



28-05-2015

BILAG 5

Evaluering af trafikforsøg på Vesterbrogade ved Føtex

Sagsnr.

2015-0119863

Teknik- og Miljøudvalget vedtog 27. oktober 2014 medlemsforslag fra Socialdemokratiet om, at gennemføre et trafikforsøg, hvor højresvingbanen for biler på Vesterbrogade v. Føtex i retning mod Frederiksberg Allé forkortes, så der skabes plads til etablering af cykelparkeringspladser i den del af svingbanen, der er inddraget.

Dokumentnr.

2015-0119863-2

Forvaltningen har på den baggrund gennemført et forsøg med etablering af cykelstativer i højresvingbanen. Forsøget er gennemført gennem fire måneder i perioden 7. januar 2015-7. april 2015.

Sagsbehandler

Emmy Lie Løber Munch

Trafikforsøget har klarlagt om dele af højresvingbanen kan inddrages til cykelparkering uden at skabe væsentlige problemer for fremkommeligheden for busserne og den samlede trafikafvikling på Vesterbrogade. Forsøget har ligeledes klarlagt om man ved etablering af cykelparkeringspladser i vejbanen kan udvide fortovet.

På baggrund af trafikforsøget konkluderer Teknik- og Miljøforvaltningen, at en afkortning af svingbanen er mulig, men at en forbedring af fremkommeligheden på fortovet og bedre parkeringsforhold for cyklister kun delvist opnås i den konkrete forsøgsopstilling. Behovet for cykelparkering er større end det, der opnås i forsøget. Gøres forsøget permanent er prisen for denne grundløsning ca. 400.000 kr.

Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler, at trafikforsøget gøres permanent ved at cykelstien anlægges yderst mod vejbanen, og ikke som i forsøget, hvor cykelstien er placeret mellem fortovet og vejbanen. En omlægning af cykelstien vil medføre muligheden for at etablere 45 cykelparkeringspladser frem for forsøgets 36 cykelparkeringspladser. Samtidig vil muligheden for en mere optimal placering af de eksisterende 30 cykelparkeringspladser, som nu er placeret på fortovet, sikre plads på fortovet for de gående og dermed en bedre fremkommelighed. Endelig vil trafiksikkerheden være væsentlig bedre end i grundløsningen, da cykelparkeringen vil ligge mellem cykelsti og fortov. Prisen for denne udvidede løsning er på ca. 1.200.000 kr. Se illustreringer i bilag 2, 3 og 4.

Udvikling af anlægsprojekter

Islands Brygge 37
Postboks 339
2300 København S

E-mail

CZ7G@tmf.kk.dk

RESULTAT

Tællingerne viser at man ved at etablere flere cykelparkeringspladser, giver cyklister bedre mulighed for at parkere hensigtsmæssigt. Forsøget har nedbragt den gennemsnitlige belægningsprocent i spidsbelastningstimen kl. 15 – 16 med 61 %. På trods af forbedringen, viser tællingerne og observationer at belægningsprocenten stadig er høj, nemlig 146 %.

EAN nummer

5798009493149

Fig. 1: Reduktion af belægningsprocenten for parkerede cykler på fortov foran Føtex.

Cykelparkering kl. 9.00 - 10.00	Belægningsprocent i alt	Den gennemsnitlige belægningsprocent for parkerede cykler på fortov	Det gennemsnitlige antal parkerede cykler på fortov
Før forsøg	139 %	139 %	42 stk.
Under forsøg	120 %	64 %	42 stk.
Udvikling	-19 %	- 75 %	0 stk.

Cykelparkering kl. 15.00 - 16.00	Belægningsprocent i alt	Den gennemsnitlige belægningsprocent for parkerede cykler på fortov	Det gennemsnitlige antal parkerede cykler på fortov
Før forsøg	207 %	207 %	62 stk.
Under forsøg	146 %	180 %	54 stk.
Udvikling	-61 %	-27 %	-8 stk.

Ved at etablere flere cykelparkeringspladser i højresvingbanen, har man skabt en mulighed for at cyklister kan parkere i dér i stedet for på fortovet. Gennemsnitlig otte færre af cyklisterne har udnyttet muligheden i forsøgsperioden, hvilket har forbedret fremkommeligheden for fodgængere på fortovet. Selvom færre parkerer på fortovet, er der stadig et stort antal af parkerede cykler på fortovet. På trods af forbedringerne er belægningsprocenten på fortovet under forsøget 180 %.

Ved den udvidede løsning vil der yderligere skabes ca. 10 cykelparkeringspladser end i forsøget, hvilket forventeligt vil give en belægningsprocent på 129 % i spidsbelastningstimen. Cyklerne, som ikke kan finde plads i cykelstativerne i det tidsrum, kan parkeres på fortovsudbygningen på sådan vis at de ikke spærrer for passerende fodgænger. Uden for spidsbelastningstimen vil belægningsprocenten højst være 100 %.

KONKLUSION

Trafikforsøget har vist, at man med succes kan:

- Inddrage min. 32 m af højresvingbanen uden væsentlige konsekvenser for busser og den samlede trafikale afvikling.
- Etablere 75 cykelparkeringspladser, hvor der før var 30.
- Man kan forbedre fremkommeligheden for fodgængerne på fortovet ved at etablere cykelparkering andre steder end på selve fortovet.

Forsøget har også haft sine begrænsninger. I forsøgsanlægget har man udnyttet det nuværende gaderums geometri bedst muligt. På trods af den positive udvikling, er der stadig udfordringer.

Udfordringerne er:

- Dårlige muligheder for at kunne parkere sin cykel i myldre tid, dvs. en belægningsprocent på 146 %

- Begrænset passage for fodgængere som resultat af mange parkerede cykler på fortovet, en belægningsprocent på fortovet på 180 %.
- Et dårligt trafikalt flow og risiko for sammenstød mellem parkerede cyklister på vejbanen og cyklister på cykelstien.

Disse er udfordringer, som ikke kan løses i den nuværende grundløsning, men kræver i en ombygning.

Teknik og Miljøforvaltningen anbefaler at udfordringerne løses i forbindelse med ombygningen af strækningen som vist i det foreløbige dispositionsforslag i bilag 4.