

Vejforum 2014, Flere biler på vejene – hvad gør vi?

Løsningsgalleriet:

## Forstærkede cykelbaner

### Formål:

Der kommer flere biler på vejene, så hvad gør vi? Københavns Kommune arbejder blandt andet på at definere fremtidens cykelveje. I den sammenhæng er der et ønske om at se mere fokuseret på hvilke muligheder der er for at forstærke cykelbaner ved at tilføje adskillelseselementer til den traditionelle 30 cm brede afmærkning. Hvis Københavns Kommune skal nå målet om at 50 % vælger cyklen som transportmiddel til arbejde / uddannelse i kommunen (og derigennem begrænse antallet af biler på vejene), så kræver det en betydelig indsats. Herunder skal forsøget med forstærkede cykelbaner ses.

Forstærkede cykelbaner er ikke tidligere benyttet i Københavns Kommune. Derfor er der set mod udlandet for at vurdere forskellige løsninger. Der er set på konkrete eksempler i Spanien, Storbritannien og Australien og derudover er der indhentet produktprøver på adskillelseselementer fra både ind- og udland.

Projektet vil kunne bidrage med nye erfaringer omkring brug af adskillelseselementer, med det formål:

- At skabe en tryk cykelvej, der af cyklisterne opleves sikker og afskærmet fra biltrafikken
- At begrænse anlægsudgifterne sammenlignet med etablering af kantstensafgrænset cykelsti

### Fremgangsmåde:

Med bidraget vil Københavns Kommune og Via Trafik i fællesskab præsentere de foreløbige konklusioner for:

- Analyser og anbefalinger vedrørende konkrete adskillelseselementer
- Dialog med Vejdirektoratet om at udføre forsøg
- Udvælgelse af forsøgsstrækninger og 1:1 forsøg.

## **Vigtigste resultater:**

### *Analysen og anbefalinger*

Der findes tilgængelige adskillelseelementer på markedet, der mere eller mindre passer til den særlige københavneridentitet. I alt er syv forskellige elementer blevet undersøgt med en testopstilling, hvor gående, cyklister og biler har passeret elementerne på langs og på tværs. I forhold til de undersøgte elementer er det vurderet, at selv ganske små elementer kan have en positiv effekt, da de "bygger ovenpå" den eksisterende danske cykelkultur. I landene, der er sammenlignet med, er cykelkulturen mindre udviklet og behovet for store elementer kan derfor virke større i fx Spanien, Storbritannien og Australien. Analysen peger på gennemførelse af 1:1 forsøg med udvalgte elementer for at afdække deres muligheder i en københavnsk kontekst.

### *Dialog med Vejdirektoratet*

Københavns Kommune er i gang med at udarbejde en dispensationsansøgning henvendt til Vejdirektoratet. Ansøgningen er rettet mod to forsøgsstrækninger. Der forventes en afklaring omkring lokaliteter, omfang og konkrete tiltag i løbet af efteråret 2014.

Baggrunden for ansøgningen er at opnå tilladelse til at anvende adskillelseelementer i kombination med den traditionelle længeafmærkning som beskrevet i Vejreglerne.

### *Forsøgsstrækninger*

Njalsgade på Amager og Brønshøjvej i Brønshøj er af Københavns Kommune udpeget som forsøgsstrækninger. På Njalsgade er der i 2013 anlagt cykelbaner i begge sider med parkering på ydersiden i den ene side. På Brønshøjvej er der i 2014 anlagt cykelbaner med parkering på ydersiden på skiftende delstrækninger. Begge strækninger har ikke tidligere haft hverken cykelsti eller cykelbane. På Njalsgade er der registreret problemer med parkerede biler inde på cykelbanen, hvilket er medvirkende til at denne vej er udpeget som forsøgsstrækning.

Efter en periode hvor trafikken skal normalisere sig planlægger Københavns Kommune at udføre førmålinger inden opsætning af adskillelseelementer. Førmålingerne forventes at omfatte registreringer omkring:

- Tryghed
- Sikkerhed
- Kapacitet
- Adfærd
- Drift og vedligehold

Efter opsætning af adskillelseelementerne skal der foretages målinger på de samme parametre. Derved forventer Københavns Kommune at opnå et stærkt grundlag for at vurdere effekten ved at forstærke en traditionel cykelbane med adskillelseelementer og om denne type tiltag er egnet til danske forhold.