



Punkt 19.

Forbedring af fremkommeligheden på Vesterbro

2015-029044

By- og Landskabsforvaltningen indstiller, at By- og Landskabsudvalget godkender, at de fremkommelighedsfremmende tiltag, der er redegjort for i sagsbeskrivelsen, iværksættes.

Beslutning:

Udsat, idet udvalgets bemærkninger indarbejdes i et nyt løsningsforslag.



Sagsbeskrivelse

Formål

Vesterbro fra Østre Alle til Limfjordsbroen er trafikalt hårdt belastet med overbelastning af flere kryds og med køproblemer store dele af dagen, især morgen og eftermiddag. De 8 signalanlæg på strækningen skal sikre, at trafikken kan afvikles sikkert gennem krydsene, og at sidevejstrafikken kan afvikles uden urimelige forsinkelser.

Trafiktætheden på Vesterbro er på op til ca. 24.000 biler i døgnet. Vejprofilen giver ikke mulighed for at øge færdselsarealet med flere spor eller foretage krydsudvidelser uden at inddrage vejareal forbeholdt busser, cyklister, eller fodgængere. Herudover ligger signalanlæggene meget tæt varierende mellem 60 m og 210 m, hvilket gør det umuligt at etablere en grøn bølge. Udfordringen er derfor under disse forudsætninger at afhjælpe de nuværende trængselsproblemer, og at sikre bedst mulige forhold for alle trafikanter.

Muligheden for et såkaldt adaptivt styringssystem, dvs. en dynamisk tilpasning af signalanlæggene på grundlag af en løbende trafikregistrering i alle kryds via et større antal detektorer, er tidligere undersøgt, men på grund af en meget kompleks trafiksituation på Vesterbro viste der sig at være for stor usikkerhed om effekten. I forbindelse med en fremtidig udskiftning af signalanlæggenes styreapparater kan der vise sig nye teknologiske muligheder, men en mærkbar forøgelse af kapaciteten på strækningen er dog urealistisk.

På baggrund heraf er der med konsulentbistand gennemført en kvalitativ analyse af trafikforholdene på Vesterbro (bilag 1), hvori er påvist flere årsager til kødannelser og periodevis trafikalt sammenbrud. Med baggrund heri er der opstillet en handlingsplan samt udarbejdet forslag til konkrete tiltag, der skal sikre en bedre trafikafvikling på den centrale del af Vesterbro mellem Hasserisgade og Borgergade.

Problembeskrivelse

Den eksterne analyse har påvist flere problemstillinger, der kan sættes ind overfor. Det mest markante problem, der er observeret, er trafikafviklingen i dobbeltkrydset ved Hasserisgade og Prinsensgade. Her overstiger den samlede trafikbelastning kapacitetsgrænsen med det resultat, at trafikken ofte bryder sammen i myldretiden om eftermiddagen med lange køer til følge, der strækker sig ad Vesterbro mod syd og ad Hasserisgade. Årsagen hertil er grundlæggende, at 2 spor fra Vesterbro syd og 2 spor fra Hasserisgade bliver til 1 spor frem mod Vingårdsgade.

Målinger af rejsetider på hele strækningen fra Østre Allé til Limfjordsbroen viser, at der især i nordgående retning om eftermiddagen forekommer meget lange rejsetider, op mod omkring 20 min, og i særlige situationer endnu mere, mens de maksimale rejsetider i sydgående retning er betydeligt mindre. Den afgørende årsag til de meget lange rejsetider er forsinkelser som følge af blokeringer for den gennemgående og indsvingende trafik ved Hasserisgade – Prinsensgade.

Et særligt problem er bussernes rejsetid over Limfjordsbroen mod syd ved køkørsel frem mod Borgergade. Afmærkningen og trafikafviklingen over broen frem mod Borgergade medfører, at busserne kører i den yderste vognbane frem mod broen, hvor køen oftest afvikles langsommere end i den inderste vognbane, der fører frem til højresvingbanen mod Gl. Strandvej. En ændring af forholdene, så busserne i stedet kan benytte den inderste vognbane vurderes at ville medføre en væsentlig tidsgevinst for busserne.

Strategi og forslag til forbedringer

På baggrund af analysen anbefales det, at der gennemføres en trafikal strategi, der sikrer rimelig gennemkørsel af Vesterbro i ét gennemgående spor. Det sker ved at "dosere" trafikken ind mod Vesterbro på Limfjordsbroen og syd for Hasserisgade. Begge steder er der bedre plads til de kødannelser, der altid vil opstå i myldretiden, end på den centrale del af Vesterbro.

Doseringen sker allerede i dag og fungerer stort set tilfredsstillende fra nord på Limfjordsbroen, men kan suppleres og forbedres gennem en ændret afvikling af bustrafikken over broen mod syd. Den ændrede dosering kan gennemføres ved etablering af et såkaldt "forsignal" mellem Borgergade og Gl. Strandvej.



Forsignalet etableres som et fremskudt signal før Borgergade. Sammen med en ændring af højresvingsbanen mod Gl. Strandvej til en kombineret bus- og højresvingsbane vil signalet give busserne mulighed for at køre forbi køen i ligeudsporet, når der ikke er kø i højresvingssporet, og herved komme forrest i køen ved Borgergade. Inden forsignalet etableres, gennemføres der en nærmere undersøgelse af den potentielle tidsgevinst for busserne og de trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser. Muligheden for en lukning af den vigepligtsregulerede udkørsel fra Gl. Strandvej vurderes i den forbindelse.

Fra syd skal doseringen ske før Hasserisgade og på Hasserisgade for at begrænse blokering af krydsområdet. Doseringen foreslås gennemført ved en række ændringer på de tilstødende strækninger og i selve T-krydset, som bl.a. omfatter:

- Ændring af det højre spor på Vesterbro til højresvingsbane frem mod Prinsensgade startende umiddelbart før Kirkegårdsgade. Der indføres venstresvingsforbud fra Vesterbro mod Kirkegårdsgade.
- Ændring af det højre svingspor på Hasserisgade til busbane, så der fremover kun bliver ét venstresvingsspor
- Etablering af venstresvingmulighed for cyklister fra syd mod Hasserisgade samt optimering af signalstyringen

Krydset ved AKKC's parkeringsplads udgør i myldretiderne en trafikale flaskehals. Her foreslås det venstre spor fra nord ændret til et rent venstresvingsspor, der giver mulighed for bedre udnyttelse af kapaciteten og en forbedring af sikkerheden. Herudover ændres der ikke på den grundlæggende signalstyring i de øvrige signalregulerede kryds på Vesterbro, men der gennemføres justeringer og tilpasning af de enkelte signalanlæg for at løse lokale problemer og optimere forholdene til den trafikale situation. De konkrete ændringer er beskrevet i bilag 2.

Ifølge den eksterne analyse fungerer samordningen, dvs. koordineringen mellem signalerne på strækningen, rimeligt, men tager ikke tilstrækkelig hensyn til håndtering af køtrafik, herunder indsvingende trafik. Samordningen vil derfor blive gennemgået og optimeret bedst muligt.

De foreslåede tiltag kan gennemføres med følgende etapeopdeling:

- Etape 1: Dosering ved Hasserisgade, justering af signalindstillinger ved Prinsensgade, Vingårdsgade, Algade og Urbansgade samt forbedring af samordningen mellem signalerne
- Etape 2: Forbedret fremkommelighed for bustrafikken på Limfjordsbroen mod syd frem mod Borgergade, etablering af venstresvingsbane på Vesterbro mod AKKC's parkeringsplads samt opfølgende justeringer, der kan opstå behov for.

Etape 1 kan udføres delvis i 2015 afhængig af bl.a. vejforholdene.

Økonomi

På anlægsbudgettet er der i 2015 afsat 0,5 mio. kr. til projekt Fremkommelighed – Midtbyen (grøn bølge).

Udgiften til gennemførelsen af foreslåede tiltag til forbedring af fremkommeligheden (bilag 2 og 3) på Vesterbro beløber sig til 1,0 – 1,2 mio. kr. inkl. konsulentudgiften. Etape 1 gennemføres inden for rådighedsbeløbet i 2015.

Udgiften vedr. forbedring af fremkommeligheden for bustrafikken på Limfjordsbroen er anslået til ca. 300.000 kr., som forventes afholdt, under Kollektiv Trafiks midler til forbedring af fremkommelighed for kollektiv trafik. Øvrige foreslåede forbedringer under etape 2 af fremkommelighedsprojekt er ikke budgetsat.



Bilag:

"Forbedring af fremkommeligheden på Vesterbro – en kvalitativ analyse", juni 2015

Forslag til forbedringer - "Forbedring af fremkommeligheden på Vesterbro"

Afmærkningsplan - Vesterbro Hasserisgade-Prinsensgade

Afmærkningsplan - Vesterbro Borgergade