerne (både parkeringspladser og kantstensparkering) nær Nabohuset er nærmest fuldt udnyttet i spidstimen fra kl. 8:00 til 9:00, hvorimod der stadig er tilgængelige parkeringsarealer nord for Børnehaven Arken om morgenen.



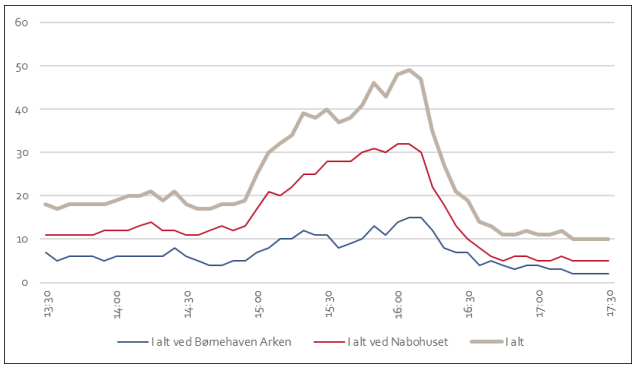
Figur 16. Registrerede parkanter ved hhv. Børnehaven Arken og Nabohuset om morgenen torsdag den 12. december.



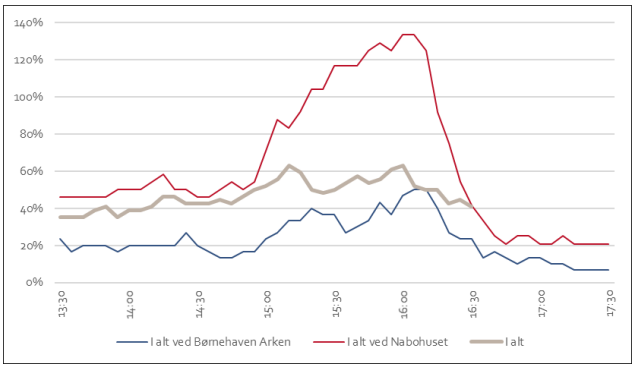
Figur 17. Beregnet belægning ved hhv. Børnehaven Arken og Nabohuset om morgenen torsdag den 12. december.

Parkering om eftermiddagen

Om eftermiddagen er det især fra kl. 15:00 og frem til 16:15, at parkeringsarealerne bliver mest benyttet. Fra ca. kl. 15:15 er parkeringsarealerne ved Nabohuset fuldt udnyttet og herefter og frem til ca. kl. 16:15 overstiger belægningen 100 %, hvilket hovedsageligt skyldes, at adskillige bilister parkerer ulovligt på den nordlige side af Saxtorphsvej mellem de to eksisterende institutioner. Der er altså kapacitetsproblemer i eftermiddagsspidstimen ved Nabohuset.



Figur 18. Registrerede parkanter ved hhv. Børnehaven Arken og Nabohuset om eftermiddagen torsdag den 12. december.



Figur 19. Beregnet belægning ved hhv. Børnehaven Arken og Nabohuset om eftermiddagen torsdag den 12. december.

Derimod er der (også i spidstimen) stadig tilgængelige og ledige kantstensparkeringsmuligheder nord for Børnehaven Arken i form af kantstensparkering langs den nordøstlige del af Saxtorphsvej samt langs Castbergsvej.

Parkering om natten

Det er værd at bemærke, at der foregår en del beboerparkering på Saxtorphsvej om natten (se registrerede parkanter og dertilhørende belægning om natten i Tabel 2). Der er bl.a. enkelte husstande, der ikke har indkørsel til deres ejendom, og derfor parkerer på vejen, eller andre husstande, hvor bil nummer to bliver parkeret langs kantstenene på Saxtorphsvej. Det er især på den sydøstlige del af Saxtorphsvej (hvor vejprofilet også er smallest), at beboerne benytter kantstensparkering.

Tabel 2. Registrerede parkanter ved natregistrering torsdag den 12. december 2019 kl. 23:30.

Parkeringsarealer	Antal parkanter	Belægningsgrad
Ved Børnehaven Arken	6	20 %
Ved Nabohuset	11	46 %
I alt	17	31 %

4.4.3 Adfærdsregistrering og trafikafvikling på Vigerslev Allé

Fra adfærdsregistreringen af de trafikale forhold på Vigerslev Allé er følgende forhold blevet bemærket;

- Vigerslev Allé er udformet med et bredt vejprofil. Selvom der bl.a. er anlagt to midterheller på strækningen, så har det ikke været nødvendigt at udvide vejtracéet. I øvrigt er der flere meters uudnyttet areal på begge sider af cykelstierne.
- Vigerslev Allé er meget befærdet i begge retninger. Der er registreret en hverdagsdøgntrafik på 17.800 motorkøretøjer.
- Det kan være svært for trafikanterne fra sidevejene at foretage venstresving ind på Vigerslev Allé i spidstimen pga. de store trafikmængder på Vigerslev Allé samt ubetinget vigepligt for sidevejene. Dette gælder for sidevejene Saxtorphsvej, Ole Borchs Vej og Høffdingsvej (på den observeret strækning af Vigerslev Allé).
- Hvis et spor bliver blokeret, så opstår der hurtigt lang kø på Vigerslev Allé pga. de store trafikmængder. Men ellers forløber trafikken uden større problemer på den observeret strækning, da den fungerer som en lige strækning uden forhindringer.
- Bilisterne ser ud til at vide hvor de skal placere sig mest hensigtsmæssigt ved sidevejene. Især ved Saxtorphsvej, hvor vejprofilet er smalt vurderes det, at der kan opstå problemer, hvis en udsvingende trafikant ikke har placeret sig optimalt på sidevejen, og spærrer for bilister, der skal svinge ind på Saxtorphsvej. Dette blev dog ikke observeret.
- Krydsende cyklister til og fra Høffdingsvej skyder nogle gange genvej på fortovet langs Vigerslev Allé for at benytte krydsningshellen ved Vigerslev Allé Station til krydsning frem for at vente til der er et ophold i trafikken ved det vigepligtsreguleret kryds Ole Borchs Vej/Høffdingsvej/Vigerslev Allé.

4.5 Udflytterbus

Et af de forhold, der er med til at intensivere trafikken på Saxtorphsvej er, at der i øjeblikket er en udflytterbørnehavebus, der har opsamlings- og afsætningssted på Saxtorphsvej mellem de to eksisterende institutioner.

Udflytterbørnehavebussen ankommer om morgen ca. kl. 7:30, åbner dørene for børnehavebørnene ca. kl. 8:00 og kører afsted igen ca. kl. 8:15. Om eftermiddagen ankommer og afsætter den børnene igen ca. kl. 16:00, og kører fra området ca. 15-20 minutter senere. Både afgang om morgenen og ankomst om eftermiddagen er sammenfaldene med spidstimerne.

Udflytterbussens (14 m bus) rute igennem villakvarteret er udfordret af de smalle veje, bussens størrelse, parkerede biler samt udlagte kampesten i sving, der skal forhindre, at bussen skærer hjørnerne ind over fortovene (se Figur 20).

Figur 20. Udflytterbussens rute til og fra Saxtorphsvej om morgenen og igen om eftermiddagen.

Der er en række faktorer, der gør, at udflytterbussens tilstedeværelse på Saxtorphsvej er med til at tilspidse trafikafviklingen;

- Bussens manøvrering forringer trafikafviklingen for de øvrige trafikanter. Dette gælder især i vejsvingene med udlagte kampesten samt ved passage af parkerede biler.
- Bussens holdeplads optager i sig selv tre mulige kantstenparkeringspladser.
- Forældrene til udflytterbørnene optager parkeringspladser i området i tidsrummet omkring bussen afgangs- og ankomsttidspunkter.
- Bussens afgangs- og ankomsttidspunkter ligger i (og påvirker trafikintensiteten i) spidskvarteret.

4.6 Opsamling

Der er i dag en række trafikale forhold på Saxtorphsvej, der kan være med til at skabe fremkommelighedsproblemer i spidstimen om morgenen og om eftermiddagen. Hovedparten af bilisterne til og fra området kommer via den sydøstlige del af Saxtorphsvej og Vigerslev Allé. Netop på denne strækning er vejprofilet smalt (ca. 5 meter bredt) og hastighedsdæmpende foranstaltninger samt kantstensparkanter indsnævrer ofte vejbanen til ét spor. På denne strækning holder også adskillige parkerede beboerbiler især om natten, men også i løbet af dagen.

I morgen- og eftermiddagsspidstimen er der mange parkanter i området, da der skal afleveres/afhentes børn i de to eksisterende institutioner samt i forbindelse med en udflytterbus. Vejens smalle profil, den koncentrerede trafik i spidstimerne samt til og fra Vigerslev Allé betyder at der optræder en del svingbevægelser og bakkemanøvre (bl.a. til og fra parkeringspladserne ved institutionerne. Hertil kommer udflytterbussens fysiske tilstedeværelse i villakvarteret i spidstimen med dertilhørende større behov for manøvreareal samt flere samtidigt parkerende forældre til børnene i udflytterbørnehaven. I alt er der mange parkanter på Saxtorphsvej i spidstimen og især omkring udflytterbussens afgangs- og ankomsttidspunkter.

Desuden bliver det fortalt, at varelevering til institutionerne samt skraldebilen i området enkelte gange også er ankommet i spidstimen, hvilket yderligere intensivere situationen.

Saxtorphsvej er således karakteriseret ved intensiv trafik i spidstimerne og mere normale trafikmængder (for en boligvej i et villakvarter) resten af døgnet. Derudover kan manglende forhold for cyklister gøre det utrygt at færdes på to hjul i spidstimen.

De trafikale problemer på Saxtorphsvej er overordnet kun relateret til spidstimerne og især spidskvartererne om morgen og igen om eftermiddagen i hverdagene. Til gengæld kan de blive yderligere intensiverede og forværrede i fremtiden, ved etablering af en ny institution på Saxtorphsvej.

5 Vurdering af fremtidig biltrafik

Tages der udgangspunkt i de samme trafikmønstre og fordeling af transportvalget til og fra den nye institution på Saxtorphsvej i fremtiden som til de to eksisterende institutioner, så vil ca. 1/3 af personerne ankomme til/afrejse fra institutionerne i bil (se evt. Figur 14 og Figur 15). Med 8 grupper VS og 5 grupper BH i den nye institution samt en tilsvarende normering på 206 børn og 45 ansatte vil dette betyde, at ca. 80-85 ekstra personer (institutionsbørn eller ansatte) vil ankomme og afrejse fra den nye institution i bil på en gennemsnitlig hverdag. Størstedelen heraf vil være institutionsbørn med forældre, der kører til og fra institutionen om morgenen og igen om eftermiddagen.

Anvendes samme fordeling for den nye trafik, som tilfældet er i dag til og fra Saxtorphsvej i spidstimen (se evt. Figur 10 til Figur 13), så vil hverdagsdøgntrafikken på Saxtorphsvej i tællesnittet ved Vigerslev Allé stige med ca. 150-200 til ca. 700 motorkøretøjer per hverdagsdøgn.

Hovedparten af personerne i bil formodes at køre (eller blive transporterede) i separate biler. Registreringerne viser at 50-60 % af bilturene i forbindelse med aflevering om morgenen ligger i spidstimen. Samme fordeling er gældende om eftermiddagen i forbindelse med afhentning. Den nye institution vil dermed generere ca. 40-50 ekstra parkanter i spidstimerne eller ca. 80-100 ekstra bilture i hver spidstime.

Såfremt der ikke iværksættes trafikale afværgeforanstaltninger, kan den fremtidige trafik forventes at udvikle sig som vist på Figur 21.

Figur 21: Forventede trafikale konsekvenser ved etablering af en ny institution på Saxtorphsvej såfremt der ikke iværksættes afværgeforanstaltninger.

6 Løsningsforslag fra intern workshop

Herunder beskrives en række løsningsforslag fra den interne workshop. Beskrivelserne tager udgangspunkt i workshoppens plancher og diskussioner. I forbindelse med valg og implementering vil der med stor sandsynlighed være tale om en kombination af flere forskellige løsningsforslag. Enkelte løsningsforslag er direkte afhængige af andre løsningsforslag.

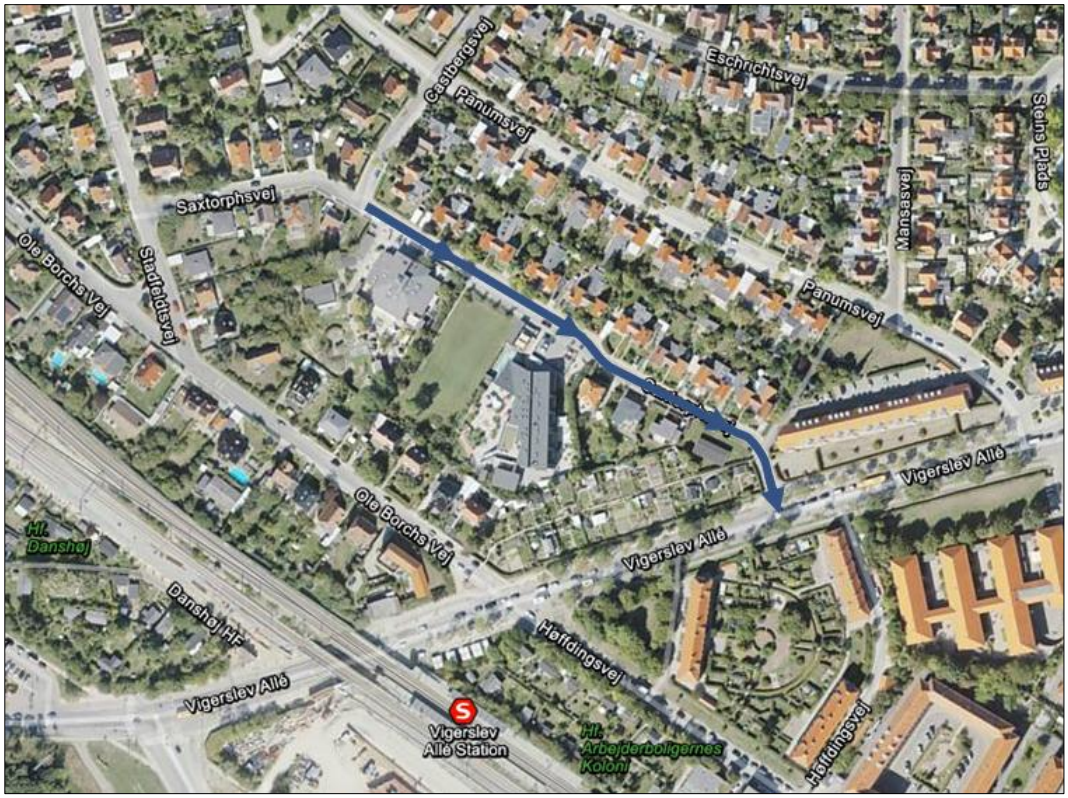
6.1 Ensretning af Saxtorphsvej

6.1.1 Beskrivelse af løsningsforslag

Ensretning af trafikken på Saxtorphsvej på strækningen forbi institutionerne (se Figur 22). Ensretningen kan implementeres udelukkende ved hjælp af skiltning.

Der er flere forskellige varianter af ensretningen i spil. Ensretningen af kørselsretningen kan enten være mod sydøst eller mod nordvest. Længden af ensretningen kan enten være på hele Saxtorphsvej eller blot mellem Castbergsvej og Vigerslev Allé.

På grund af det smalle vejprofil vil ensretningen umiddelbart ikke frigøre yderligere vejareal i området, da parkerede biler allerede i dag reelt indsnævre vejen til ét kørebanespor. Ensretningen bør udføres således at kørsel i modsatte retning er tilladt for cyklister.



Figur 22. Eksempel på løsningsforslag om ensretning af trafikken på Saxtorphsvej i sydøstlig retning ml. Castbergsvej og Vigerslev Allé.

6.1.2 Vurdering af trafikale forhold

Ensretning af trafikken på Saxtorphsvej vil forbedre fremkommeligheden på Saxtorphsvej, da trafikafviklingsproblemerne med mødesituationer mellem to bilister på den sydøstlige del af Saxtorphsvej (hvor vejbanerne ofte indsnævres til ét spor pga. hastighedsdæmpende foranstaltninger og kantstensparkanter) elimineres. Hertil vil udflytterbussens manøvrering heller ikke skabe trafikafviklingsmæssige problemer for modkørende bilister.

Dog vil ensretningen flytte mere trafik til de omkringliggende veje i villakvarteret, da alle bilister der skal til institutionerne fra Vigerslev Allé (eller fra institutionerne til Vigerslev Allé – afhængig af ensretningens kørselsretning), vil få en omvej. Her tænkes især på den sydlige dele af Ole Borchs Vej, Stadfeldtsvej og Panumsvej.

Desuden vil ensretningen af vejforløbet ikke afhjælpe på parkeringskapacitetsproblemerne på Saxtorphsvej.

6.2 Cykelsti og cykelfaciliteter på Saxtorphsvej

6.2.1 Beskrivelse af løsningsforslag

Der er i dag ingen cykelstier langs vejene i området. Villavejenes smalle vejprofiler muliggør umiddelbart ikke, at der anlægges cykelstier/-baner.

Dette er dog muligt på to måder;

1. Vejene i kvarteret ensrettes og kantstensparkering nedlægges enten i begge sider af vejen (nuværende kørebanebredde på 5 m) eller blot i den ene side (kørebanebredde på 7 m eller mere).
2. Arealerhvervelse og flytning af kantsten/ændring af vejprofilet

6.2.2 Vurdering af trafikale forhold

Det vil altid være en fordel for bløde trafikanter, hvis der er cykelstier eller cykelbaner i kvarteret. Desuden viser registreringerne, at mange personer cykler til og fra de eksisterende institutioner i dag.

Pladsen til anlæggelse af bedre cykelfaciliteter er dog ikke til stede på Saxtorphsvej og på mange af de øvrige veje i villakvarteret i dag, medmindre etableringen sker ved samtidig at ensrette trafikken på vejene i kvarteret samt på bekostning af kantstensparkeringspladser. Dette er dog ikke umiddelbart anbefalelsesværdigt, da det forværrer problemet med parkeringskapacitet nær institutionerne, da det er relativt omkostningstungt i forhold til, at det blot er få tidspunkter i hverdagene, hvor det kan føles utrygt at cykle på kørebanen, og da det vil skabe meget omvejskørsel for bilisterne i kvarteret.

Alternativt kan der blot anlægges cykelsti ved institutionerne på Saxtorphsvej, men effekten af dette vil også være begrænset, da cyklisterne dermed stadig skal køre på vejbanen på den resterende del af vejnettet i kvarteret, og da mange af de ovennævnte ulemper stadig vil være aktuelle.

6.3 Udflytterbus

6.3.1 Beskrivelse af løsningsforslag

Der er flere muligheder for at mindske de trafikale gener, der er forbundet med udflytterbussens tilstedeværelse i villakvarteret i dag;

1. Opsamling- og afsætningsstedet for udflytterbussen kan flyttes (flere forskellige lokaliteter i nærområdet blev diskuteret ved workshoppen herunder det grønne areal i den nordlige ende af Panumsvej, boldbanen ved Troldelegepladsen ved Carl Langes Vej samt adskillige lokaliteter langs Vigerslev Allé). I de tilfælde hvor holdepladsen flyttes langt væk fra institutionerne, skal der evt. oprettes en pavillion, hvor børnene kan opholde sig inden afhentning.
2. Ændring af afgangs- og ankomsttidspunkt for udflytterbussen
3. To mini-busser kan erstatte den nuværende 14 m bus (evt. med forskellige opsamling- og afsætningstidspunkter).

6.3.2 Vurdering af trafikale forhold

Flytning af busholdeplads
En flytning af udflytterbussen væk fra Saxtorphsvej vil forbedre trafikafviklingen i området på flere parametre.

- Bussens manøvrering i villakvarteret vil ikke længere forringe trafikafviklingen for de øvrige trafikanter.
- Bussens nuværende holdeplads vil frigive tre mulige ekstra kantstenparkeringspladser.
- Forældrene til udflytterbørnene vil ikke optage parkeringspladser i området i tidsrummet omkring bussen afgangs- og ankomsttidspunkter.

Dette vil bl.a. betyde, at ca. 10-15 færre biler vil holde parkerede i området i spidskvarteret, hvilket vil forbedre trafikafviklingen i området i dag.

Udføres alene dette tiltag, formodes trafiksituationen på Saxtorphsvej stadig at blive forværret i fremtiden med den nye institution, når ca. 40-50 ekstra biler vil holde parkeret nær den nye institution i spidstimen. Dette afhænger selvfølgelig af udformningen af den nye institution og de dertilhørende parkeringsarealer.

Ændring af afgangs- og ankomsttider
Ændring af udflytterbussens afgangs- og ankomsttider vil også have en positiv virkning på trafikafviklingen i området, men kun hvis tiderne bliver rykket markant i forhold til i dag, så de ikke ligger indenfor morgen- og eftermiddagsspidstimerne. Alternative rejsetidspunkter (med udgangspunkt i børnenes nuværende daglige institutionstid) bør f.eks. ikke være senere end med afgang fra området kl. 7:15 og ankomst igen kl. 15:00 eller tidligere end afgang kl. 9:15 og ankomst kl. 17:00.

Erstat med to mindre busser
Hvis den nuværende udflytterbus erstattes med to mini-busser vil dette umiddelbart kun løse problemerne ved bussens manøvrering i villakvarteret, medmindre at disse også ankommer på forskellige tidspunkter eller parkerer et andet sted.

6.4 Lukning af biltrafik på Saxtorphsvej

6.4.1 Beskrivelse af løsningsforslag

Et andet løsningsforslag går på at lukke hele Saxtorphsvej eller blot strækningen mellem Castbergsvej og Vigerslev Allé for biltrafik.

Dette løsningsforslag findes også i flere varianter, hvor omfanget og graden af vejlukningen samt hvorledes vejlukningen anlægges, varieres. I nogle tilfælde tillades ærinde- og beboerkørsel på strækningen, og i andre tilfælde forslås arealet lukket helt, hvormed det fuldstændig kan omdannes til et grønt parkområde med cykelsti og legefaciliteter igennem (se eksempel på Figur 23).

I tilfældet hvor beboere og ærindekørsel er tilladt kan vejlukningen i praksis reguleres vha. hæve/sænke pullert eller bomme.

Dette løsningsforslag blev ofte omtalt i sammenhæng med at anlæggelsen af den nye institution, som en institution med et stort fokus på miljø og bæredygtighed, hvor bl.a. både ansatte og institutionsbørn i høj grad skulle benytte bæredygtige transportmidler til og fra institutionen.

Figur 23. Skitse af løsningsforslag med vejlukning af Saxtorphsvej og omdannelse af det eksisterende vejareal til et grønt byrum med cykelsti og diverse aktivitetsmuligheder. Kilde: TRUST.

6.4.2 Vurdering af trafikale forhold

Totalomdannelse til en grøn bypark

Det vil være svært at gennemføre en totalomdannelse af det nuværende gaderum til et grønt byrum med park, cykelstier og udendørsaktiviteter – også selvom de eksisterende institutioner samt alle beboerne på Saxtorphsvej er med på idéen. Dette skyldes hovedsageligt, at vejforbindelsen til de eksisterende boliger fjernes, hvormed varelevering, skraldebiler og udrykningskøretøjer heller ikke kan køre igennem kvarteret. Dette er ikke normal praksis og vil

kræve en helt ny planlægningspolitik i kommunen. Alternativt skal den gennemgående cykelsti i området anlægges med en bredde på minimum tre meter, et relativt lige forløb uden store stigninger, samt befæstet til tung trafik, så færdsel med disse køretøjer kan muliggøres.

Omdannelse til en lukket lege- og opholdsgade
Omdannes Saxtorphsvej i stedet til en lege- og opholdsgade ved institutionerne, hvor det eksisterende vejtracé i højere grad benyttes, og hvor der stadig vil være vejforbindelse til de eksisterende beboelser, så ærinde/beboerkørsel er tilladt, så vil der ikke opstå problemer med varelevering, skraldebiler og udrykningskørsel.

Løsningsforslagene løser dog ikke umiddelbart den overordnet trafikale problematik på Saxtorphsvej – nemlig at der er fremkommelighedsproblemer og mangel på parkeringskapacitet i spidstimerne på hverdage i dag. Således vil en vejlukning af Saxtorphsvej blot flytte al trafik til og fra institutionerne til de omkringliggende veje herunder hovedsageligt Ole Borchs Vej, Stadfeldtsvej, Castbergsvej og Panumsvej, hvormed trafikken på disse veje vil stige i forhold til i dag. Dette vil potentielt kunne skabe flere trafikale problemer f.eks. på Castbergsvej (der også har en smal vejbredde på 5 m), når forældre gerne vil holde så tæt som muligt på institutionerne.

Desuden tager løsningsforslaget ikke umiddelbar højde for bussen til udflytterbørnehaven. Det anbefales derfor, at løsningsforslaget kombineres med et andet forslag til håndteringen af parkeringsproblematikken, hvis der arbejdes videre med en vejlukning af Saxtorphsvej.

6.5 Ny passage mellem Ole Borchs Vej og Saxtorphsvej

6.5.1 Beskrivelse af løsningsforslag

Et andet løsningsforslag gik på at etablere en ny vejforbindelse mellem Ole Borchs Vej og Saxtorphsvej på den samme grund, hvor den nye institution opføres (se Figur 24). Dette indebærer, at en grund på Ole Borchs Vej eksproprieres, hvormed forbindelsen mellem vejene opnås.

Tanken bag forslaget er, at vejen kun er åben for trafik i spidstimerne, og at den i resten af døgnet kan indgå i institutionsbørnenes udeareal og ibrugtages til leg og aktiviteter. Vejen vil blive ca. 100 meter lang, ensrettet for at optage så lidt plads som muligt og den tænkes anlagt med parkeringsmuligheder.

I en alternativ variant etableres blot stiforbindelse mellem Ole Borchs Vej og en bagindgang til den nye institution.

Figur 24. Eksempel på løsningsforslag med en vejforbindelse mellem Saxtorphsvej og Ole Borchs Vej.

6.5.2 Vurdering af trafikale forhold

Vejforbindelse ml. Saxtorphsvej og Ole Borchs Vej
Antallet af parkeringspladser og vejens bredde afhænger af hinanden. Etableres der længdeparkering langs den nye vejforbindelse, så vil der være plads til 8 nye parkeringspladser og vejarealet (inklusive parkeringspladserne) vil blive 5,5 meter bredt. Anlægges derimod f.eks. vinkelret parkeringspladser langs vejen, så vil der være plads til ca. 40 nye p-pladser, men det dertilhørende vejareal vil samtidig skulle være minimum 12 meter bredt pga. det dertilhørende ekstra nødvendige manøvreareal (her vil det ikke være nødvendigt at ensrette kørselsretningen på den nye vej).

Udover at det vil være bekosteligt at ekspropriere en grund på Ole Borchs Vej, og at det er sjældent, at man nedriver bygninger for at etablere parkeringsmuligheder, så vil vejen i sig selv også optage værdifuldt areal på grunden for den nye institution.

Vejen vil dog afhjælpe på den nuværende situation med trafikafviklingen i området i spidstimerne, da det vil mindske antallet af mødesituationer på den sydøstlige del af Saxtorphsvej. Dog vurderes det ikke at være nok med blot 8 nye p-pladser langs vejen, når brugerne af den nye institutions behov tages med i betragtningen. Her vil der være behov for mere parkering enten som vinklet parkering langs vejen eller yderligere parkering andet steds.

Stiforbindelse til ny institution fra Ole Borchs Vej
Anlægges der blot en stiforbindelse fra Ole Borchs Vej til en bagindgang til den nye institution vil udgifterne til arealerhvervelse være mindre, hvis stien kan anlægges uden at det er nødvendigt at nedrive bygninger på Ole Borchs Vej. Stien vil reducere gang- og cykelafstanden til de tre institutioner og få nogle af de bilister, der kender området og bruger institutionerne til at parkere på Ole Borchs Vej i stedet. Det vurderes dog at tiltaget, når det står alene, kun i ringe

grad vil kunne afhjælpe de trafikale problemer på Saxtorphsvej, og slet ikke når trafikken til den nye institution medregnes.

6.6 Restriktioner for kantstensparkering på Saxtorphsvej

6.6.1 Beskrivelse af løsningsforslag

Der er en række forskellige greb, der kan benyttes til at optimere parkeringsforholdene og trafikafviklingen på Saxtorphsvej;

- Parkeringsforbud. Alt parkering kan forbydes på hele vejen.
- Udvidelse af eksisterende parkeringsforbud. Det nuværende parkeringsforbud på den nordøstlige side af Saxtorphsvej kan udvides til at omfatte en længere strækning.
- Tidsrestriktioner. Der kan indføres tidsrestriktioner på hvor længe der må parkeres på vejen.

6.6.2 Vurdering af trafikale forhold

Parkeringsforbud
Et parkeringsforbud vil medføre at trafikafviklingen forløber mere gnidningsfrit på Saxtorphsvej, da det f.eks. vil være nemmere at foretage bakkemanøvre ud fra parkeringspladserne ved Børnehaven Arken, og da passage i mødesituationer på den sydøstlige del af Saxtorphsvej bliver væsentligt nemmere. Et parkeringsforbud vil dog forværre parkeringsmulighederne i området markant, og det formodes, at det store behov for parkering i spidstimerne vil betyde, at mange ikke vil overholde forbuddet (ligesom tilfældet er i dag). Dertil kommer at forbuddet blot vil flytte parkeringsproblemerne til de omkringliggende veje.

Udvidelse af eksisterende parkeringsforbud
Dette tiltag vil have de samme positive og negative effekter for trafikafviklingen og parkeringskapaciteten, som beskrevet ovenfor, blot i mindre udtalt grad.

Tidsrestriktioner
Det vurderes at være muligt, at frigøre 5-10 kantstensparkeringspladser på Saxtorphsvej i spidstimen, hvis der indføres en tidsrestriktion for kantstensparkering på vejen på f.eks. 1 time, og der samtidig ikke gives beboerlicenser til længere parkering.

Dette vil flytte beboerparkering væk fra Saxtorphsvej, men stadig muliggøre, at forældre kan parkere i forbindelse med aflevering og afhentning af deres børn i institutionerne. Dog vil tidsrestriktionen også gøre, at de ansatte er nødsaget til at parkere på parkeringsarealerne ved institutionerne eller på de omkringliggende veje. Dermed vil antallet af parkanter på de omkringliggende veje stige, når beboere og nogle af de ansatte i højere grad vil parkere her i stedet.

Tidsrestriktionen kan evt. indskrænkes til blot at være gældende fra 7:00 til 17:00, hvormed det er muligt for beboere at parkere i løbet af natten, hvor trafikken på vejen er begrænset. Der bør i øvrigt gennemføres regelmæssige p-kontrol for at beboerne tager ordningen seriøst og ikke blot trodser forbuddet, som der er eksempler på i dag.

Tiltaget kan ikke stå alene, da 5-10 ekstra ledige parkeringspladser ikke vurderes at være nok til at håndtere den fremtidige tilvækst i antal parkerede biler i området, når den nye institution er udbygget.

6.7 Overflytte parkering fra vej ind på institutionernes grunde

6.7.1 Beskrivelse af løsningsforslag

Det er også muligt, at oprette parkeringsmuligheder på institutionernes grunde.

Terrænparkering på grunden med den nye institution
Der er allerede i dag parkeringspladser ved begge de eksisterende institutioner, og det er også muligt, blot at oprette flere p-pladser ved den nye institution. Etableres alle de nødvendige ekstra parkeringspladser som terrænparkering på den nye grund, vil dette dog optage en hel del areal, og mindske størrelsen af den nye institution eller de dertilhørende udearealer.

Parkeringskælder under den nye institution
Alternativt kan parkeringspladserne opføres i en parkeringskælder under institutionen. Dette er mere omkostningstungt, og vil bl.a. kræve at der også indarbejdes terrænareal i forbindelse med rampen til og fra parkeringskælderen.

Terrænparkering på grunden vest for Børnehaven Arken
Det er blevet foreslået at der etableres terrænparkeringspladser på det nuværende grønne areal vest for Børnehaven Arken (se Figur 25). Adgangen til parkeringsarealet sker via en forbindelsesvej til Saxtorphsvej vest for Børnehaven Arken.

Figur 25. Løsningsforslag om terrænparkering bag Børnehaven Arken.

Parkeringskælder under det grønne område vest for Børnehaven Arken
I modsætning til at etablere terrænparkering bag Børnehaven Arken, så blev muligheden for at opføre en parkeringskælder på det samme areal også foreslået, hvormed det grønne område bag Børnehaven Arken kan bevares for fremtiden. Denne løsning er betragteligt mere omkostningstungt end løsningsforslaget, hvor parkeringen blot opføres i niveau med terrænet.

Nedrivning af Børnehaven Arken
Et alternativt forslag er at rive den nuværende bygning (Børnehaven Arken) ned, sammenlægge institutionen med den kommende institution, og samtidig oprette parkering på bygningens nuværende areal. Børnehaven Arken skulle efter sigende have til huse i en gammel bygning, der ikke er indrettet særlig optimalt i forhold til at huse institutionsbørn.

6.7.2 Vurdering af trafikale forhold

Når blot der anlægges tilstrækkelige parkeringspladser og de øvrige vejregler overholdes ved projekteringen af disse, så er der ud fra et trafikalt synspunkt intet galt med at anlægge terrænparkering på institutionernes grunde. Problemet er dog at antallet af nødvendige parkeringspladser ved den nye institution vil kræve et relativt stort overfladeareal.

Parkeringskældre er markant dyrere at anlægge en terrænparkering. Derudover er der adskillige forhold der taler imod anlæggelsen af parkeringskældre. For det første kræver ramperne til og fra parkeringskældrene en del plads, når stigningsprocenterne overholdes. Derudover har mange bilister en modstand imod at benytte parkeringskældre, og mange foretrækker i stedet at benytte terrænparkering i de tilfælde, hvor dette er en mulighed. Desuden er gangafstanden fra en parkeringskælder i nogle tilfælde længere end ved terrænparkering, når destinationen ikke er ovenover parkeringskælderen.

6.8 Overflytte parkering fra vej til andre placeringer i nærområdet

6.8.1 Beskrivelse af løsningsforslag

Alternativet til at optimere parkeringen på vejene eller oprette parkeringspladser på institutionsgrundene er at oprette yderligere parkering på andre placeringer i nærområdet. Her blev det foreslået at udnytte det brede vejprofil langs Vigerslev Allé til oprettelse af parkeringspladser.

6.8.2 Vurdering af trafikale forhold

Når der oprettes parkeringspladser andre steder i nærområdet er afstanden til institutionerne meget afgørende for i hvor høj grad at parkeringspladserne vil blive taget i brug. På trods af de nuværende parkeringskapacitetsproblemer på Saxtorphsvej i spidstimerne, så vælger adskillige bilister hellere at parkere ulovligt på den nordøstlige side af vejen ud for institutionerne i stedet for f.eks. at parkere på Castbergsvej eller Panumsvej og gå til og fra institutionerne. Dette antyder, at det er svært at flytte parkanter væk fra Saxtorphsvej medmindre tiltaget kombineres med parkeringsrestriktioner eller vejlukning af Saxtorphsvej.

6.9 Adfærdspåvirkende tiltag

6.9.1 Beskrivelse af løsningsforslag

De problematiske trafikale forhold på Saxtorphsvej kan også reduceres, hvis den problemfyldte adfærd ændres. Dette kræver dog først, at den uheldige adfærd bliver udpeget, og dernæst at de relevante personer, bliver gjort opmærksom på den problematisk adfærd.

Ved Saxtorphsvej er det især bilkørsel og de mange parkerede biler i spidstimerne, der skaber problematiske trafikale forhold. Dette kan reduceres, hvis forældrene til institutionsbørnene benytter andre transportmidler eller parkerer længere væk i forbindelse med aflevering og afhentning af deres børn. Det samme gælder de ansatte. Desuden kan de trafikale forhold

forbedres, hvis beboerne på Saxtorphsvej i højere grad parkerede på egen grund eller et andet sted i kvarteret samt hvis beboere på nabovejene ikke benytter Saxtorphsvej til gennemkørsel.

De forskellige interessenter kan f.eks. oplyses om deres uheldige adfærd gennem kampagner og infoark, for derigennem at påvirke deres adfærd.

6.9.2 Vurdering af trafikale forhold

Det kan ofte være svært at ændre adfærd og vaner udelukkende ved oplysning og kampagner eller brug af diverse nudging tiltag, når muligheden for f.eks. at benytte en bil eller parkerer tættere på sin destination er til stede. Derfor vurderes dette tiltag at have mindre effekt end f.eks. forbud og restriktioner.

6.10 Opsamling

Nedenfor er vist en oversigtstabel med de udvalgte beskrevet løsningsforslag fra workshoppen. Forslagene er både rettet mod afhjælpning af de eksisterende trafikale udfordringer samt en fremtidig situation med i alt tre institutioner på Saxtorphsvej. Under tabellen er en forklarende tekst for kategorierne.

Tabel 3. Oversigtstabel med trafikale vurderinger af udvalgte løsningsforslag fra den interne workshop.

Overordnet løsningsforslag	Løsningsvarianter	Trafikale fordele	Trafikale ulemper	Effekt af tiltag	Tids-horisont	Svær-heds-grad	Drifts-omkost-ninger	Anlægs-omkost-ninger
Ensretning af Saxtorphsvej	Kørselsretning og strækningslængde kan variere	• Ensretning vil skabe et mere ensartet trafikforløb i området. • Forbedre fremkommeligheden, da mødesituationer fjernes.	• Skabe omvejskørsel og dermed mere biltrafik i kvarteret. • Øge trafikken på de omkringliggende veje.	Middel	Kort	Lav	Ingen	Lav
Cykelsti og cykelfaciliteter på Saxtorphsvej	Variation i udbredelsen af cykelstinettet, cykelstitypen samt cykelstibredden	• Adskillelse af cyklister og motorkøretøjer.	• Hvis anlæggelsen sker som følge af ensretning af vejnettet vil dette give mere omvejskørsel i kvarteret. • Hvis anlæggelsen sker på bekostning af muligheden for kantstensparkering, vil det forværre parkeringssituationen i området i spidstimerne.	Ingen	Mellem	Middel	Ingen	Middel

Overordnet løsningsforslag	Løsningsvarianter	Trafikale fordele	Trafikale ulemper	Effekt af tiltag	Tids-horisont	Svær-heds-grad	Drifts-omkost-ninger	Anlægs-omkost-ninger
Udflytterbus	Flytning af busholdeplads væk fra Saxtorphsvej (f.eks. til Vigerslev Allé)	• Forbedre trafik-afviklingen langs Saxtorphsvej, da 14 m bussen ikke skal køre igennem villavejen. • Frigive muligheden for tre ekstra kantstens-p-pladser på Saxtorphs-vej, hvor bussen holder i dag. • Mindske antallet af parkerede biler i området med 10-15 stk. i spidstimen.	• Optage plads og flytte mere trafik (forældrekørsel) til bussens nye opsamling og afsætningssted.	Middel	Mellem	Lav	Middel	Middel
	Ændring af afgangs- og ankomsttider	• Forbedre trafik-afviklingen langs Saxtorphsvej, da 14 m bussen ikke skal køre igennem villavejen i spidstimen. • Kan planlægges så der frigives tre ekstra kantstens-p-pladser på Saxtorphsvej i spidstimen, når bussen ikke holder der. • Mindske antallet af parkerede biler i området med 10-15 stk. i spidstimen.	• Trafikken i området vil stige udenfor spidstimerne på de tidspunkter, hvor bussen vil have afgang/ankomst. • Bussen vil fortsat skulle køre gennem villakvarteret.	Middel	Kort	Lav	Lav	Ingen
	Erstat med to mindre busser	• Forbedre trafik-afviklingen langs Saxtorphsvej, da 14 m bussen ikke skal køre igennem villavejen. • Frigive muligheden for 1-2 ekstra kantstens-p-pladser på Saxtorphs-vej, hvis busserne indbyrdes planlægges med forskellige afgangs- og afsætningstidspunkter.	• Fordeler trafikken over en længere tidsperiode men flytter ikke trafik væk fra Saxtorphsvej.	Lille	Kort	Lav	Høj	Lav

Overordnet løsningsforslag	Løsningsvarianter	Trafikale fordele	Trafikale ulemper	Effekt af tiltag	Tids-horisont	Svær-heds-grad	Drifts-omkost-ninger	Anlægs-omkost-ninger
Lukning af biltrafik på Saxtorphsvej	Totalomdannelse til en grøn bypark	• Trygt byrum nær institutionerne. • Incitament til mere gang- og cykeltrafik til og fra institutionerne på bekostning af biltrafik.	• Mere trafik og større risiko for fremkommeligheds-problemer på de omkringliggende veje. • Markant færre parkeringsmuligheder end i dag.	Lille	Lang	Høj	Lav	Høj
	Omdannelse til et lukket opholds- og legeområde (ærinde- og beboerkørsel tilladt)	• Trygt byrum nær institutionerne. • Incitament til mere gang- og cykeltrafik til og fra institutionerne på bekostning af biltrafik.	• Mere trafik og større risiko for fremkommeligheds-problemer på de omkringliggende veje. • Markant færre parkeringsmuligheder end i dag.	Lille	Mellem	Middel	Lav	Høj
Ny vej- eller stiforbindelse	Vejforbindelse ml. Saxtorphsvej og Ole Borchs Vej	• Forbedring af trafikafviklingen på Saxtorphsvej, da en ny vejforbindelse er mulig at benytte. • Flere parkerings-pladser i området. • Kantstensparkerings-pladser på Ole Borchs Vej kan benyttes til og fra institutionerne.	• Større incitament til at benytte bilen til og fra institutionerne. • Mere trafik på Ole Borchs Vej. • Københavns Kommune skal muligvis overtage ejerskabet af Ole Borchs Vej (i dag en privat/fællesvej) i forbindelse med anlæggelsen af den nye vej.	Middel	Lang	Middel	Lav	Høj
	Stiforbindelse til ny institution fra Ole Borchs Vej eller Vigerslev Allé	• Kantstensparkerings-pladser på Ole Borchs Vej kan benyttes til og fra institutionerne.		Lille	Lang	Middel	Ingen	Høj

Overordnet løsningsforslag	Løsningsvarianter	Trafikale fordele	Trafikale ulemper	Effekt af tiltag	Tids-horisont	Svær-heds-grad	Drifts-omkost-ninger	Anlægs-omkost-ninger
Restriktioner for kantstens-parkering på Saxtorphsvej	Parkeringsforbud eller udvidelses af eksisterende forbud	• Bedre fremkommelighed på Saxtorphsvej.	• Mere parkering og større risiko for fremkommeligheds-problemer på de omkringliggende veje. • Markant færre parkeringsmuligheder end i dag.	Lille	Kort	Lav	Lav	Lav
	Tidsrestriktioner	• Frigørelse af 5-10 ekstra kantstens-p-pladser på Saxtorphs-vej i spidstimerne.		Middel	Kort	Lav	Lav	Lav
Overflytte parkering fra vej ind på institutionernes grunde	Terrænparkering på grunden med den nye institution	• Det fremtidige parkeringsbehov ifm. den nye institution kan håndteres hvis der anlægges nok parkeringspladser.	• Et relativt stort areal er påkrævet for at der kan anlægges et tilstrækkeligt antal parkeringspladser.	Stor	Mellem	Middel	Ingen	Middel
	Parkeringskælder under den nye institution	• Det fremtidige parkeringsbehov ifm. den nye institution kan håndteres hvis der anlægges nok parkeringspladser.	• Mange bilister har modstand mod at benytte parkerings-kældre, og vil forsøge at benytte terræn-parkering i stedet.	Middel	Lang	Middel	Ingen	Høj
	Terrænparkering på grunden vest for Børnehaven Arken	• Det fremtidige parkeringsbehov ifm. den nye institution kan håndteres hvis der anlægges nok parkeringspladser.	• Gangafstand til den nye institution og mange bilers ankomst fra Vigerslev Allé gør at p-pladser udfor institutionerne først benyttes.	Stor	Mellem	Middel	Ingen	Middel
	Parkeringskælder under det grønne område vest for Børnehaven Arken	• Det fremtidige parkeringsbehov ifm. den nye institution kan håndteres hvis der anlægges nok parkeringspladser.	• Mange bilister har modstand mod at benytte parkerings-kældre, og vil forsøge at benytte terræn-parkering i stedet.	Middel	Lang	Middel	Ingen	Høj
	Nedrivning af Børnehaven Arken (og sammen-lægning med ny institution)	• Det fremtidige parkeringsbehov ifm. den nye institution kan håndteres hvis der anlægges nok parkeringspladser.		Stor	Lang	Høj	Ingen	Høj

Overordnet løsningsforslag	Løsningsvarianter	Trafikale fordele	Trafikale ulemper	Effekt af tiltag	Tids-horisont	Svær-heds-grad	Drifts-omkost-ninger	Anlægs-omkost-ninger
Overflytte parkering fra vej til andre placeringer i nærområdet (f.eks. til Vigerslev Allé)	Forskellige mulige placeringer af parkeringspladser i nærområdet	• Giver et parkeringsalternativ til kapacitets-problemerne på Saxtorphsvej.	• Risiko for at parkeringspladserne ikke vil blive benyttet, så længe der er parkeringsmuligheder tættere på institutionerne.	Lille	Mellem	Høj	Ingen	Høj
Adfærds-påvirkende tiltag	Mange forskellige nudging tiltag og kampagner i forhold til at begrænse omfanget af biltrafik til og fra institutionerne	• Vil mindske behovet for parkeringspladser og antallet af biler i området.		Lille	Kort	Middel	Middel	Lav

Forklaring til tabel;
Overordnet løsningsforslag *refererer til de udvalgte løsningsforslag fra den interne workshop, der er beskrevet yderligere i afsnit 6 'Løsningsforslag fra intern workshop'.*
Løsningsvarianter *beskriver mulige variationer af det overordnet løsningsforslag. I de tilfælde, hvor variationerne har større forskellige trafikale fordele og ulemper, at variationerne delt op på hver række.*
Trafikale fordele *og* ***Trafikale ulemper*** *beskriver på punktform de overordnede vurderede fordele og ulemper ved løsningsvarianten.*
Effekt af tiltag *beskriver den vurderet effekt (ingen, lille, middel og stor), som løsningsvarianterne vil have på bilernes fremkommeligheds- og parkeringskapacitetsproblemerne på Saxtorphsvej (beskrevet yderligere i afsnit 4 'Eksisterende trafik'). I de tilfælde, hvor det vurderes, at tiltaget vil have en negativ effekt på de omkringliggende veje er dette beskrevet under trafikale ulemper.*
Tidshorisont *refererer til hvor lang sigt (kort, mellem og lang) det vil tage at gennemføre løsningen. Løsninger med en kort tidshorisont kan i et vist omfang igangsættes i morgen, hvorimod det kræver en længere planlægningsproces at gennemføre de resterende løsninger.*
Sværhedsgrad *beskriver hvor svært (lav, middel og høj) det umiddelbart kan være at få gennemført/vedtaget løsningsforslaget. Projekter, der kræver ændring af lokalplaner eller ændret planlægningspraksis scorer f.eks. højt.*
Driftsomkostninger *karakteriserer de ændrede løbende driftsomkostninger (lav, middel og høj) ved løsningsvarianten. Løsninger, der kræver ekstra personale eller vedligeholdelse scorer f.eks. højt.*
Anlægsomkostninger *beskriver de vurderet startomkostninger (lav, middel og høj) til anlæggelse af projektet.*

7 Løsningsscenarier

I det følgende afsnit beskrives, hvorledes løsningsforslagene fra den interne workshop kan kombineres og konkretiseres til at håndtere nedenstående tre scenarier på Saxtorphsvej;

1. Den nuværende trafikale situation
2. En fremtidig situation hvor den tredje institution er opført
3. En fremtidig situation med en ny planlægningstilgang

7.1 Nuværende trafikale situation

Løsningsscenarie:

- Flyt holdepladsen for udflytterbussen væk fra området
- Adfærdspåvirkende tiltag f.eks. i form af trafikpolitikker
- Ensretning af Saxtorphsvej

Som beskrevet i afsnit *4.5 Udflytterbus* så udgør udflytterbussen et trafikalt problem på Saxtorphsvej. Dels forringer den fremkommeligheden for de øvrige trafikanter og skaber utryghed for lette trafikanter, dels optager den mulige kantstensparkeringspladser og dels medfører den, at 10-15 ekstra bilister parkerer i området i spidskvartererne om morgen og igen om eftermiddagen.

Flyt holdeplads for udflytterbus

Flyttes udflytterbussen væk fra Saxtorphsvej (se evt. afsnit *6.3 Udflytterbus*) vil en vis andel af trafikken på Saxtorphsvej i spidstimerne blive reduceret, og dermed vil mange af dagens trafikale problemer også blive reduceret. Alternativt kan afgang- og ankomsttiderne flyttes, så bussen ikke afgår eller ankommer i spidstimen. Det er dog vigtigt, at tiderne rykkes helt væk fra spidstimerne (hvormed bussens afgang og ankomsttider bliver markant ændret i forhold til i dag), for ellers tidsforskydes de trafikaleproblemer blot.

Trafikpolitik

Flyttes udflytterbussen væk fra Saxtorphsvej er man nået et langt stykke i forhold til at forbedre de nuværende trafikale forhold på vejen. Det vil dog også være gavnligt for trafikafviklingen, hvis der blev igangsat diverse adfærdspåvirkende tiltag til at reducere biltrafikken og få bilisterne gjort opmærksom på problemstillingerne, som deres adfærd skaber. Derfor anbefales det bl.a. at institutionerne udarbejder en trafikpolitik, som forældrene til børnene i institutionerne jævnligt bliver gjort opmærksom på. En sådan trafikpolitik kunne bl.a. påpege og omfatte problemstillingerne ved bilisternes adgang via den smalle sydøstlige del af Saxtorphsvej, diverse uheldige bakkemanøvre samt den manglende udnyttelse af f.eks. Castbergsvej og den nordlige del af Saxtorphsvej til parkering. Ligeså kunne der være fokus på brugen af mere bæredygtige transportmidler til og fra institutionerne.

Ensretning

Hvis der stadig er fremkommelighedsmæssige problemer på Saxtorphsvej efter at udflytterbussen er flyttet væk fra området, og der er blevet udarbejdet trafikpolitikker for institutionerne, så kan det blive relevant også at ensrette kørselsretningen på Saxtorphsvej (se evt. afsnit *6.1 Ensretning af Saxtorphsvej*). Dette vil fjerne risikoen for, at der opstår uheldige mødesituationer på den sydøstlige del af Saxtorphsvej, hvor vejbanen er smal og mange bilister passerer forbi i begge retninger til og fra institutionerne og Vigerslev Allé. Dette kan dog give beboerne og brugerne af institutionerne en omvej enten til eller fra Saxtorphsvej.

Dette løsningsforslag vil i høj grad flytte biltrafik væk fra Saxtorphsvej og i mindre grad reducere biltrafikken.

7.2 Fremtidig situation med den 3. institution

Løsningsscenarie:

- Flyt holdepladsen for udflytterbussen væk fra området
- Adfærdspåvirkende tiltag f.eks. i form af trafikpolitikker
- Ensretning af Saxtorphsvej
- Parkeringsrestriktioner for kantstensparkering
- Ny parkeringsplads i terræn på grunden for den nye institution
- Omdannelse af gaderummet til et grønt gaderum for ophold og leg

Med den tredje institution på Saxtorphsvej vil trafikken i området stige i forhold til i dag (se evt. afsnit *5 Vurdering af fremtidig biltrafik*). I denne situation vil det umiddelbart ikke være nok at flytte udflytterbussens holdeplads væk fra området, at få institutionerne til at udarbejde trafikpolitikker samt at ensrette Saxtorphsvej, selvom disse tiltag stadig anbefales.

Det vurderes, at der igen vil opstå fremkommelighedsproblemer på Saxtorphsvej i spidstimerne. Derudover vil der være et behov for flere parkeringspladser nær den nye institution i spidstimerne.

Parkerings-restriktioner på vejen

Udover de førnævnte løsninger, så bør forholdene for parkanterne i området også forbedres. Dette kan bl.a. ske ved at indføre tidsrestriktioner ved kantstensparkeringsmulighederne på Saxtorphsvej, så beboerne ikke kan optage holdepladser på vejen i løbet af dagen (se afsnit *6.6 Restriktioner for kantstensparkering på Saxtorphsvej*). Dette vurderes at frigive 5-10 parkeringsmuligheder på Saxtorphsvej i forhold til institutionerne.

På trods af at udflytterbussens holdeplads bliver rykket væk fra området med den dertilhørende biltrafik og at der frigives ekstra kantstensparkeringsmuligheder på Saxtorphsvej, så vil det være nødvendigt, at oprette flere parkeringspladser i området til håndtering af den ekstra trafik, som den tredje institution skaber.

Parkering på grunden

For at parkeringspladserne gør gavn og bliver benyttet af brugerne af institutionen bør de placeres tæt på institutionen og i terrænniveau. Derved bør der opføres op mod 20 ekstra parkeringspladser på den nye grund mellem de to eksisterende institutioner (se evt. afsnit *6.7 Overflytte parkering fra vej ind på institutionernes grunde*).

Grønt gaderum

Ved ensretningen af vejen og flytningen af udflytterbussen vil det også være muligt i højere grad at omdanne gaderummet til et grønt område med en opholds- og legegade, hvor det ikke i samme omfang vil være nødvendigt med det nuværende asfaltareal. Herved vil forholdene for lette trafikanter kunne forbedres yderligere, og gaderummet vil i sig selv give et incitament til mindre færdsel med bil. Alternativt kan det vælges at lukke vejen helt af for biltrafik og kun tillade beboerkørsel ind i området (se evt. afsnit *6.4 Lukning af biltrafik på Saxtorphsvej*).

Dette løsningsscenarie vil i høj grad flytte biltrafik væk fra Saxtorphsvej og i mindre grad reducere biltrafikken.

7.3 Fremtidig situation med en ny planlægningstilgang

Løsningsscenarie:

- Flyt holdepladsen for udflytterbussen væk fra området
- Adfærdspåvirkende tiltag f.eks. i form af trafikpolitikker
- Ensretning af Saxtorphsvej
- Politisk krav om bæredygtig institution
- Luk Saxtorphsvej for biltrafik (beboerkørsel undtaget)
- Etabler parkeringspladser langs Vigerslev Allé

Hvis de trafikale problemer med biltrafikken til og fra den nye institution i højere grad skal løses i fremtiden, i stedet for blot at flytte trafikken til de øvrige veje eller etablerer yderligere pladskrævende anlæg til bilisterne, så skal biltrafikken reduceres til den nye institution og til de eksisterende institutioner.

Bæredygtig institution

Hvis biltrafikken for alvor skal reduceres til og fra institutionen, så er det nødvendigt at have en mere gennemgribende og ændret tilgang til området. På workshoppen blev tankerne om en institution med fuldt fokus på miljø og bæredygtighed flere gange luftet. En institution med fokus på lokalt opdyrket mad, minering af forbruget generelt og reduceret bilkørsel.

Hvis det ved tilmeldelsen af sit barn til en sådan bæredygtig institution på forhånd gøres klart, at forældrene i udgangspunktet ikke skal aflevere eller hente deres børn ved brug af bil, så vil bilandelene til og fra institutionen sandsynligvis kunne reduceres markant.

Såvidt vides er det ikke tidligere blevet stillet som et krav ved tilmelding af et barn til en institution i Københavns Kommune, at forældrene ikke må benytte bil til og fra en institution. Dette vil kræve en ændret politisk tilgang til institutionen og de krav, der kan opstilles for brugerne af institutionen. Om dette overhovedet er muligt (eller omfanget af hvad der lader sig gøre) må afklares af de relvante forvaltninger.

Lukke for biltrafik

Flytte parkering

Nudging og Kampagner

Udover på forhånd at reducere brug af bil til og fra institutionen, så bør fysiske tiltag også understøtte målet om at mindske incitamentet til at tage bilen. Her tænkes for eksempel på løsningsvarianterne, hvor Saxtorpshvej helt eller delvist bliver lukket for biltrafik (se afsnit *6.4 Lukning af biltrafik på Saxtorphsvej*). Disse kan evt. kombineres med anlæggelsen af parkeringspladser på Vigerslev Allé eller andre steder i nærområdet (se afsnit *6.8 Overflytte parkering fra vej til andre placeringer i nærområdet*). Slutteligt kan yderligere arbejde med diverse adfærdspåvirkende initiativer i form af nudging tiltag, kampagner eller trafikpolitikker være med til at sætte fokus på et minimalt bilbrug, men disse kan ikke stå alene på Saxtorphsvej, hvis ikke der politisk stilles krav til forældrene eller at disse fysisk afskæres fra muligheden for at benytte bilen til og fra området.

Dette løsningsscenarie kræver at den politiske planlægning, den fysiske udformning og den adfærdspåvirkende tilgang går hånd i hånd og er målrettet mod reduktion af biltrafik til og fra institutionen.

Via Trafik Rådgivning A/S
Søvej 13 B 3460 Birkerød
T.: 4820 9000
E.: via@viatrafik.dk
www.viatrafik.dk
CVR. nr.: 25115708

Via Trafik Aarhus
Inge Lehmanns Gade 10, 7. sal
DK-8000 Aarhus C
T.: 8626 6070
E.: via@viatrafik.dk