



Notat

Til Teknik- og Miljøudvalget

Evaluering af den tværgående dobbeltrettede cykelsti i krydset ved Ingerslevsgade/Dybbølsbro

Resumé

Teknik- og Miljøudvalget orienteres om resultaterne af en evaluering af den tværgående dobbeltrettede cykelsti i krydset Ingerslevsgade/Dybbølsbro, som blev ibrugtaget i april 2023. Evalueringen viser, at selvom der er udfordringer med venstresving for cyklister, virker den dobbeltrettede cykelsti samlet set efter hensigten. Fx følger cyklisterne nu i langt højere grad end tidligere afmærkningen i krydset, og Teknik- og Miljøforvaltningen har fået positive tilbagemeldinger i forbindelse med høringer af evalueringsresultaterne.

Sagsfremstilling

Etablering af den tværgående og dobbeltrettede cykelsti i krydset ved Ingerslevsgade/Dybbølsbro blev besluttet ved Overførselssagen 2020-2021 (A, B, C, F, O, V og Kaare Traberg Smidt) (den 22. april 2021). Formålet med krydsombygningen var at gøre krydset mere gennemskueligt og give cyklister en mere direkte vej på tværs af krydset samt at gøre krydset mere sikkert og trygt for cyklister og fodgængere. Den tidligere krydsløsning fra 2019 fungerede ikke optimalt og gav anledning til ulovlig trafikantadfærd, usikre situationer og stor utilfredshed for trafikanterne i krydset. Ombygningen af krydset blev ibrugtaget i april 2023 og evalueret i efteråret 2023, herunder med brug af videooptagelser. Evalueringen (bilag 2) har særligt fokuseret på, om der er sket forbedringer ift. den ulovlige trafikantadfærd, usikkerhed og utilfredshed, jf. ovenstående.

Evaluering af den tværgående og dobbeltrettede cykelsti

Evalueringen viser samlet set, at løsningen med den tværgående og dobbeltrettede cykelsti virker efter hensigten. Mere konkret viser evalueringen blandt andet:

- At cyklisterne i langt højere grad følger afmærkningen i den nye udformning af krydset, hvor cyklister tidligere tog uhenigtsmæssige ruter gennem krydset, bl.a. på kørebanen og over fodgængerfelterne.
- At krydset er blevet mere sikkert og fremkommeligt med den nye løsning. Københavns Politi bekræfter, at der ikke har

28-02-2025

Sagsnummer i F2
2025 - 778

Dokumentnummer i F2
177247

Sagsnummer i eDoc
2025-0011062

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

været nogle uheld i krydset efter ombygningen.

- At den største udfordring ved den nye krydsløsning er venstresving for cyklister fra Dybbølsbro til Ingerslevgade, samt i mindre omfang venstresving for cyklister fra Dybbøls-gade/Skelbækgade til Ingerslevgade. Her foretager cyklister venstresvinget ved at køre ad den tværgående cykelsti og krydse ind over den modkørende cykelstrøm, frem for at dele svinget op i to dele, som er den korrekte manøvre.
- At omkring halvdelen af de venstresvingende cyklister fra henholdsvis Dybbølsbro og Dybbølsgade til Ingerslevgade kører korrekt gennem krydset ved at dele svinget op i to. Dette tyder på, at afmærkningen i krydset er forståelig og overordnet fungerer, men også at visse cyklister vælger den hurtigste vej gennem krydset. Da løsningen i krydset er kompleks, er udfordringerne med venstresving forventelige. Det tyder dog ikke på, at de i praksis udgør et stort problem, der bør handles på.
- At der er flere situationer med konflikter, hvor cyklister fra Skelbækgade kører meget hurtigt eller ikke overholder vigepligten, når de skal flette med andre cyklister på den dobbeltrettede cykelsti ved Yrsas Plads. Dog er forvaltningen ikke bekendt med ulykker, der er sket i krydsningen.
- At der særligt i morgentrafikken er pladsmangel, når cyklisterne fra Dybbølsgade og Skelbækgade skal holde for rødt på Yrsas Plads. Det resulterer i, at cyklister fra Skelbækgade vælger at holde til venstre for hellen i den modsatte cykelstibane.

Høring

I forbindelse med evalueringen er relevante interessenter blevet hørt. Af dem har Vesterbro Lokaludvalg, Københavns Politi og Cyklistforbundet vendt tilbage med kommentarer (bilag 1).

Vesterbro Lokaludvalg

Vesterbro Lokaludvalg henviser til tilkendegivelser fra borgere, der på Facebook er meget tilfredse med krydset. Derudover ønsker udvalget, at noget af arealet fra cykelstien indrettes til ophold på broen.

Forvaltningens bemærkninger:

Ønsket om ophold på broen er ikke en del af krydsprojektet.

Københavns Politi

Københavns Politi påpeger, at ikke alle laver de korrekte svingmanøvrer, men at langt størstedelen gør. Og pointerer samtidig, at der ikke har været registreret uheld siden krydsombygningen.

Cyklistforbundet

Cyklistforbundet oplever tilfredshed med krydset, der vurderes at fungere langt bedre end tidligere, og at trafikken flyder godt. Særligt er forbindelsen mellem Dybbølsbro og Dybbølsgade/Skelbækgade blevet styrket. De anerkender udfordringen med de venstresvingende cyklister, men vurderer ikke problematikken så stor, da cyklisterne tager hensyn til hinanden.

Videre proces

Når Teknik- og Miljøudvalget er orienteret, afsluttes projektet.

Peter Højer
Vicedirektør



Bilag 1 Høringssvar

Vesterbro Lokaludvalg

Kære Vesterbro Lokaludvalg

På vegne af teamet bag Dybbølsbro-projektet vil vi gerne anmode om jeres feedback vedrørende ombygningen af krydset ved Dybbølsbro/Ingerslevgade. Jeres mening og input er meget værdifulde for os, da de vil hjælpe os med at evaluere projektet og vurdere, om der er behov for mindre justeringer, som kan optimere trafikafviklingen yderligere i krydset.

Vi vil sætte stor pris på, hvis I kan tage jer tid til at besvare følgende spørgsmål:

Hvad gik godt i forbindelse med ombygningen af krydset?

Hvad kunne vi have gjort anderledes?

På forhånd tak for jeres tid og feedback.

Med venlig hilsen

*Projektleder
Cykel- og Vejprojekter*

Svar:

Kære _____,

Ja, jeg har haft det forbi vores fagudvalg, som dog kun havde det input, at der skulle være mulighed for ophold på broen ved at tage en meter i hver side (det har de vist også budt ind med i processen).

Derudover har vi fået to kommentarer fra følgere fra Facebook. Vi kan også overveje at høre hele lokaludvalget, men det kan først lade sig gøre på deres møde d. 23. oktober, og så længe kan du nok ikke vente?

Du får de to kommentarer her:

13-01-2025

Sagsnummer I F2
2025 - 778

Dokumentnummer i F2
177247

Sagsnummer eDoc
2021-0310412

Mobilitet, Klimatilpasning og
Byvedligehold

Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

- Nu har jeg kørt byen hverdag både med flyttebil samt skraldebil i de sidste 26 år og jeg syntes personligt den kryds er den bedste og mest sikker kryds i hele byen 🙌
- Helt perfekt. Cyklistlyskurvene i diagonalbanen kunne dog være bedre markeret. De drukner lidt i alt det andet lys, specielt fra Dybbølbro siden.

Jeg håber, det kan bruges 😊

Med venlig hilsen

Miljø-, kommunikations- og projektmedarbejder
Sekretariatet for Vesterbro Lokaludvalg

Københavns Politi

Kære rette vedkommende hos Københavns Politi

På vegne af teamet bag Dybbølsbro-projektet vil vi gerne anmode om jeres feedback vedrørende ombygningen af krydset ved Dybbølsbro/Ingerslevgade. Jeres mening og input er meget værdifulde for os, da de vil hjælpe os med at evaluere projektet og vurdere, om der er behov for mindre justeringer, som kan optimere trafikafviklingen yderligere i krydset.

Vi vil sætte stor pris på, hvis I hos Københavns Politi kan tage jer tid til at besvare følgende spørgsmål:

Hvad gik godt i forbindelse med ombygningen af krydset?

Hvad kunne vi have gjort anderledes?

På forhånd tak for jeres tid og feedback.

Med venlig hilsen

*Projektleder
Cykel- og Vejprojekter*

Svar:

Hej .

Kbh. Politi har ikke konstateret flere uheld i krydset efter ombygningen. Vi kan se, at ikke alle laver korrekte svingmanøvrer i krydset, men langt størstedelen gør.

Kbh. Kommune har formentlig deres egne observationer af den trafikale afvikling i krydset og vi lader det være op til dem, om de ønsker at bibeholde eller ændre på den nuværende løsning.

Med venlig hilsen

Konsulent

Cyklistforbundet

Kære

På vegne af teamet bag Dybbølsbro-projektet vil vi gerne anmode om jeres feedback vedrørende ombygningen af krydset ved Dybbølsbro/Ingerslevgade. Jeres mening og input er meget værdifulde for os, da de vil hjælpe os med at evaluere projektet og vurdere, om der er behov for mindre justeringer, som kan optimere trafikafviklingen yderligere i krydset.

Vi vil sætte stor pris på, hvis I hos Cyklistforbundet kan tage jer tid til at besvare følgende spørgsmål:

- 1. Hvad gik godt i forbindelse med ombygningen af krydset?*
- 2. Hvad kunne vi have gjort anderledes?*

På forhånd tak for jeres tid og feedback.

Med venlig hilsen

*Projektleder
Cykel- og Vejprojekter*

Svar:

Kære

Som lovet har jeg undersøgt holdningen til Dybbølsbro-løsningen i en bredere kreds - ikke mindst blandt følgerne på Cyklistforbundets facebook-sider, og generelt er tilbagemeldingen, at det fungerer langt bedre end tidligere. Du er meget velkommen til at læse alle 35 kommentarer på vores side, der blot hedder "Cyklistforbundet".

Den helt store forbedring ligger i, at cyklister fra Skelbækgade og Dybbølsgade til Dybbølsbro nu kan køre diagonalt igennem krydset i stedet for at skulle gøre dette ad to omgange, som det var tilfældet tidligere. På samme måde er det også blevet nemmere at komme fra Dybbølsbro til Dybbølsgade.

Den eneste udfordring vi og mange menige cyklister kan pege på er, at det er lidt uklart hvordan man skal forholde sig, hvis man fra Dybbølsbro

skal til venstre ud af Ingerslevgade. Min næstformand fortæller, at I har haft konsulenter til at kigge specielt på denne problemstilling, og at de har talt op, at et lille, omend markant mindretal af cyklisterne foretager svingmanøvreren ulovligt/forkert, idet de placerer sig på venstre side af de cyklister der kører mod Dybbølsgade i stedet for at svinge til venstre som i alle andre kryds (Først ligefrem og derpå vinkelret i den nye retning) I Cyklistforbundet har vi ikke umiddelbart nogen mirakelløsning på problemet, som dog heller ikke er særligt stort, idet de cyklister, der udfører svinget forkert oftest gør det på en måde, så de er meget opmærksomme på den øvrige trafik og derfor ikke afstedkommer uheld.

I det hele taget virker det generelt som om trafikken flyder uden de store problemer i alle retninger - både cykeltrafikken og den øvrige trafik, så vi har alt i alt svært ved at pege på noget som skal gøres anderledes.

Jeg håber du kan bruge ovenstående. Jeg/vi uddyber gerne og står i det hele taget til rådighed også fremover.

Lad mig høre, hvis I har fået andre indmeldinger, og lad mig i særlig grad høre, hvis I påtænker at foretage væsentlige justeringer af løsningen.

Venlig hilsen

Cyklistforbundet, Københavnsafdelingen

JANUAR 2024
KØBENHAVNS KOMMUNE

EVALUERING DYBBØLSBRO/INGERSLEV- GADE



DECEMBER 2023
KØBENHAVNS KOMMUNE

EVALUERING DYBBØLSBRO/INGERSLEVS GADE

PROJEKTNR.

A234977

DOKUMENTNR.

1

VERSION

3.0

UDGIVELSESDATO

05-08-2024

BESKRIVELSE

UDARBEJDET

KONTROLLERET

GODKENDT

INDHOLD

1	Sammenfatning	7
2	Indledning	9
3	Fodgængere	11
4	Cyklister	13
4.1	Dybbølsbro mod Ingerslevsgade (V)	15
4.2	Skelbækgade mod Dybbølsbro	18
4.3	Dybbølsgade/Skelbækgade mod Ingerslevsgade (Ø)	20
4.4	Ingerslevsgade (Ø) mod Dybbølsbro	23
5	Antal cyklister	26
6	Motorkøretøjer	28
7	Antal motorkøretøjer	30
8	Konfliktanalyse	32

1 Sammenfatning

Evalueringen af den nye krydsudformning med en tværgående dobbeltrettet cykelsti mellem Dybbølsgade og Dybbølsbro har vist, at cyklisterne i overvejende grad færdes i krydset som tiltænkt med afmærkningen.

98,5% af alle cyklister fra Skelbækgade til Dybbølsbro anvender først cykelstien på Skelbækgade og herefter den dobbeltrettede cykelsti gennem krydset fuldstændig efter hensigten med krydsudformningen.

Derudover har analysen fokuseret på cyklisters venstresving i krydset, da der er flere måder at udføre denne bevægelse på. For cyklister der skal fra Dybbølsbro til Ingerslevsgade eller fra Dybbølsgade/Skelbækgade til Ingerslevsgade (Ø) gælder det, at ca. 85% enten deler venstresvinget op i to eller anvender den dobbeltrettede cykelsti, og derved skal passere modkørende cykeltrafik for at udføre venstresvinget. Den sidste metode kan give risiko for sammenstød med modkørende cyklister eller cyklister som kommer bagfra, hvis den venstresvingende cyklist stopper op på den dobbeltrettede cykelsti. Det kan overvejes om denne risikofaktor kan minimeres ved at ændre afmærkningen (f.eks. et markeret venteareal) eller andet. Denne risiko formodes at være årsagen til, at 7% af cyklisterne fra Dybbølsbro til Ingerslevsgade cykler på vejbanen vest uden for den dobbeltrettede cykelsti. De sidste 15% anvender enten fodgængerfelterne eller en øvrig metode til at udføre venstresvinget. Hele 85% af cyklisterne i krydset anvender dermed de to metoder for venstresving som krydsets afmærkning inviterer til.

For cyklister fra Ingerslevsgade (Ø) til Dybbølsbro anvender 21% fodgængerfeltet over Ingerslevsgade (Ø), hvilket også er den korteste vej. 61% foretager som tiltænkt en form for V-manøvre og anvender den dobbeltrettede cykelsti, hvilket faserækkefølgende også inviterer til. De sidste 18% foretager venstresvinget på øvrig vis, hvilket primært omfatter en krydsning af Ingerslevsgade før signalanlægget.

I optageperioderne er der i alt registreret 5 konflikter på cykelstien mellem Skelbækgade og Dybbølsgade. 4 konflikter skyldes manglende overholdelse af vigepligten af cyklisten fra Skelbækgade. Den sidste er en konflikt mellem en cyklist

på cykelstien fra Skelbækgade, som ukontrolleret cykler ind i køen af cyklister på Dybbølsgade.

Derudover er det observeret at magasinpladsen på Dybbølsgade flere gange er opbrugt, og at nogle cyklister i disse tilfælde cykler venstre om hellen. Det kan i den forbindelse overvejes om det er muligt at øge magasinpladsen på Dybbølsgade.

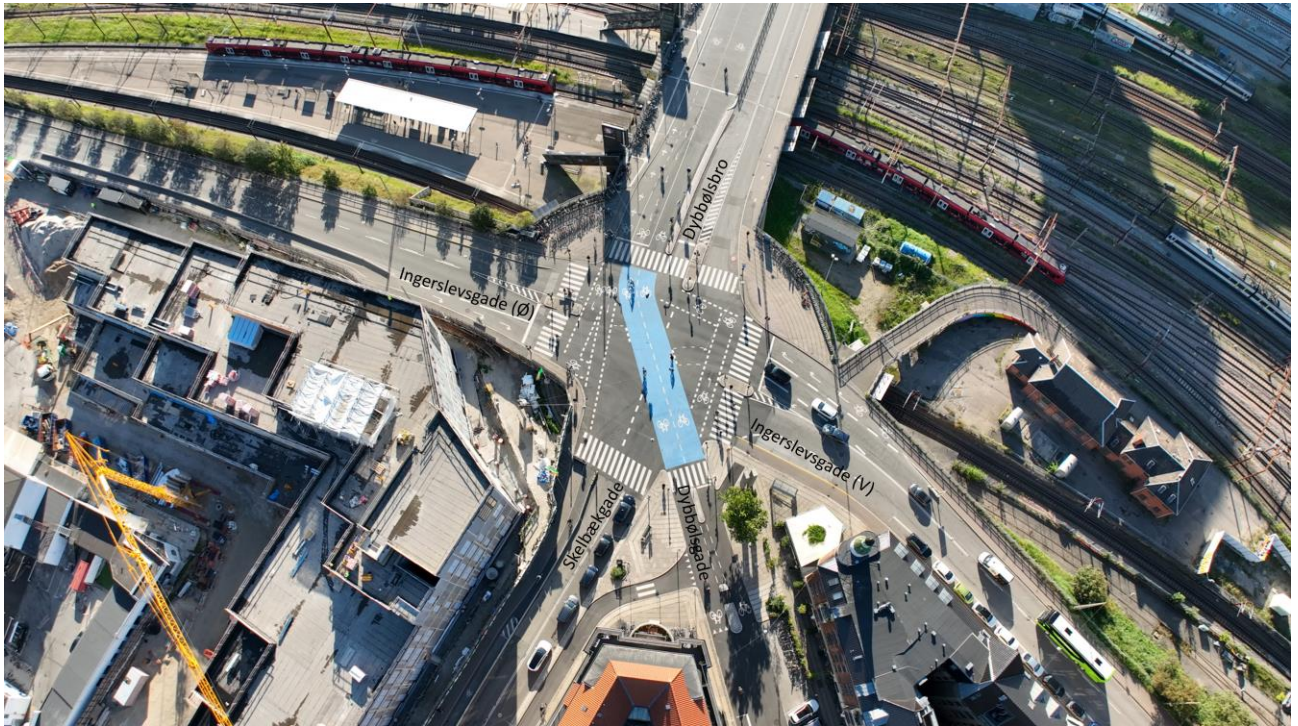
Endelig er det observeret at nogle cyklister fra Skelbækgade har en særlig risikobetonet adfærd i deres krydsning af cykliststrømmen fra Dybbølsbro. Det kan overvejes, om hastigheden på venstresvingende cyklister fra Skelbækgade kan sænkes ved at gøre kurven mere skarp. Derudover kan det overvejes, om cyklistsignalet på Dybbølsgade kan placeres eller vinkles, så det ikke kan ses for cyklister på Skelbækgade, så de ikke derigennem bliver fristet til en mere risikobetonet adfærd.

2 Indledning

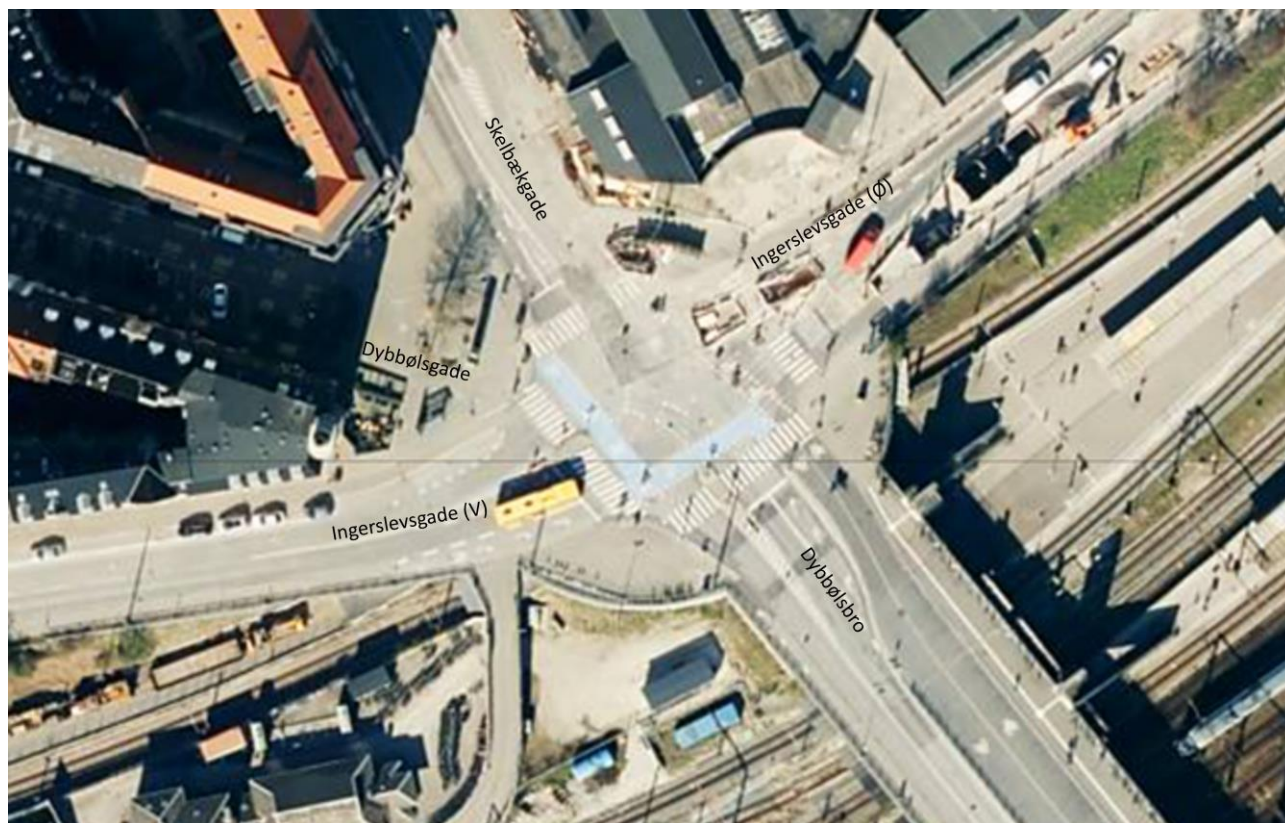
Krydset Dybbølsgade/Ingerslevsgade er nyligt ombygget med tilføjelse af en dobbeltrettet cykelsti på tværs gennem krydset mellem Dybbølsgade og Dybbølsbro. Dette notat er en evaluering af den nye krydsudformning med fokus på cyklisters færden.

Der er foretaget videooptagelser af det ombyggede kryds Dybbølsbro/Ingerslevsgade d. 21. september 2023 i perioden 06:55-09:30 og 09:30-10:01, samt d. 20. september 2023 i perioden 14:52-17:01. Optagelserne er foretaget med drone, hvor viewet fremgår på figur 1.

Der er desuden tidligere foretaget videooptagelse af krydset med GoPro kamera d. 6. Oktober 2021 i perioden 7:00-19:00.

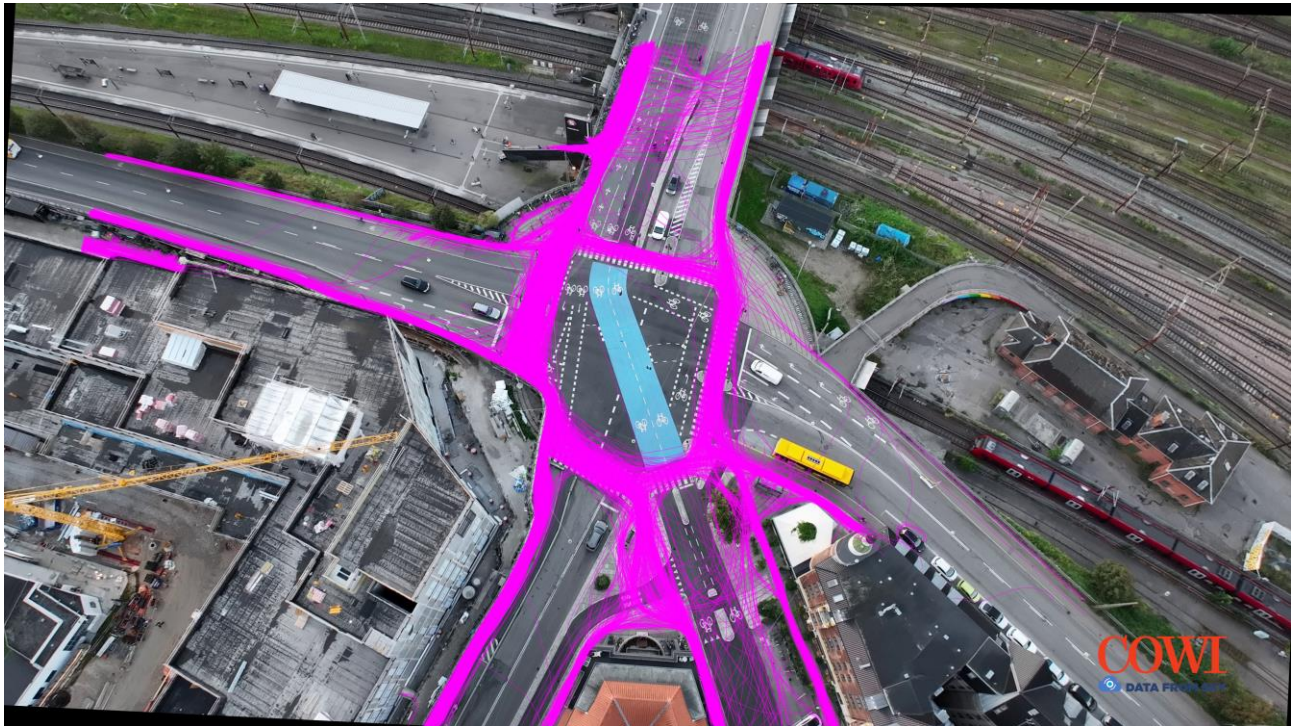


Figur 1 View fra droneoptagelsen i krydset Dybbølsbro/Ingerslevsgade efter ombygning.

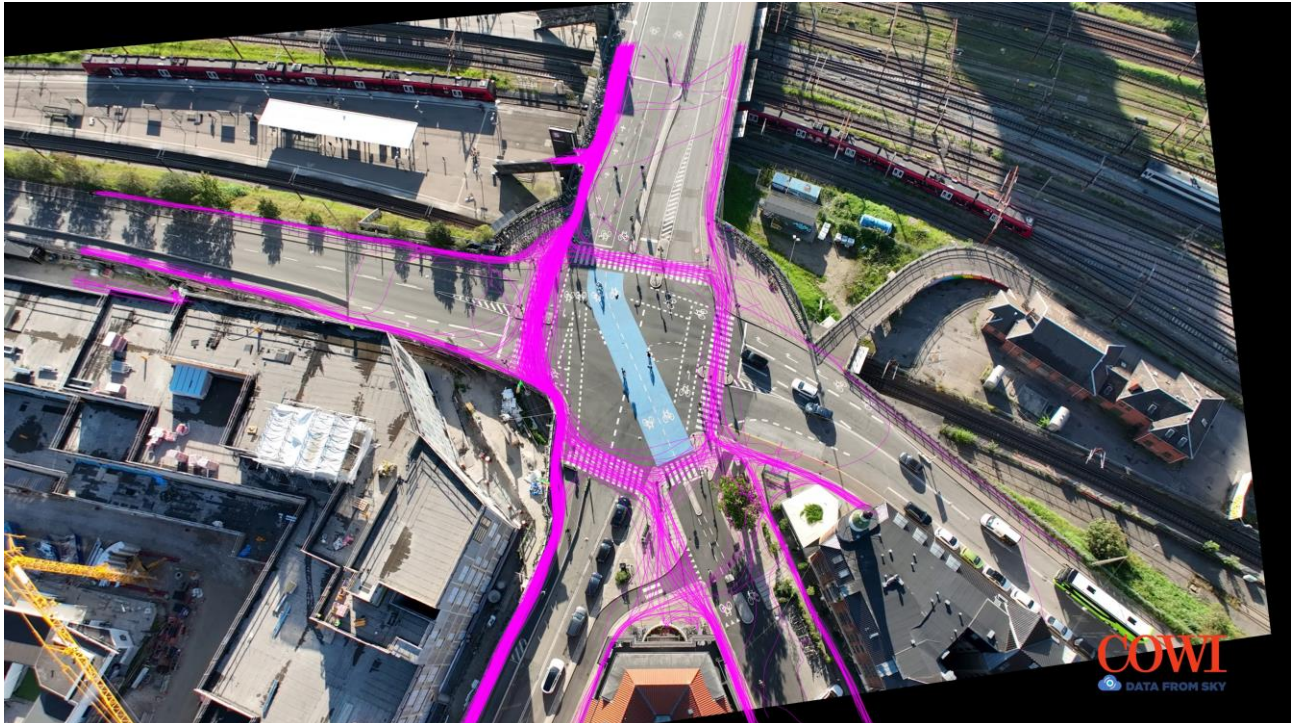


Figur 2 Krydset Dybbølsbro/Ingerslevsgade før ombygning.

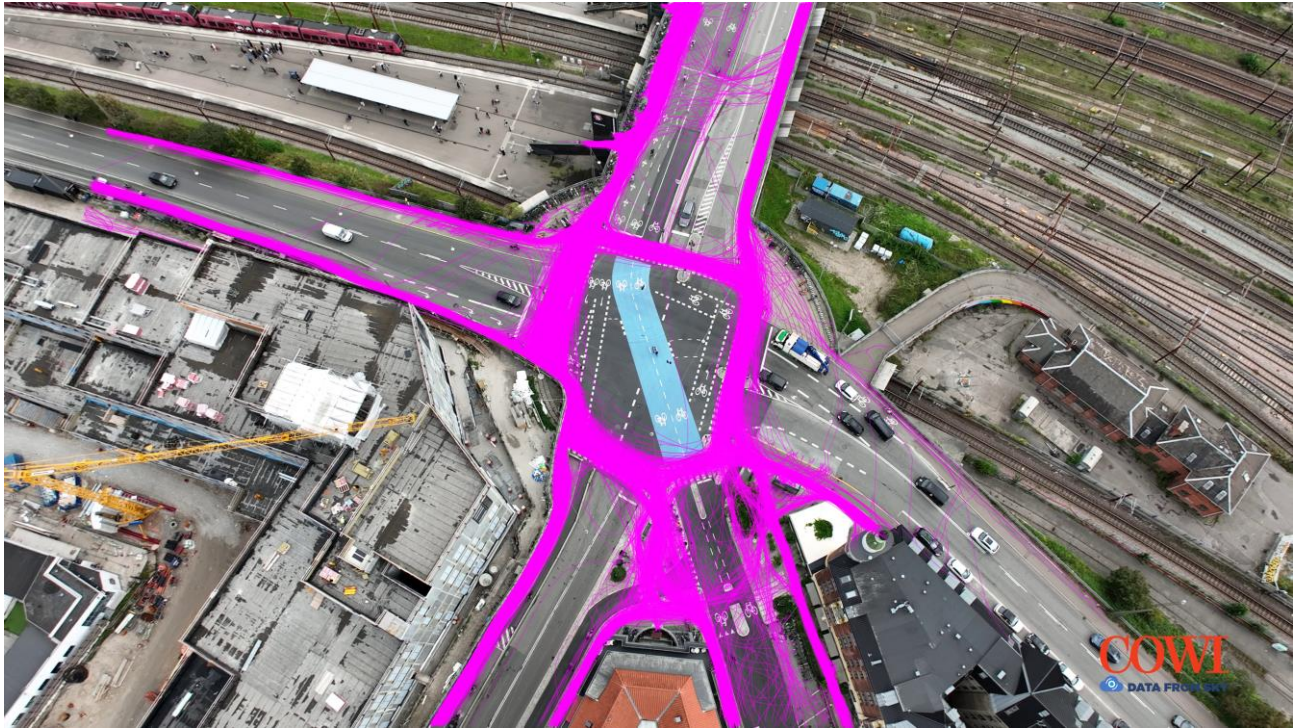
3 Fodgængere



Figur 3 Fodgængeres færden i morgenoptagelsen kl. 06:55-09:30.



Figur 4 Fodgængernes færden i off peek-perioden kl. 09:30-10:01.



Figur 5 Fodgængernes færden i eftermiddagsoptagelsen kl. 14:52-17:01.

Det fremgår af figur 3 - figur 5, at fodgængere i høj grad anvender fodgængerfelterne i selve krydset. Uden for krydset er der enkelte krydsninger, primært over Dybbølsbro, som er uden for fodgængerfelterne. Derudover fremgår det af trackingen, at der er en del krydsninger af cykelstien ved Dybbølsgade.

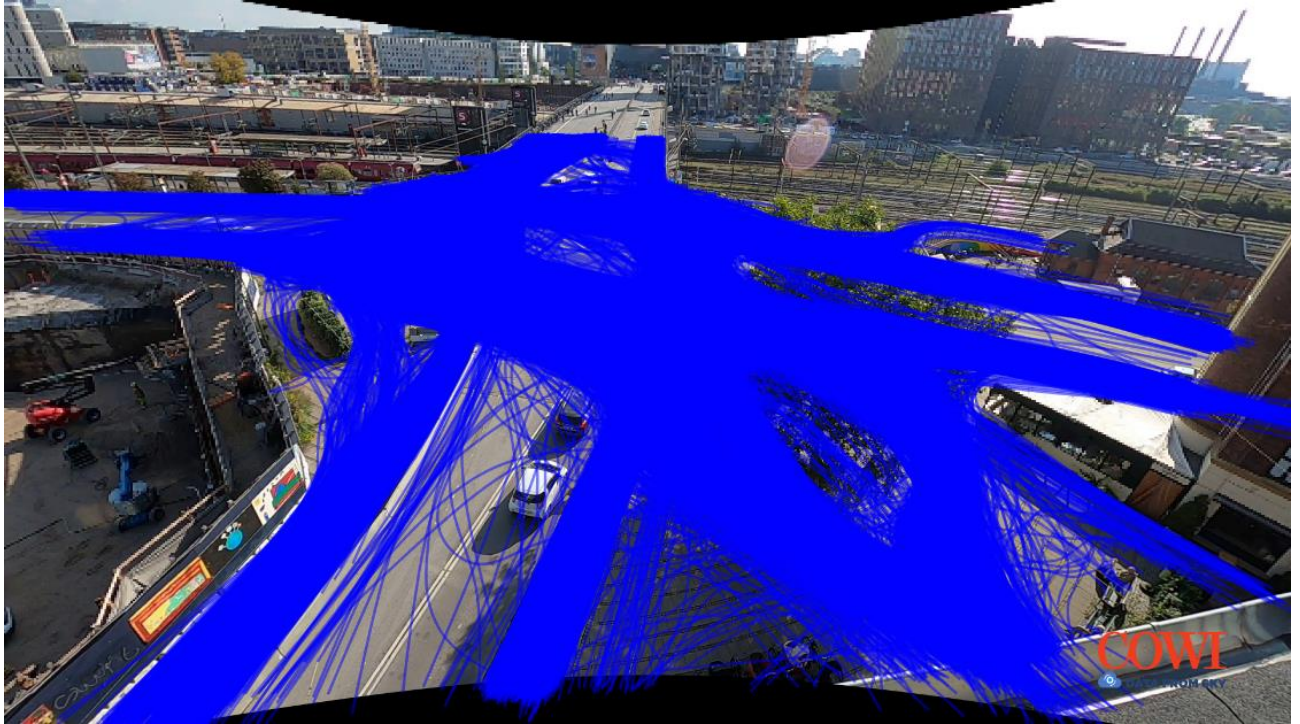
Fodgængerfeltet over cykelstien fra Skelbækgade bliver kun i nogen grad anvendt, se figur 6. Fodgængere anvender i et vis omfang støttepunktet på midterhellen. Øvrige fodgængere anvender det afmærkede område mellem hellerne som støttepunkter.



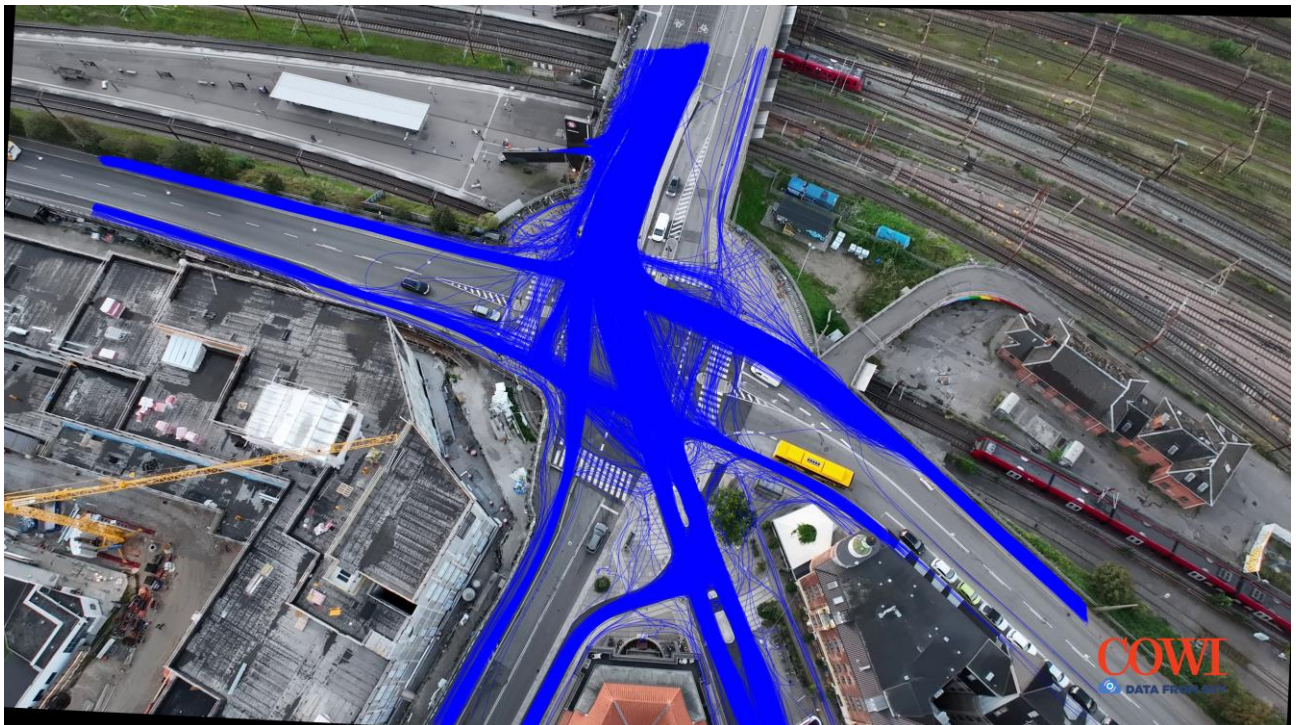
Figur 6 Zoom af fodgængernes færden i morgenoptagelsen kl. 06:55-09:30.

4 Cyklister

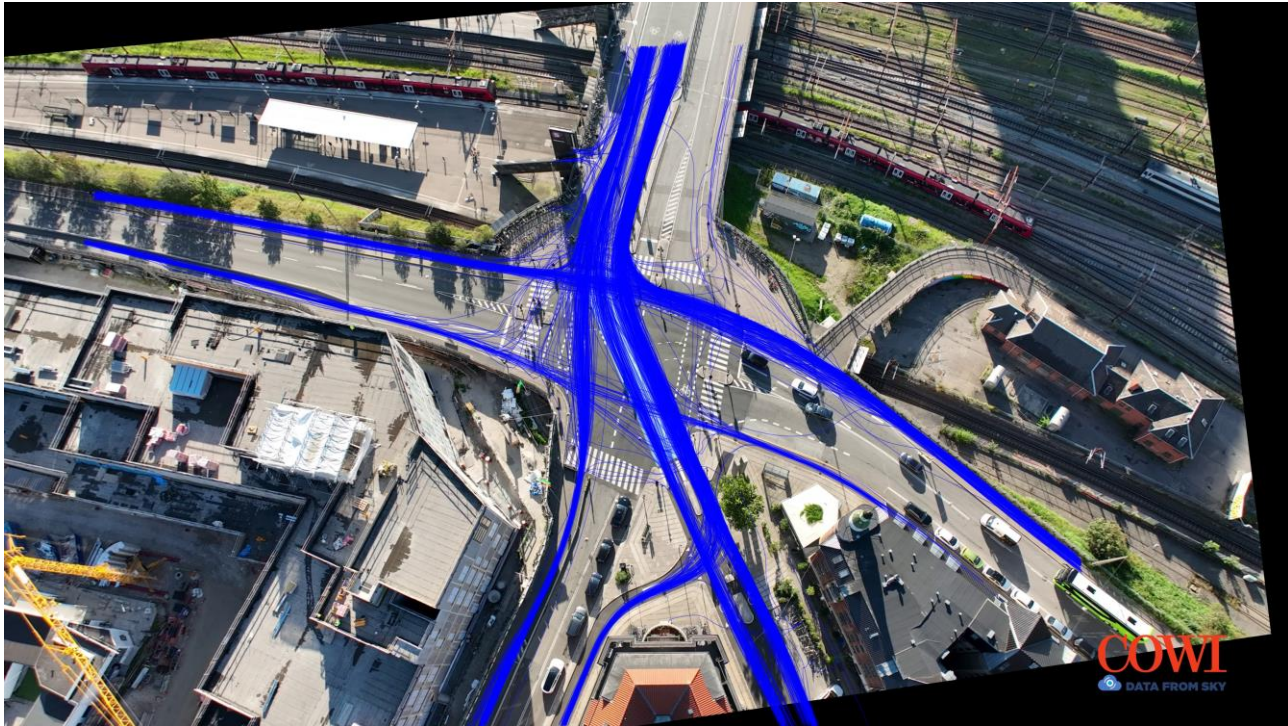
Føroptagelsen viste, at cyklisterne inden krydsombygning cyklede på kryds og tværs i krydset, og at fodgængerfelterne især anvendes ved bestemte svingbevægelser, se figur 7.



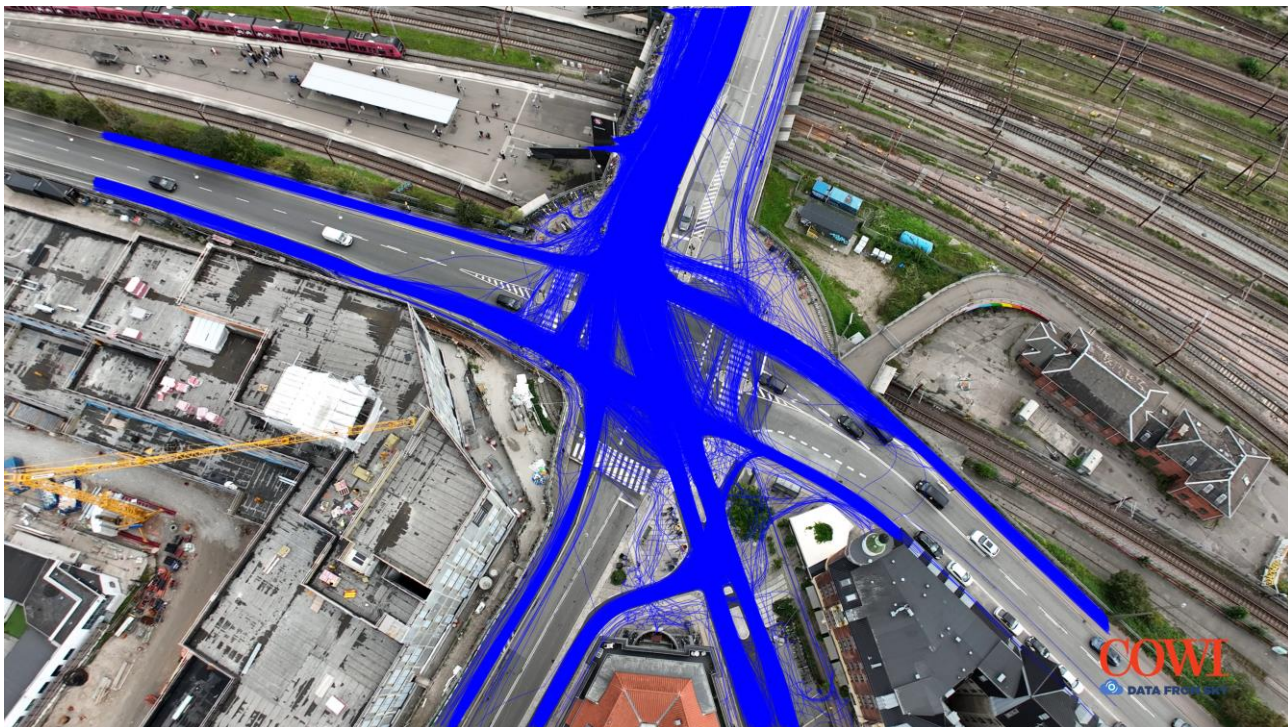
Figur 7 Cyklisters færden i krydset oktober 2021 i perioden 07:00-19:00.



Figur 8 Cyklisters færden i morgenoptagelsen september 2023, kl. 06:55-09:30.



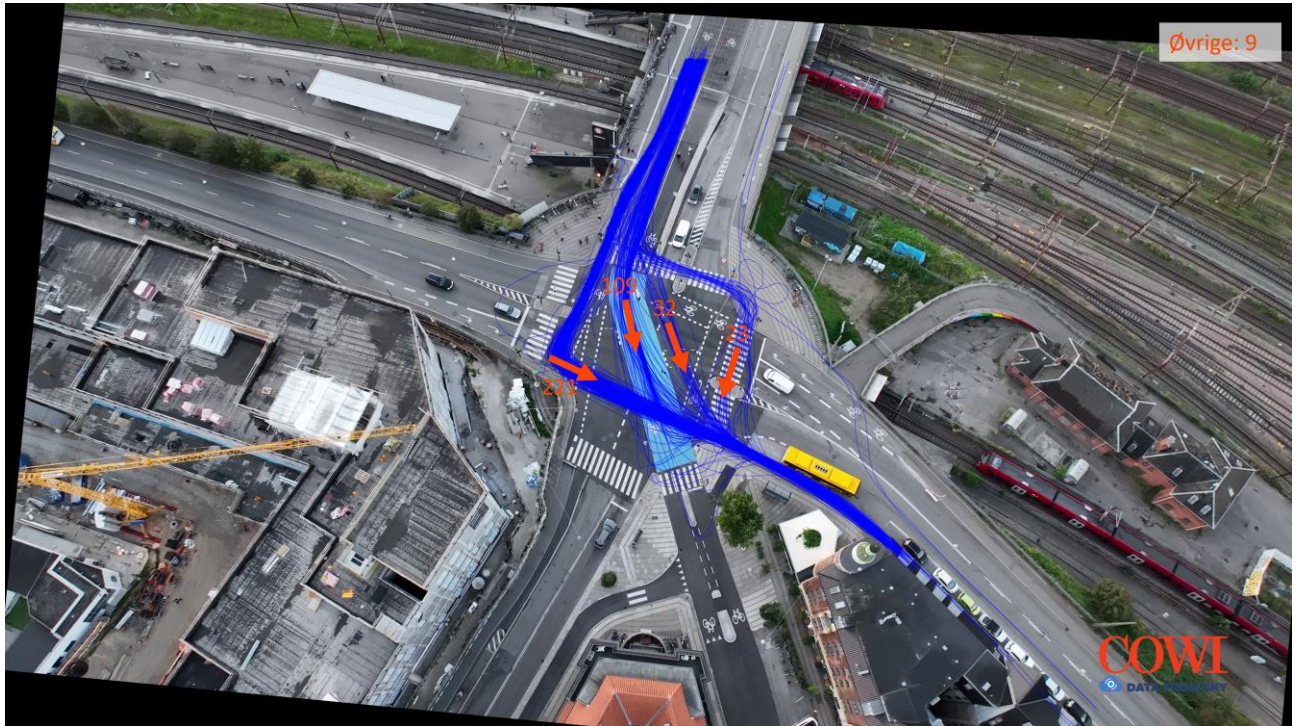
Figur 9 Cyklisters færden i off peek-perioden september 2023, kl. 09:30-10:01



Figur 10 Cyklisters færden i eftermiddagsoptagelsen september 2023, kl. 14:52-17:01.

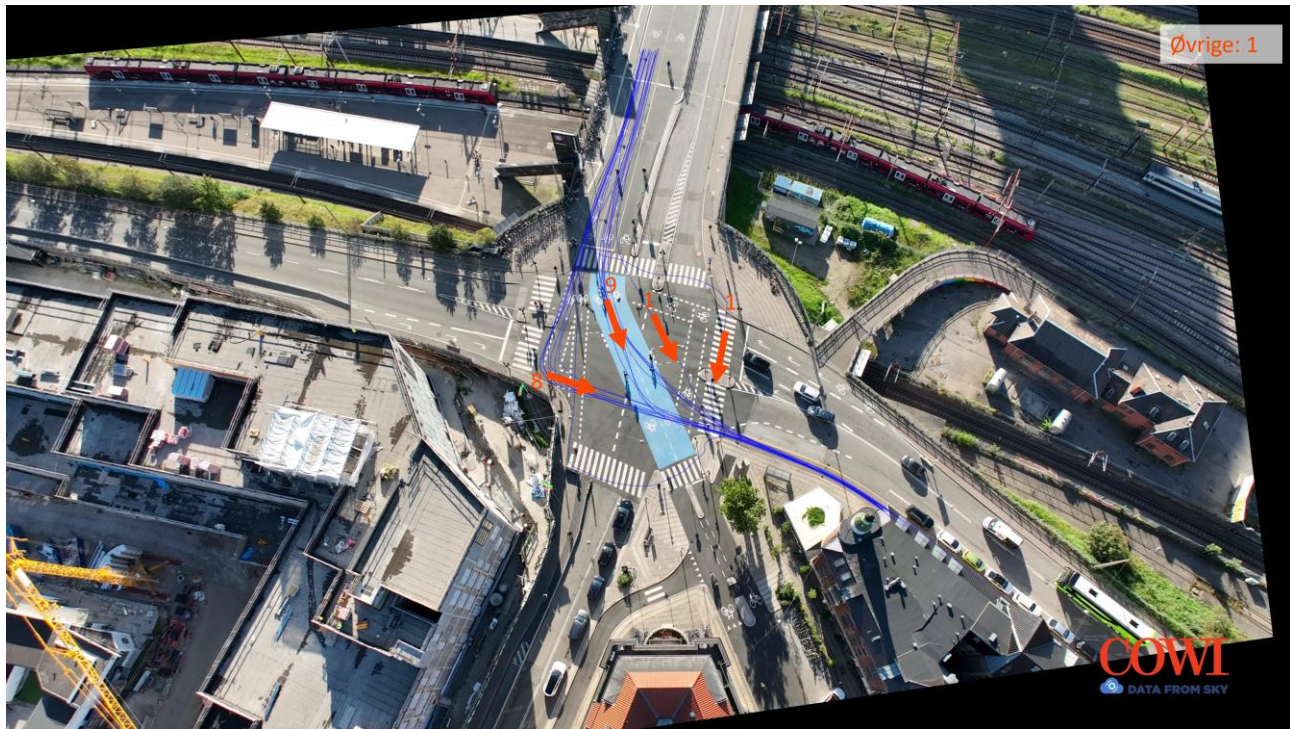
Figur 8 - figur 10 viser at cyklisterne efter ombygning i overvejende grad anvender de afmærkede cykelstier i krydset og kun i mindre grad vejbanen og fodgængerfelterne. I det følgende gennemgås udvalgte cykliststrømmes færden gennem krydset.

4.1 Dybbølsbro mod Ingerslevsgade (V)



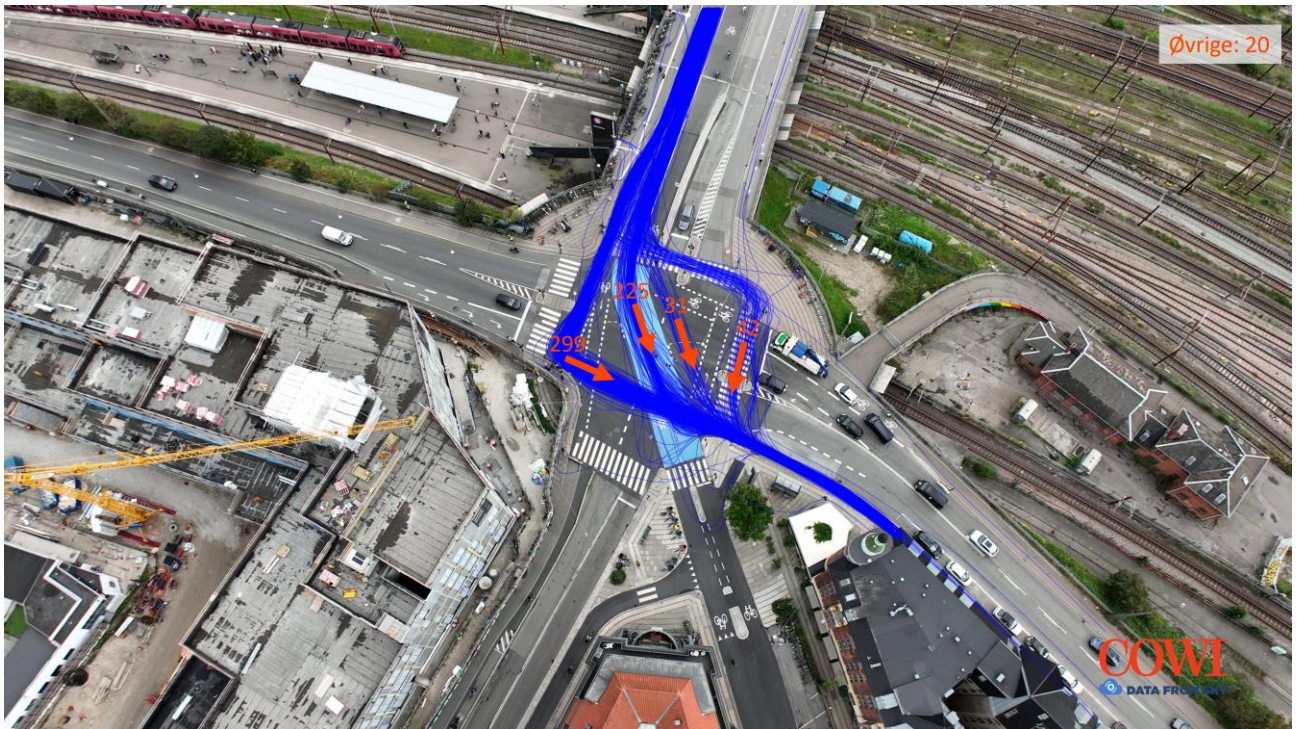
Figur 11 Cyklisteres færden fra Dybbølsbro mod Ingerslevsgade (V) i morgenoptagelsen kl. 06:55-09:30.

På figur 11 vises alle tracks for cyklister fra Dybbølsbro til Ingerslevsgade (V) i morgenoptagelsen (06:55-09:30). Det fremgår, at 221 cyklister deler venstresvinget op i to ved at køre ligeud i krydset og vente til næste fase og køre ligeud igen. Der er 109 cyklister, som anvender den dobbeltrettede cykelsti, og derved skal passere modkørende cykeltrafik for at nå til Ingerslevsgade (V), mens 32 cyklister kører på den vestlige side af den dobbeltrettede cykelsti - sandsynligvis for at undgå konflikter med den modkørende cykeltrafik. 23 cyklister benytter fodgængerfeltet på tværs af Ingerslevsgade (V). Derudover er der registreret 9 øvrige cyklister.



Figur 12 Cyklisters færden fra Dybbølsbro mod Ingerslevsgade (V) i off peek-perioden kl. 09:30-10:01.

På figur 12 vises alle tracks for cyklister fra Dybbølsbro til Ingerslevsgade (V) i off peek-perioden (09:30-10:01). Det fremgår, at 8 cyklister deler venstresvinget op i to ved at køre ligeud i krydset og vente til næste fase og køre ligeud igen. Der er 9 cyklister, som anvender den dobbeltrettede cykelsti, og derved skal passere modkørende cykeltrafik for at nå til Ingerslevsgade (V), mens en cyklist kører på den vestlige side af den dobbeltrettede cykelsti - sandsynligvis for at undgå konflikter med den modkørende cykeltrafik. En cyklist benytter fodgængerfeltet på tværs af Ingerslevsgade (V). Derudover er der registreret 1 øvrig cyklist.



Figur 13 Cyklister færden fra Dybbølsbro mod Ingerslevsgade (V) i eftermiddags-optagelsen kl. 14:52-17:01.

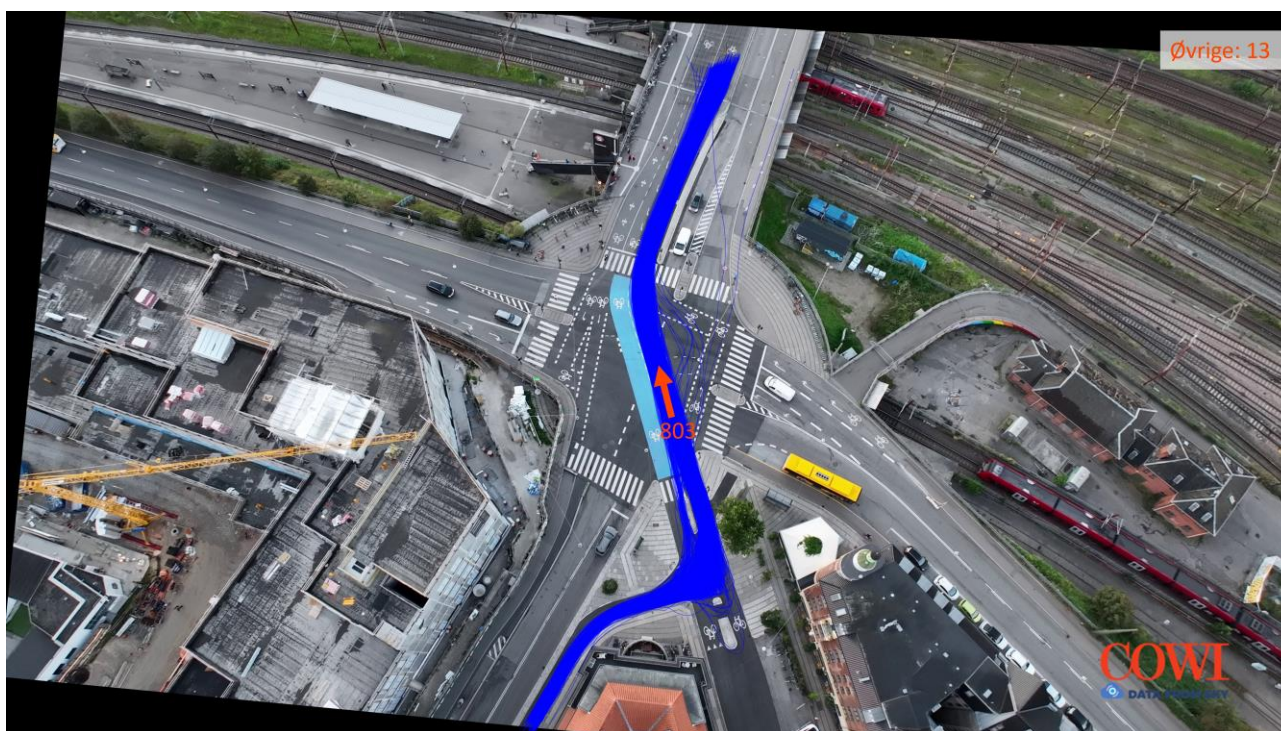
På figur 13 vises alle tracks for cyklister fra Dybbølsbro til Ingerslevsgade (V) i eftermiddagsoptagelsen (14:52-17:01). Det fremgår, at 299 cyklister deler venstresvinget op i to ved at køre ligeud i krydset og vente til næste fase og køre ligeud igen. Der er 225 cyklister, som anvender den dobbeltrettede cykelsti, og derved skal passere modkørende cykeltrafik for at nå til Ingerslevsgade (V), mens 31 cyklister kører på den vestlige side af den dobbeltrettede cykelsti - sandsynligvis for at undgå konflikter med den modkørende cykeltrafik. 42 cyklister benytter fodgængerfeltet på tværs af Ingerslevsgade (V). Derudover er der registreret 20 øvrige cyklister.

Tabel 1 opsummerer tallene vist på Figur 11 - Figur 13, inklusiv fordeling i procent.

Tabel 1 Antal cyklister og procentandel, som færdes på de forskellige måder i krydset fordelt på morgen-, formiddag- og eftermiddagsoptagelsen.

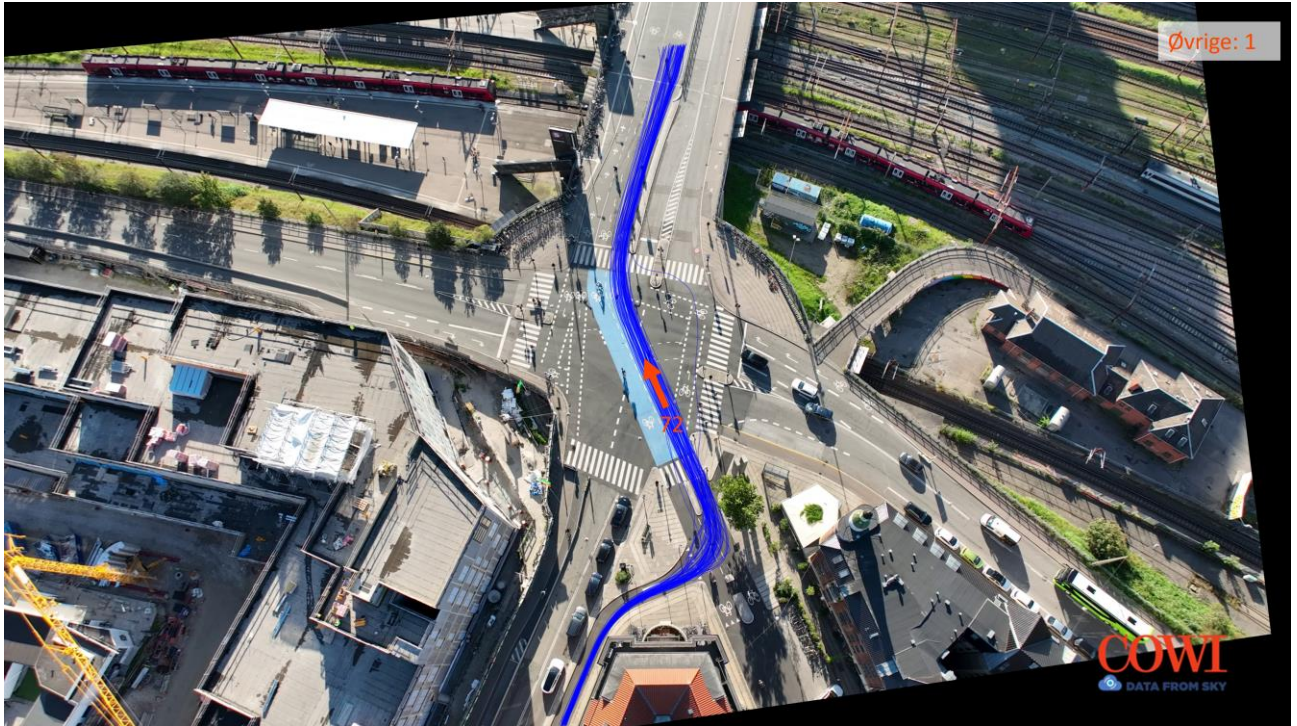
Færden	Morgenoptagelse	Formiddagsoptagelse	Eftermiddagsoptagelse	Samlet
Delt venstresving	221 (56%)	8 (40%)	299 (48%)	528 (51%)
Dobbeltrettet cykelsti	109 (28%)	9 (45%)	225 (36%)	343 (33%)
Vestlig side af dobbeltrettet cykelsti	32 (9%)	1 (5%)	31 (5%)	64 (7%)
Fodgængerfelt Ingerslevsgade (V)	23 (6%)	1 (5%)	42 (7%)	66 (6%)
Øvrige	9 (2%)	1 (5%)	20 (3%)	30 (3%)

4.2 Skelbækgade mod Dybbølsbro



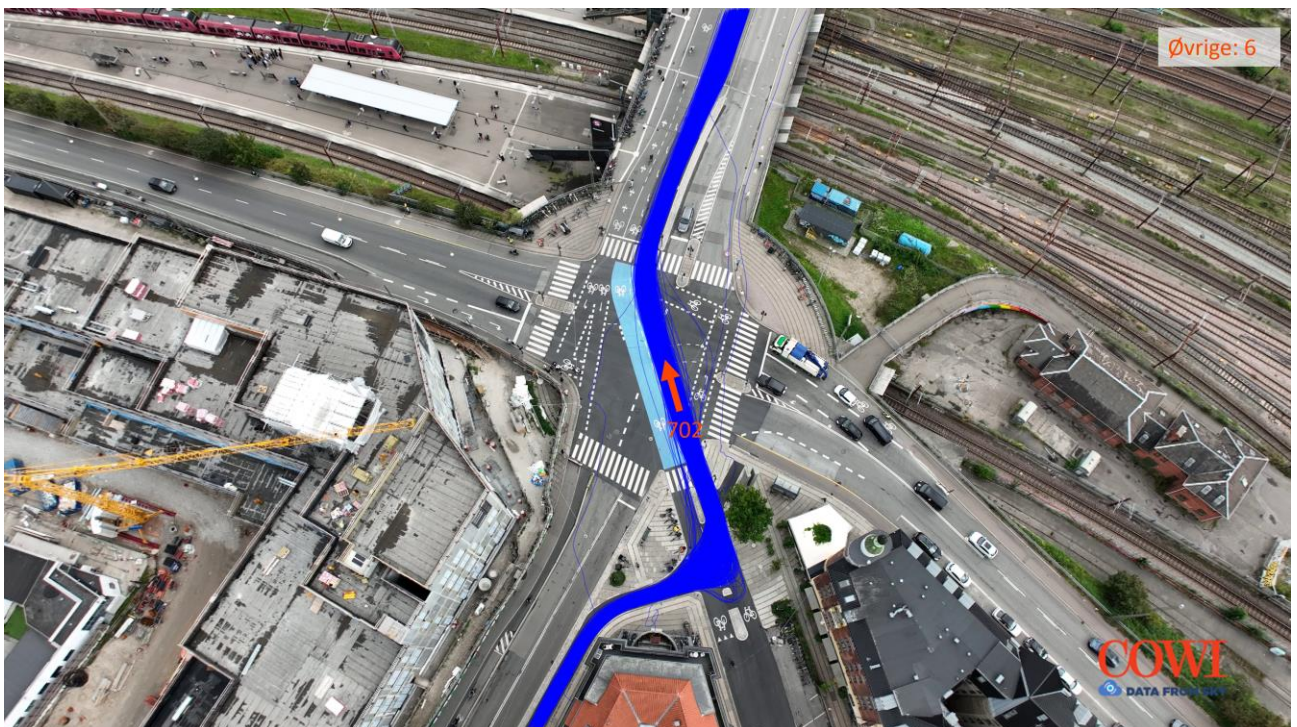
Figur 14 Cyklisters færden fra Skelbækgade mod Dybbølsbro i morgenoptagelsen kl. 06:55-09:30.

På figur 14 vises alle tracks for cyklister fra Skelbækgade til Dybbølsbro i morgenoptagelsen (06:55-09:30). Det fremgår, at 803 cyklister anvender cykelstien på Skelbækgade og derefter den dobbeltrettede cykelsti gennem krydset. Derudover er der registreret 13 øvrige cyklister, som ikke benytter den dobbeltrettede cykelsti.



Figur 15 Cyklisteres færden fra Skelbækgade mod Dybbølsbro i off peak-perioden kl. 09:30-10:01.

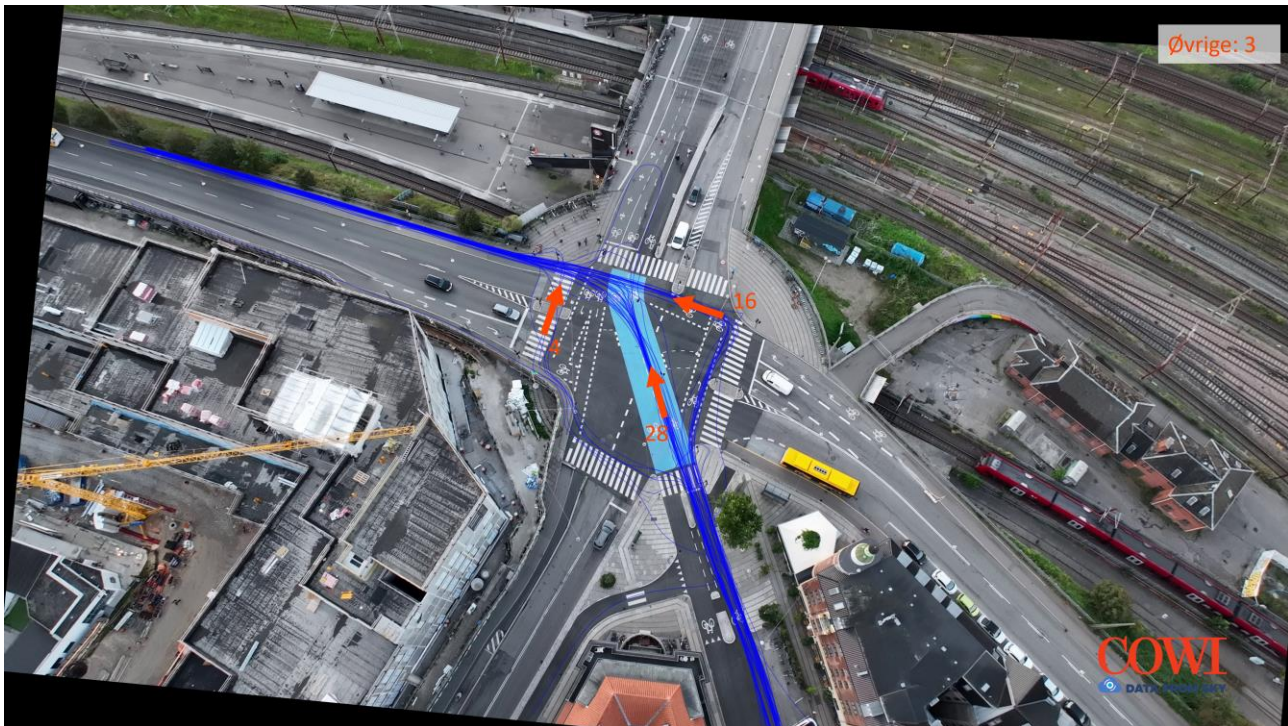
På figur 15 vises alle tracks for cyklister fra Skelbækgade til Dybbølsbro i off peak-optagelsen (09:30-10:31). Det fremgår, at 72 cyklister anvender cykelstien på Skelbækgade og derefter den dobbeltrettede cykelsti gennem krydset. Derudover er der registreret en cyklist, som tilsyneladende farer lidt vild i krydset.



Figur 16 Cyklisteres færden fra Skelbækgade mod Dybbølsbro i eftermiddagsoptagelsen kl. 14:52-17:01.

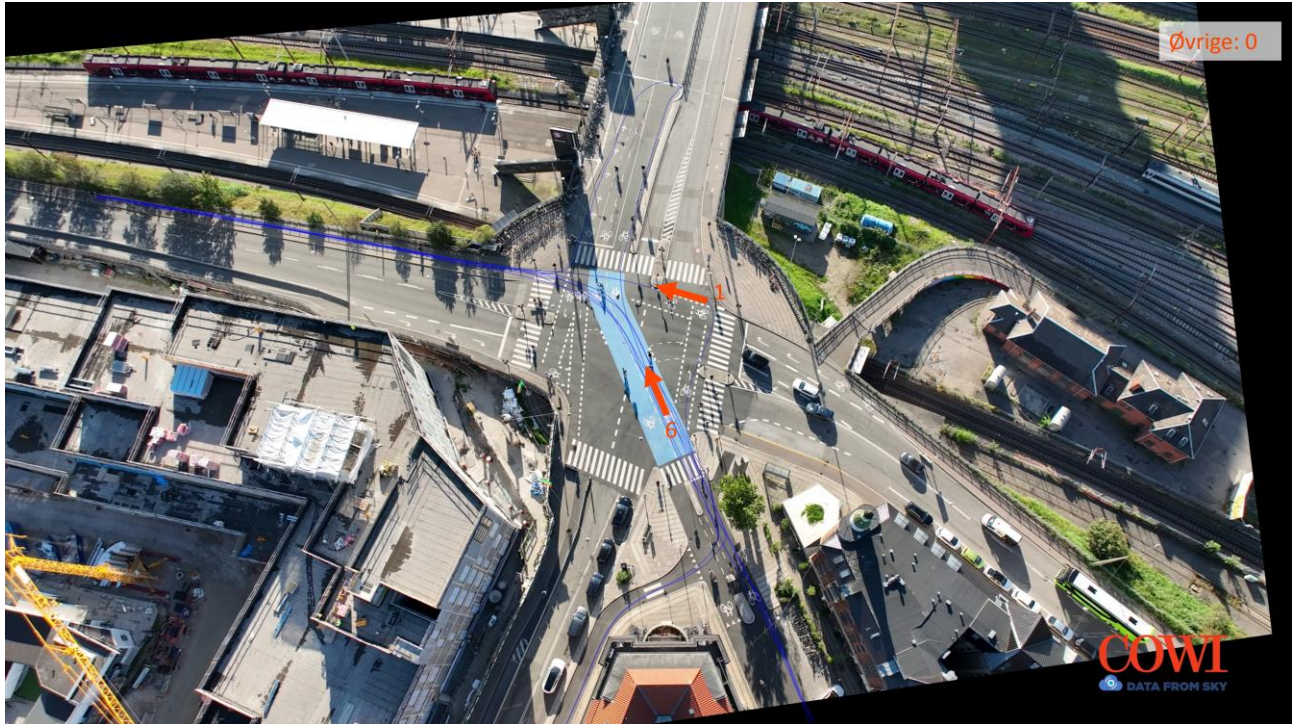
På figur 16 vises alle tracks for cyklister fra Skelbækgade til Dybbølsbro i eftermiddagsoptagelsen (14:52-17:01). Det fremgår, at 702 cyklister anvender cykelstien på Skelbækgade og derefter den dobbeltrettede cykelsti gennem krydset. Derudover er der registreret 6 øvrige cyklister, som ikke benytter den dobbeltrettede cykelsti.

4.3 Dybbølsgade/Skelbækgade mod Ingerslevsgade (Ø)



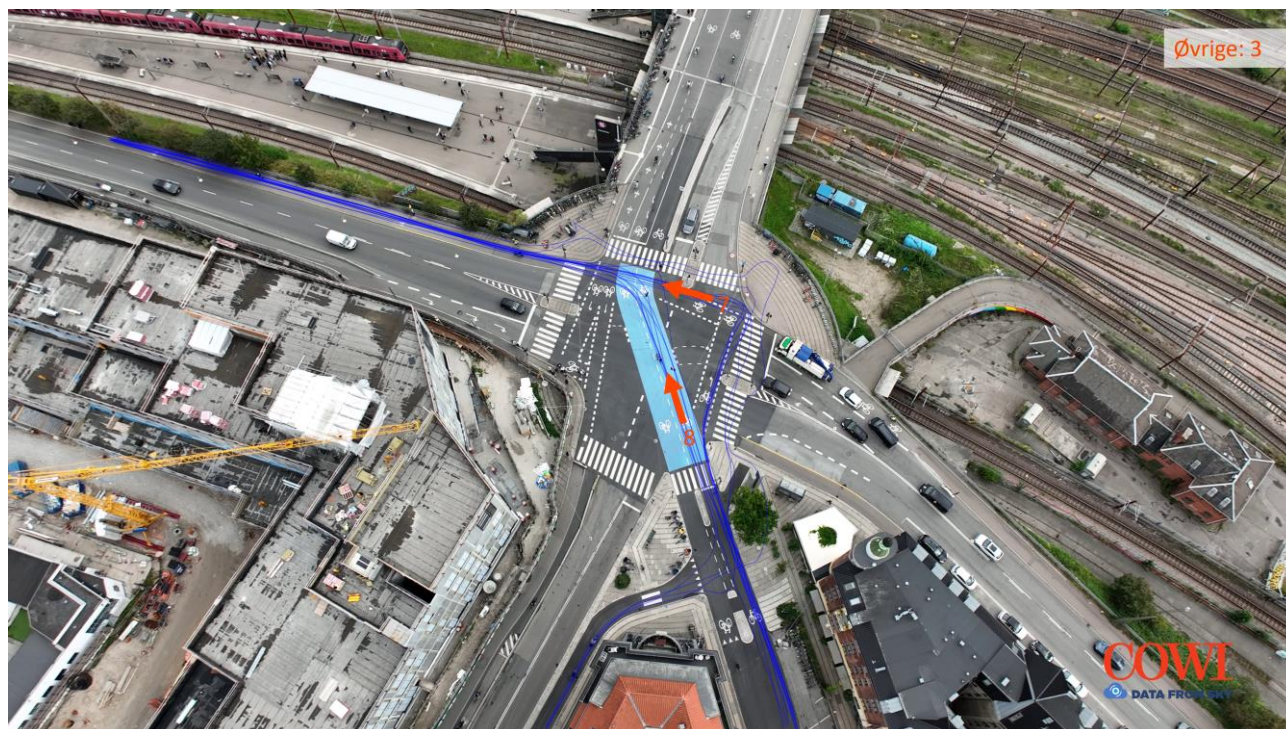
Figur 17 Cyklisters færden fra Dybbølsgade/Skelbækgade mod Ingerslevsgade (Ø) i morgenoptagelsen kl. 06:55-09:30.

På figur 17 vises alle tracks for cyklister fra Dybbølsgade/Skelbækgade til Ingerslevsgade (Ø) i morgenoptagelsen (06:55-09:30). Det fremgår, at 16 cyklister deler venstresvinget op i to ved først at krydse Ingerslevsgade (Ø) og vente på hjørnet til næste fase og køre ligeud igen. Der er 28 cyklister, som anvender den dobbeltrettede cykelsti, og derved skal passere modkørende cykeltrafik for at nå til Ingerslevsgade (Ø). 4 cyklister benytter fodgængerfeltet over Ingerslevsgade (Ø), mens der herudover er registreret 3 øvrige cyklister.



Figur 18 Cyklisters færden fra Dybbølsgade/Skelbækgade mod Ingerslevsgade (Ø) i off peek-perioden kl. 09:30-10:01.

På figur 18 vises alle tracks for cyklister fra Dybbølsgade/Skelbækgade til Ingerslevsgade (Ø) i off peek-optagelsen (09:30-10:01). Det fremgår, at en cyklist deler venstresvinget op i to ved først at krydse Ingerslevsgade (Ø) og vente på hjørnet til næste fase og køre ligeud igen. Der er 6 cyklister, som anvender den dobbeltrettede cykelsti, og derved skal passere modkørende cykeltrafik for at nå til Ingerslevsgade (Ø).



Figur 19 Cyklisters færden fra Dybbølsgade/Skelbækgade mod Ingerslevsgade (Ø) i eftermiddagsoptagelsen kl. 14:52-17:01.

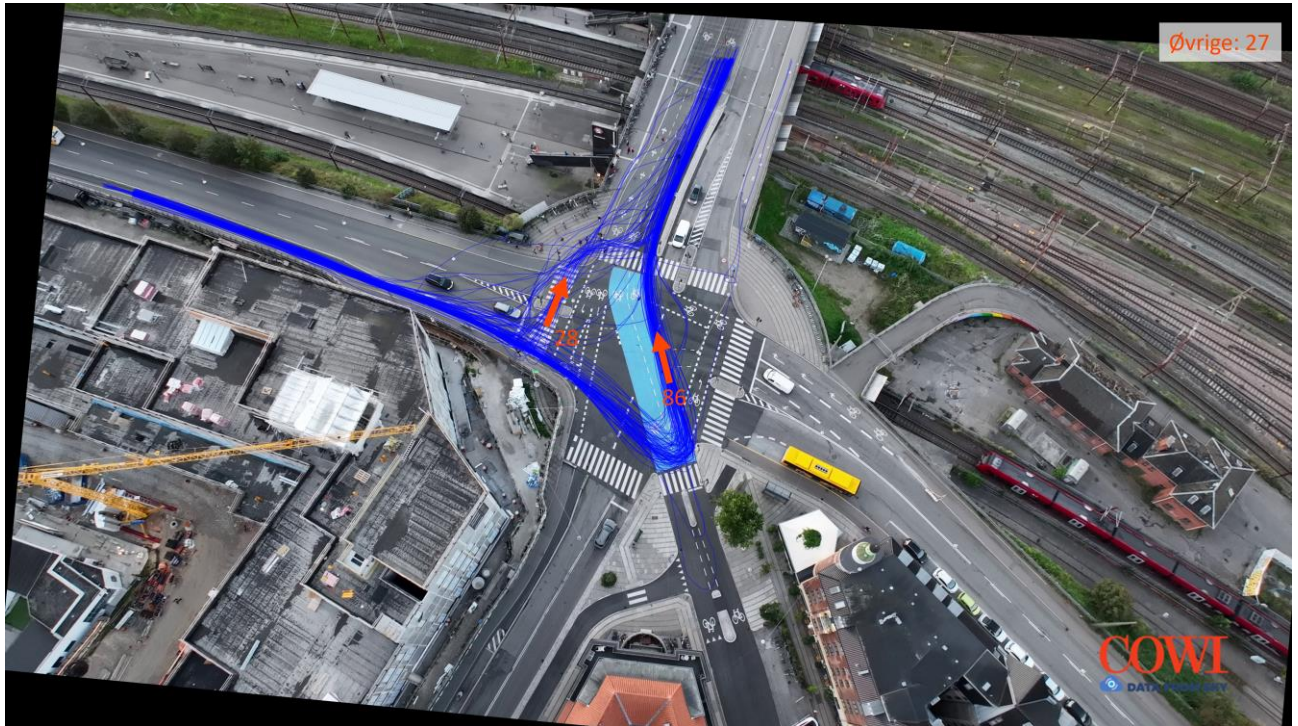
På figur 19 vises alle tracks for cyklister fra Dybbølsgade/Skelbækgade til Ingerslevsgade (Ø) i eftermiddagsoptagelsen (06:55-09:30). Det fremgår, at 7 cyklister deler venstresvinget op i to ved først at krydse Ingerslevsgade (Ø) og vente på hjørnet til næste fase og køre ligeud igen. Der er 8 cyklister, som anvender den dobbeltrettede cykelsti, og derved skal passere modkørende cykeltrafik for at nå til Ingerslevsgade (Ø). Derudover er der registreret 3 øvrige cyklister, som anvender fodgængerfelterne.

Tabel 2 opsummerer tallene vist på Figur 17 - Figur 19, inklusiv fordeling i procent.

Tabel 2 Antal cyklister og procentandel, som færdes på de forskellige måder i krydset fordelt på morgen-, formiddag- og eftermiddagsoptagelsen.

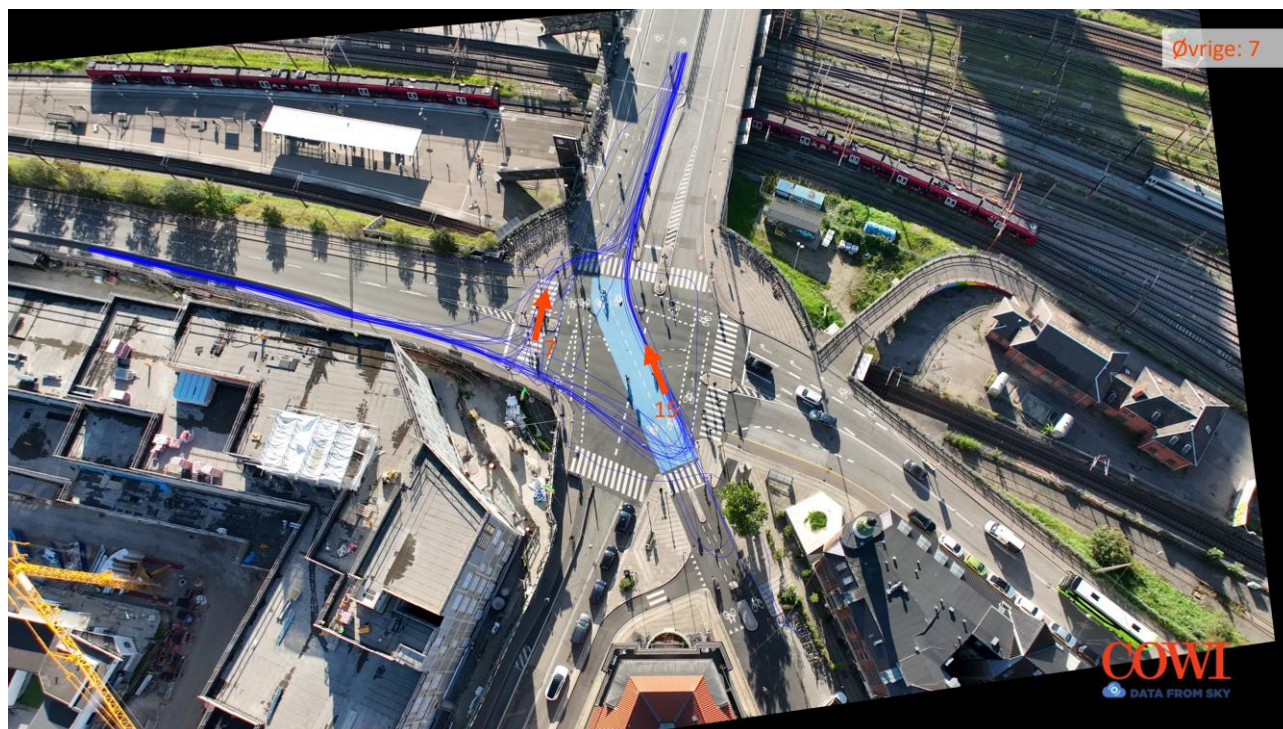
Færden	Morgenoptagelse	Formiddagsoptagelse	Eftermiddagsoptagelse	Samlet
Delt venstresving	16 (31%)	1 (14%)	7 (39%)	24 (32%)
Dobbeltrettet cykelsti	28 (55%)	6 (86%)	8 (44%)	42 (55%)
Fodgængerfelt Ingerslevsgade (Ø)	4 (8%)	0 (0%)	0 (0%)	4 (5%)
Øvrige	3 (6%)	0 (0%)	3 (17%)	6 (8%)

4.4 Ingerslevsgade (Ø) mod Dybbølsbro



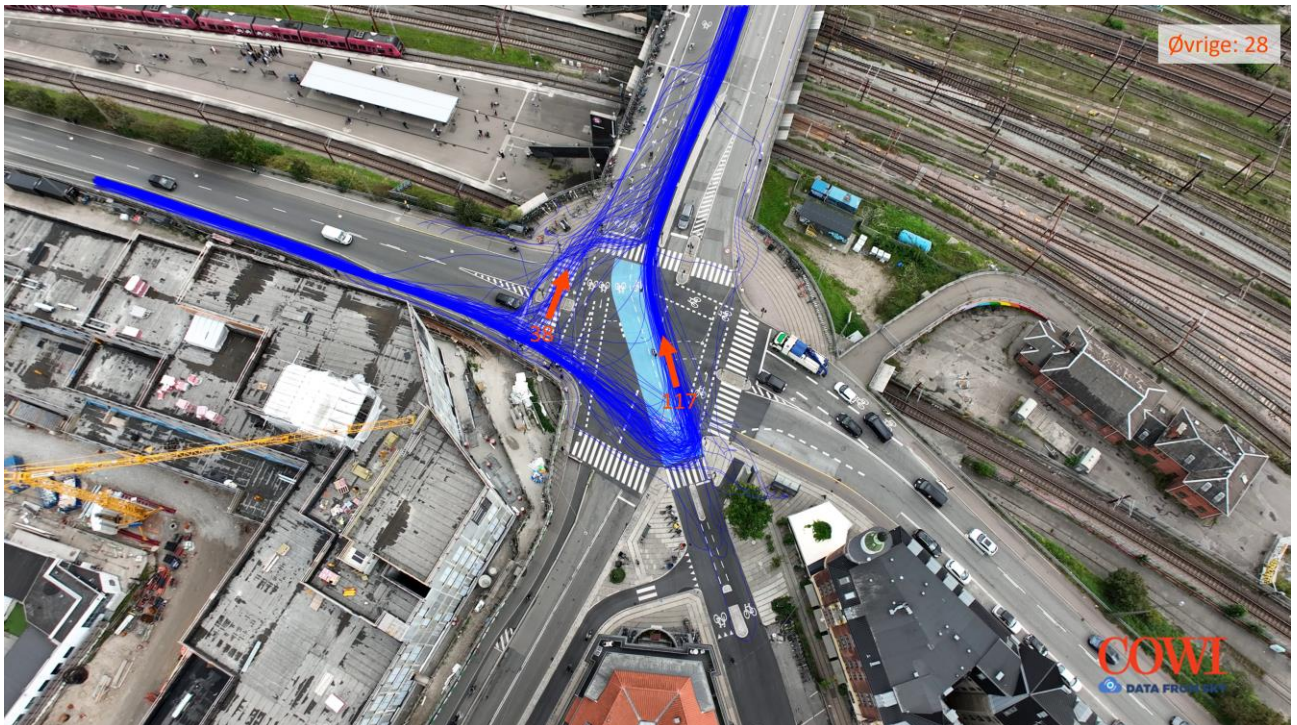
Figur 20 Cyklister færden fra Ingerslevsgade (Ø) mod Dybbølsbro i morgenoptagelsen kl. 06:55-09:30.

På figur 20 vises alle tracks for cyklister fra Ingerslevsgade (Ø) til Dybbølsbro i morgenoptagelsen (06:55-09:30). Det fremgår, at 86 cyklister deler venstresvinget op i to ved først at krydse Skelbækgade og vente på hjørnet til næste fase og anvende den dobbeltrettede cykelsti. Faserækkefølgen i krydset understøtter også denne løsning, og mange cyklister kan foretage svinget i stort set samme bevægelse. Der er desuden 28 cyklister som anvender fodgængerfeltet på tværs af Ingerslevsgade (Ø). Derudover er der registreret 27 øvrige cyklister, som bl.a. krydser Ingerslevsgade (Ø) før krydset eller foretager et meget fladt venstresving i krydset.



Figur 21 Cyklisters færden fra Ingerslevsgade (Ø) mod Dybbølsbro i off peek-perioden kl. 09:30-10:01.

På figur 21 vises alle tracks for cyklister fra Ingerslevsgade (Ø) til Dybbølsbro i off peek-optagelsen (09:30-10:01). Det fremgår, at 15 cyklister deler venstresvinget op i to ved først at krydse Skelbækgade og vente på hjørnet til næste fase og anvende den dobbeltrettede cykelsti. Faserækkefølgen i krydset understøtter også denne løsning, og mange cyklister kan foretage svinget i stort set samme bevægelse. Der er desuden 7 cyklister som anvender fodgængerfeltet på tværs af Ingerslevsgade (Ø). Derudover er der registreret 7 øvrige cyklister, som foretager venstresvinget på anden vis.



Figur 22 Cyklisteres færden fra Ingerslevsgade (Ø) mod Dybbølsbro i eftermiddagsoptagelsen kl. 14:52-17:01.

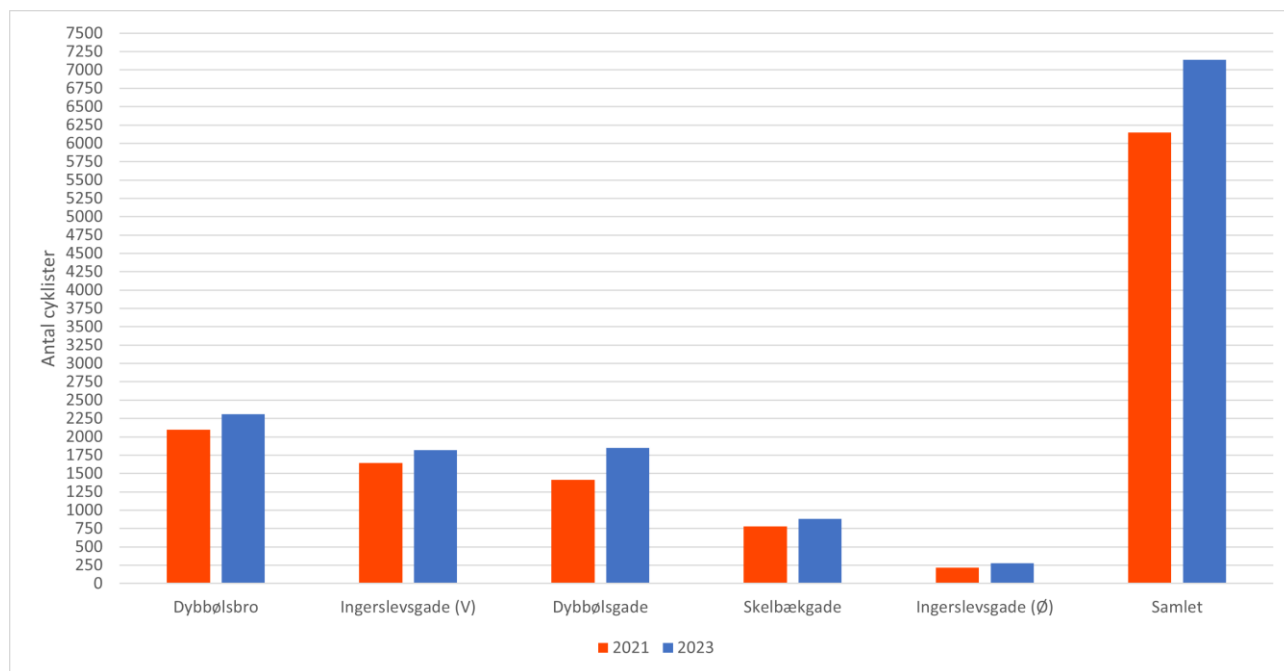
På figur 22 vises alle tracks for cyklister fra Ingerslevsgade (Ø) til Dybbølsbro i eftermiddagsoptagelsen (14:52-17:01). Det fremgår, at 117 cyklister deler venstresvinget op i to ved først at krydse Skelbækgade og vente på hjørnet til næste fase og anvende den dobbeltrettede cykelsti. Faserækkefølgen i krydset understøtter også denne løsning, og mange cyklister kan foretage svinget i stort set samme bevægelse. Der er desuden 38 cyklister som anvender fodgængerfeltet på tværs af Ingerslevsgade (Ø). Derudover er der registreret 28 øvrige cyklister, som bl.a. krydser Ingerslevsgade (Ø) før krydset eller foretager et meget fladt venstresving i krydset.

Tabel 3 opsummerer tallene vist på Figur 20 - Figur 22, inklusive fordeling i procent.

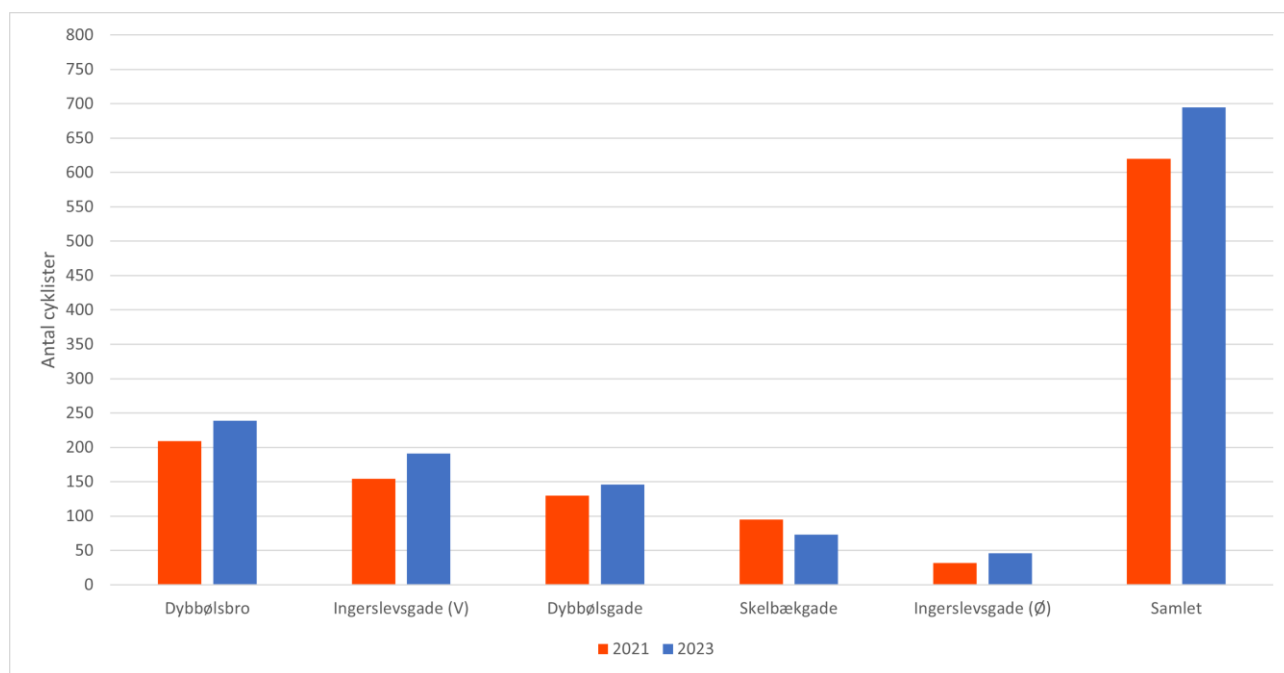
Tabel 3 Antal cyklister og procentandel, som færdes på de forskellige måder i krydset fordelt på morgen-, formiddag- og eftermiddagsoptagelsen.

Færden	Morgenoptagelse	Formiddagsoptagelse	Eftermiddagsoptagelse	Samlet
Dobbeltrettet cykelsti	86 (61%)	15 (52%)	117 (64%)	218 (61%)
Fodgængerfelt Ingerslevsgade (Ø)	28 (20%)	7 (24%)	38 (21%)	73 (21%)
Øvrige	27 (19%)	7 (24%)	28 (15%)	62 (18%)

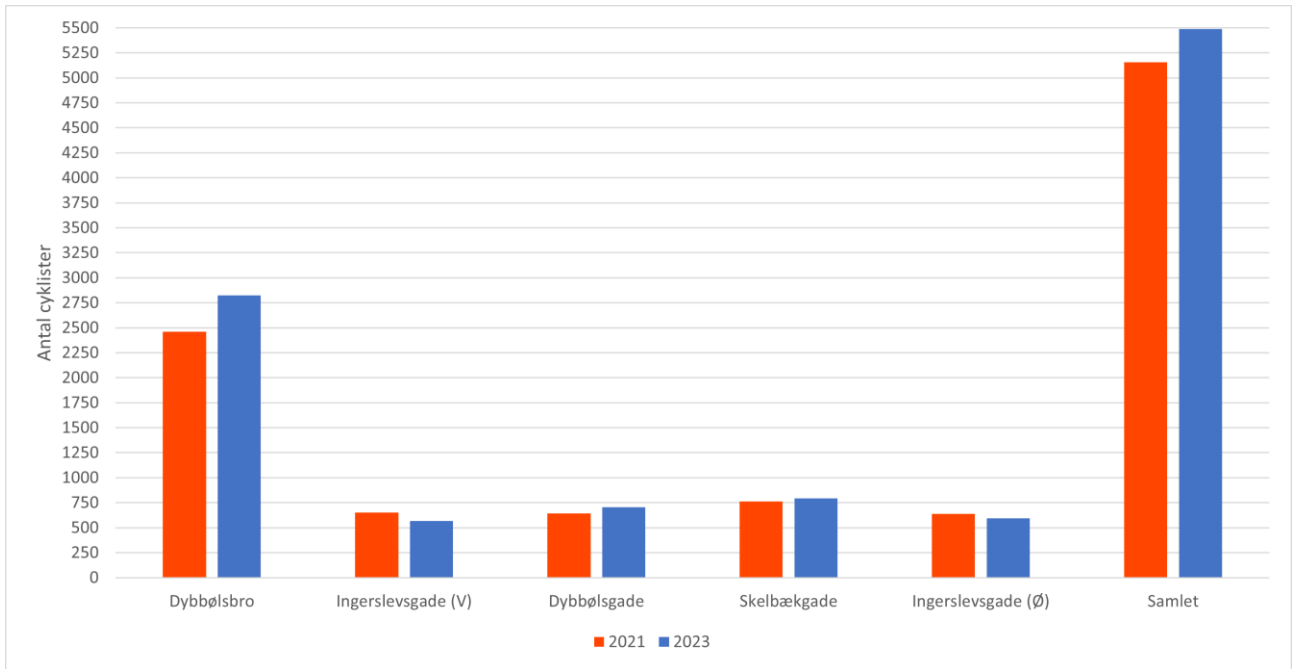
5 Antal cyklister



Figur 23 Antal cyklister fra de forskellige retninger i morgenperioden kl. 07:00-09:30 i henholdsvis 2021 og 2023.



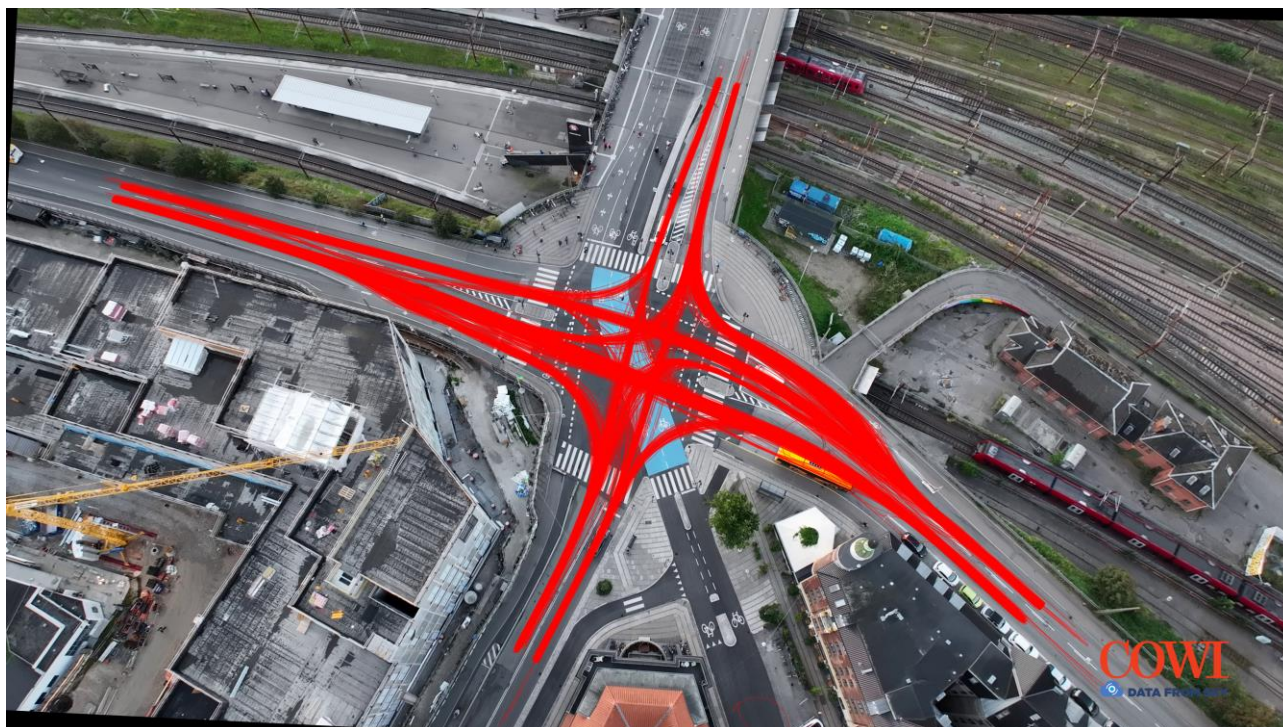
Figur 24 Antal cyklister fra de forskellige retninger i formiddagsperioden kl. 09:30-10:00 i henholdsvis 2021 og 2023.



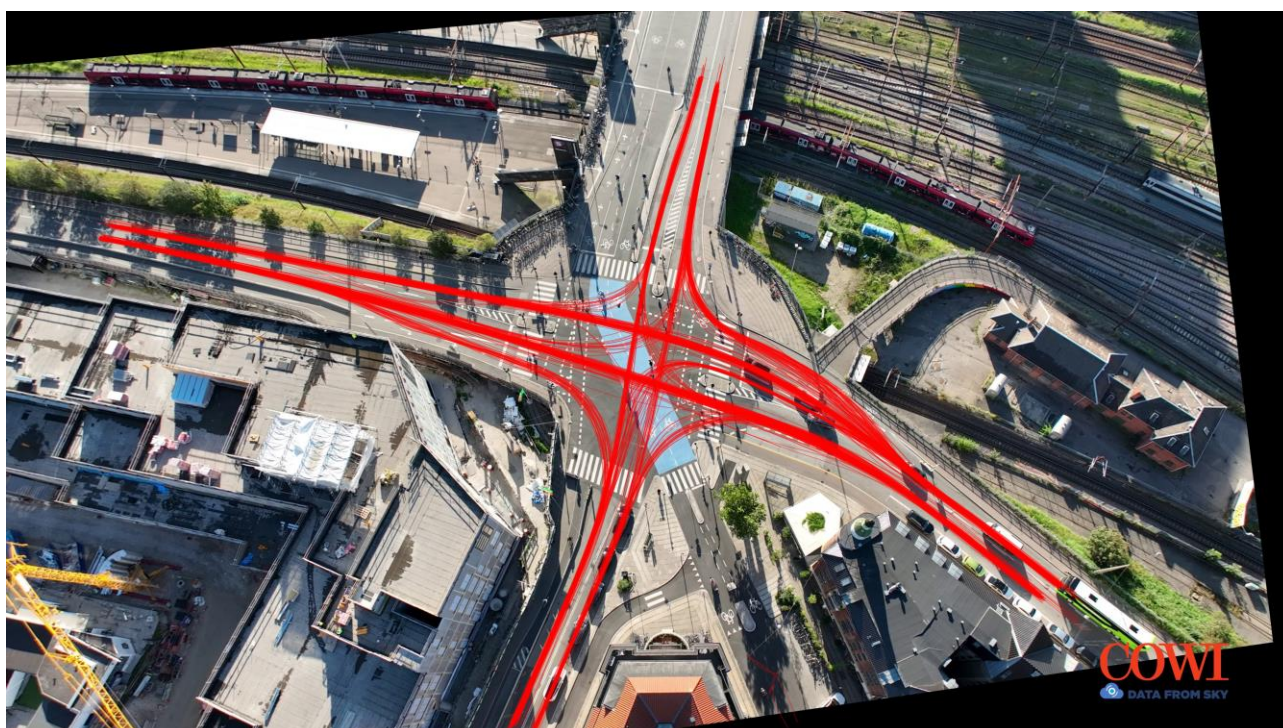
Figur 25 Antal cyklister fra de forskellige retninger i eftermiddagsperioden kl. 15:00-17:00 i henholdsvis 2021 og 2023.

Som det ses af figur 23 - figur 25 er antallet af cyklister generelt steget med 12 % fra tællingen i 2021 til 2023. Det er dog vigtigt at understrege, at dag til dagvariationen i trafikmængder kan være stor, og vejret og temperaturen kan ligeledes være afgørende, særligt for antallet af cyklister og fodgængere. Dette aspekt skal tages med i vurderingen af trafikmængderne før og efter ombygningen af krydset.

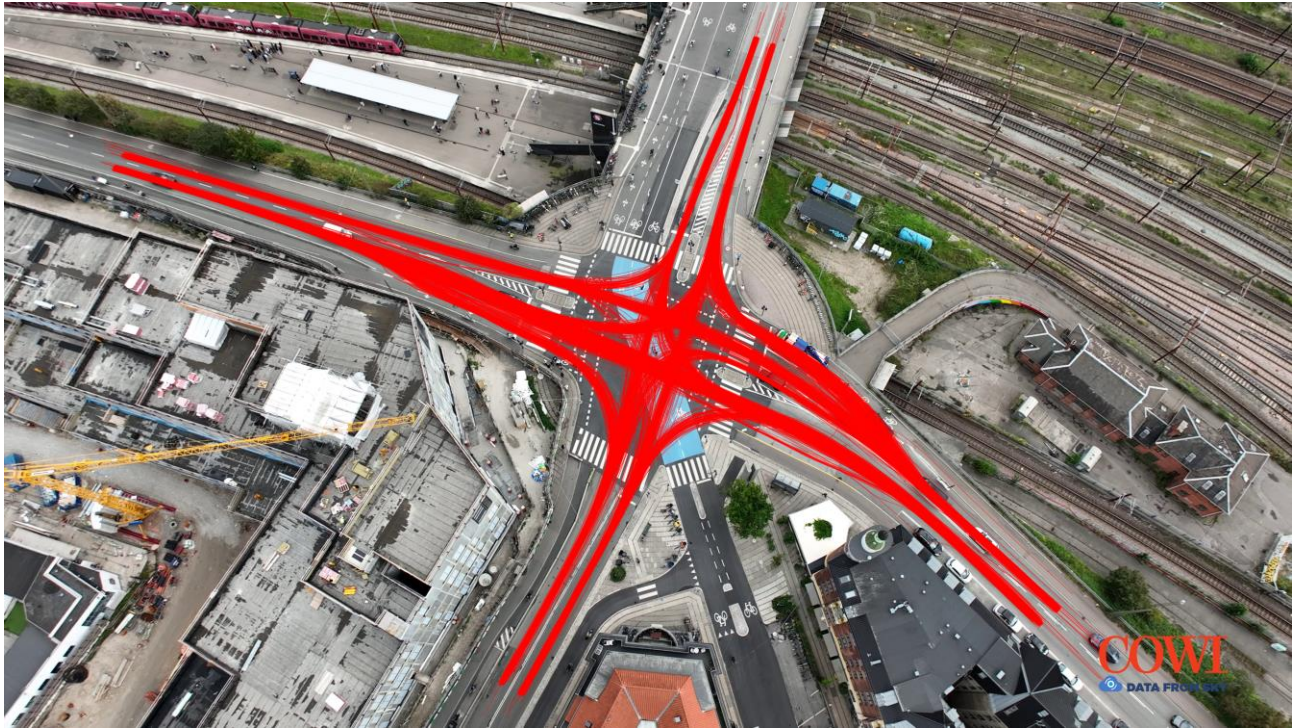
6 Motorkøretøjer



Figur 26 Motorkørekøjer i morgenoftagelsen kl. 06:55-09:30.

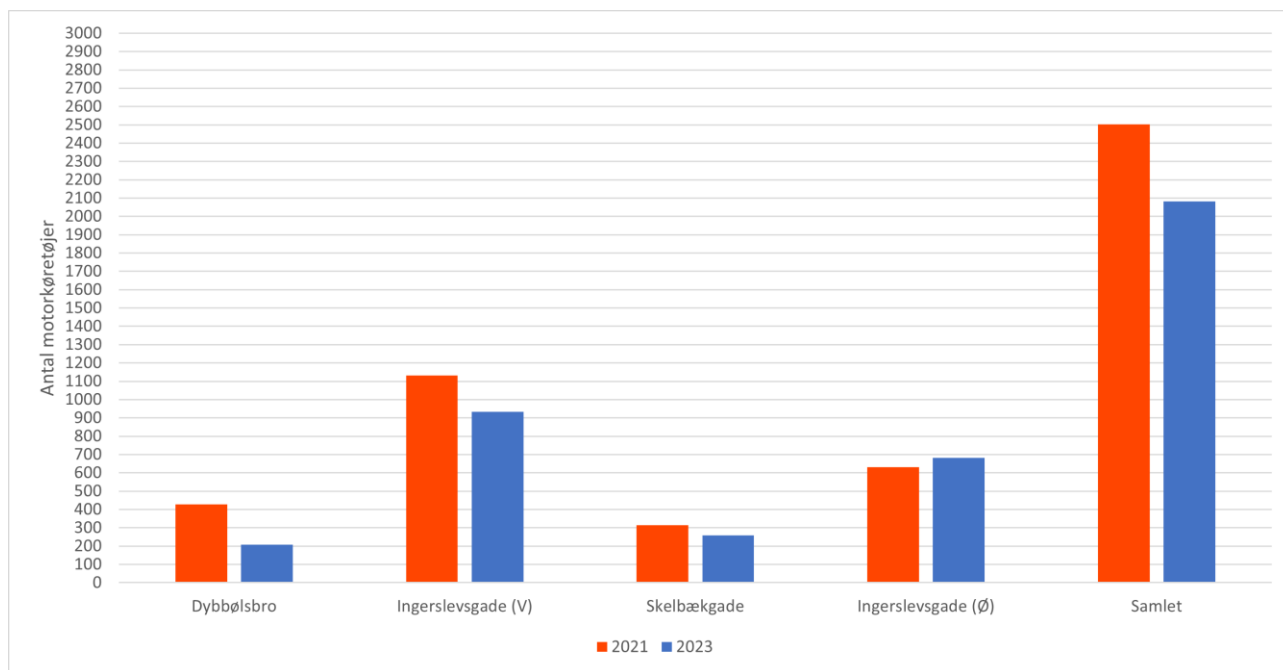


Figur 27 Motorkøretøjer i formiddagsoptagelsen kl. 09:30-10:01.

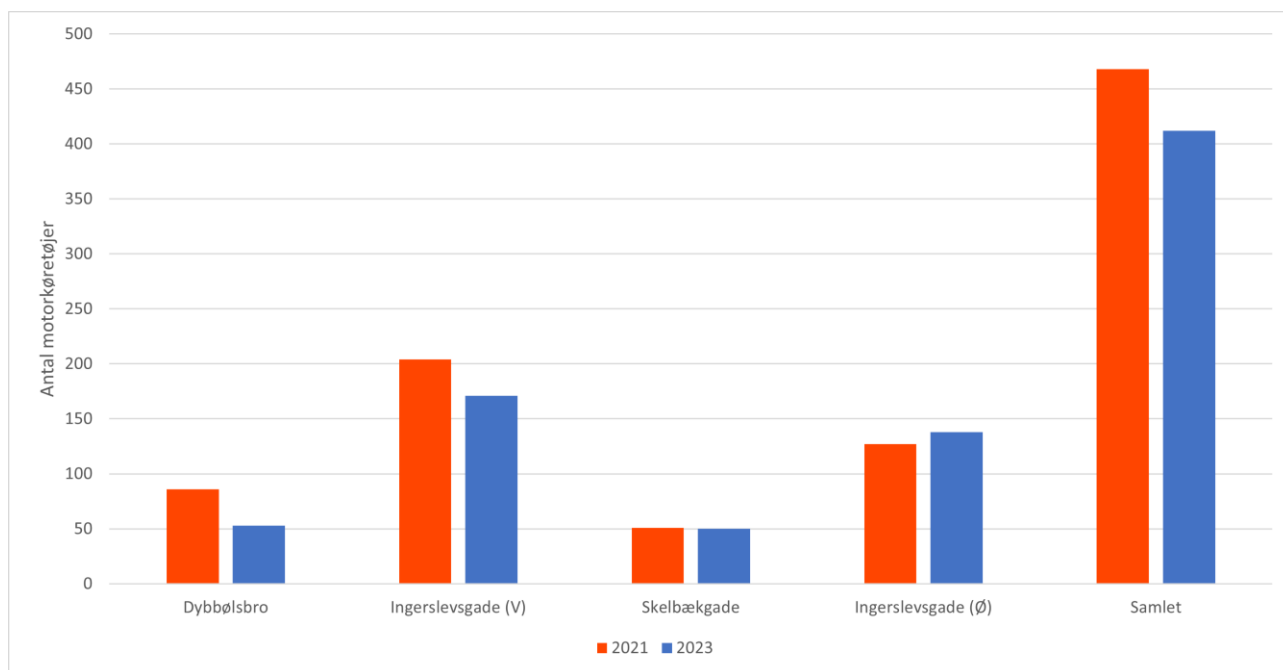


Figur 28 Motorkøretøjer i eftermiddagsoptagelsen kl. 14:52-17:01.

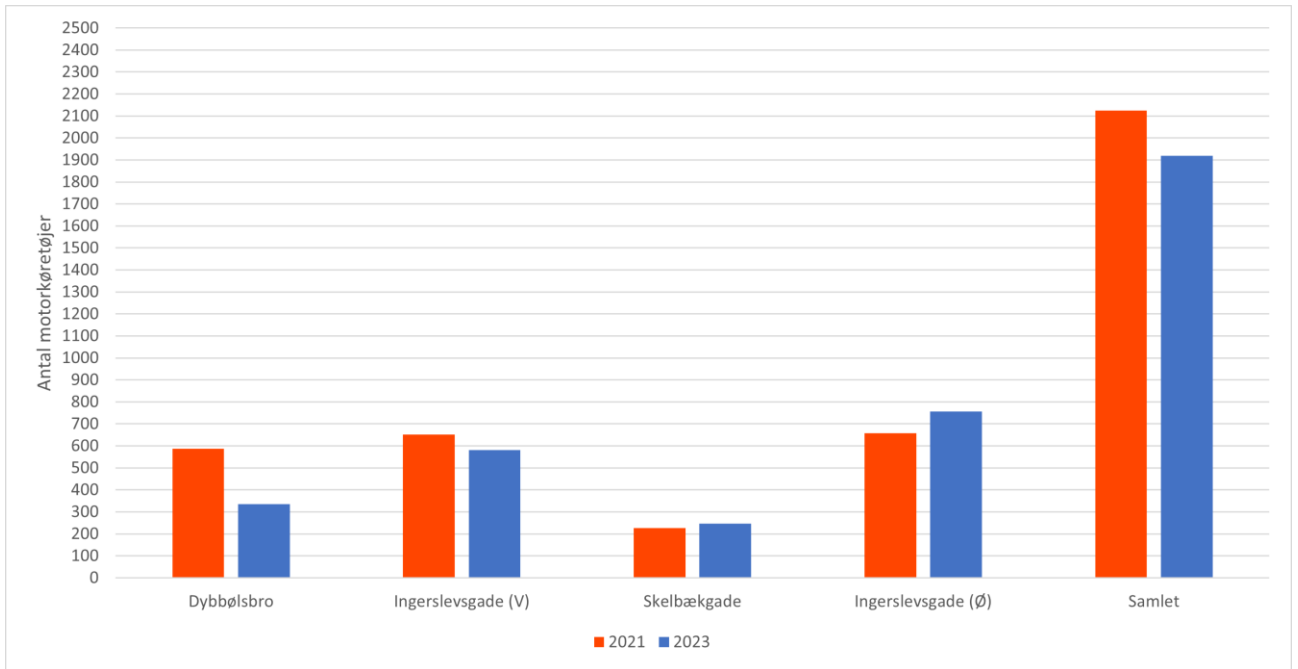
7 Antal motorkøretøjer



Figur 29 Antal motorkøretøjer som kommer fra de forskellige retninger i morgenperioden kl. 07:00-09:30.



Figur 30 Antal motorkøretøjer som kommer fra de forskellige retninger i formiddagsperioden kl. 09:30-10:00.



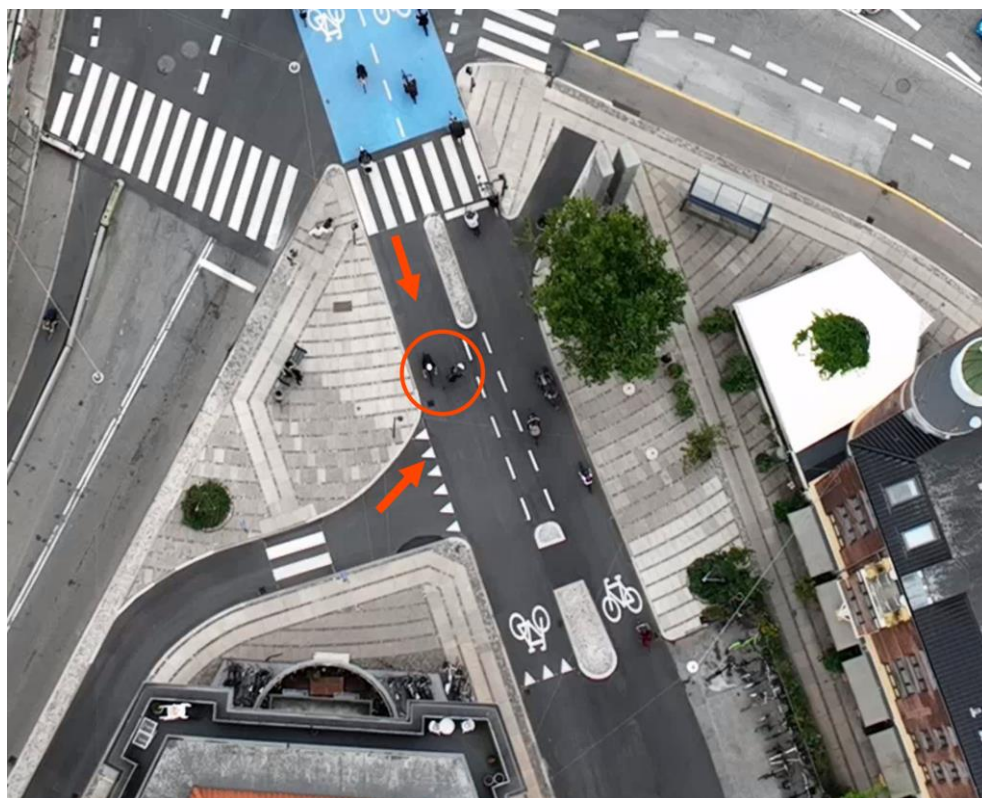
Figur 31 Antal motorkøretøjer som kommer fra de forskellige retninger i eftermiddagsperioden kl. 15:00-17:00.

Som det ses af figur 29 - figur 31 er antallet af motorkøretøjer generelt faldet med 13 % fra tællingen i 2021 til 2023. Det er dog også her vigtigt at understrege, at dag til dag-variationen i trafikmængder kan være stor, og dette aspekt skal tages med i vurderingen af trafikmængderne før og efter ombygningen af krydset.

8 Konfliktanalyse

Der er foretaget en konfliktanalyse af området omkring den dobbeltrettede cykelsti på Dybbølsgade og cykelstien fra Skelbækgade. Der er primært registreret konflikter/nærveduheld, der defineres som situationer, hvor en part foretager en undvigemanøvre for at undgå sammenstød. Derudover er der i forbindelse med gennemgangen gjort en række andre observationer, som ligeledes er beskrevet.

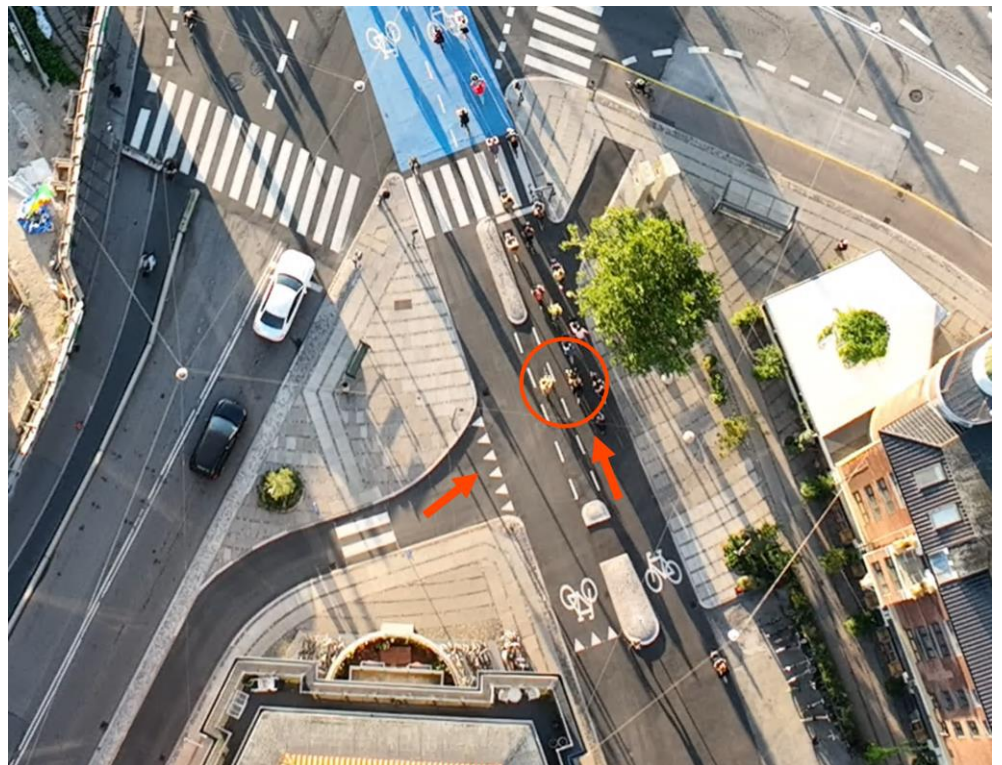
Antallet af konflikter gennem optagelserne kan inddeles i tre forskellige typer:



Figur 32 *Konflikttype 1: Konflikt mellem cyklist fra syd og cyklist på cykelstien fra Skelbækgade, som ikke overholder vigepligt.*



Figur 33 *Konflikttype 2: Konflikt mellem cyklist fra nord og cyklist på cykelstien fra Skelbækgade, som ikke overholder vigepligt.*



Figur 34 *Konflikttype 3: Konflikt mellem cyklist på cykelstien fra Skelbækgade, som ukontrolleret cykler ind i køen af cyklister på Dybbølsgade.*

Af tabel 4 fremgår antallet af de tre konflikttyper i morgen-, formiddags- og eftermiddagsoptagelsen.

Tabel 4 Antal konflikter i morgen-, formiddags- og eftermiddagsoptagelsen.

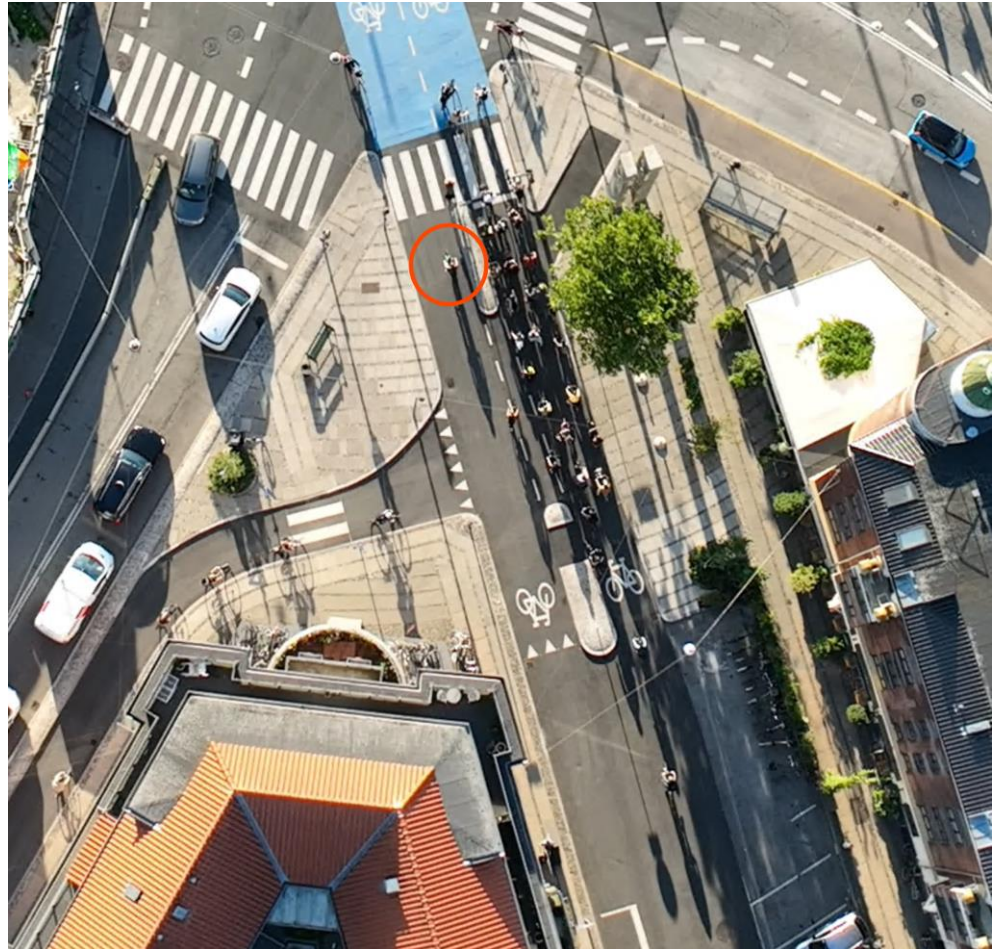
Type	Antal i morgenoptagelse	Antal i formiddagsoptagelse	Antal i eftermiddagsoptagelse	SUM
Cyklist fra syd og cyklist på cykelstien fra Skelbækgade.	1	0	2	3
Cyklist fra nord og cyklist på cykelstien fra Skelbækgade	0	1	0	1
Konflikt mellem cyklist på cykelstien fra Skelbækgade og cyklist i køen på Dybbølgade.	1	0	0	1
SUM	2	1	2	5

Eksempler på disse typer konflikter kan ses her:

- > Konflikttype 1: Konflikt mellem cyklist fra syd og cyklist på cykelstien fra Skelbækgade, som ikke overholder vigepligt: Eftermiddagsoptagelsen 02:04:32.
- > Konflikttype 2: Konflikt mellem cyklist fra nord og cyklist på cykelstien fra Skelbækgade, som ikke overholder vigepligt. Formiddagsoptagelsen 00:31:20.
- > Konflikttype 3: Konflikt mellem cyklist på cykelstien fra Skelbækgade, som ukontrolleret cykler ind i køen af cyklister på Dybbølsgade: Morgenoptagelsen 00:56:38.

Der er i optagelserne i øvrigt observeret 27 cyklister fra cykelstien på Skelbækgade, som har en risikobetonet adfærd i forbindelse med venstresving ind på den dobbeltrettede cykelsti, og i den forbindelse anvender ganske små huller i strømmen af cyklister fra syd. Den risikobetonede adfærd kan skyldes, at cyklisterne forsøger at nå over krydset, mens der er grønt fra Dybbølsgade.

Derudover der er observeret 26 episoder, hvor en eller flere cyklister kører venstre om hellen/hellerne i sydgående retning på Dybbølsgade. Et eksempel herpå fremgår af figur 35.



Figur 35 *Cyklist cykler venstre om hellen.*

Herudover er der observeret 17 episoder – udelukkende i morgenoptagelsen, hvor magasinet til cyklister på Dybbølsgade er fyldt op. I den forbindelse er der observeret fire primære adfærdsmønstre som håndtering heraf:

- > Cyklisterne fra cykelstien på Skelbækgade presser sig ind i magasinet på Dybbølsbro.
- > Cyklisterne fra cykelstien på Skelbækgade holder uhensigtsmæssigt på cykelstien på Dybbølsgade i nordgående retning.
- > Cyklisterne fra cykelstien på Skelbækgade bliver holdende på cykelstien fra Skelbækgade.
- > Cyklisterne fra cykelstien på Skelbækgade, kører venstre om hellen på Dybbølsgade og foran de øvrige cyklister, som holder bag stoplinjen.