

PIXIUDGAVE
**REDEGØRELSE FOR
TRAFIKAFVIKLING 2015**

Status for Københavns Kommunes
servicemål for trafikledelse



Sammenfatning

Teknik- og Miljøudvalget godkendte den 22. september 2014 servicemål og principper for prioritering af trafikken. Servicemålene er fastsat for cykler, fodgængere, busser og biler på udvalgte strækninger i København, jævnfør *Københavns Kommunes administrationsgrundlag for trafikledelse 2014-2018*. Servicemålene for trafikledelse er fastsat for 2018, og skal realiseres bl.a. via det igangværende ITS-program. ITS udgør et centralt element i indsatsen for at skabe et bedre flow i trafikken, reducere CO₂-udledning og forbedre trafikikkerheden.

Tabel 1: Servicemål 2018

	Servicemål for 2018 (basis 2011)
Cykler	<ul style="list-style-type: none">Den gennemsnitlige rejsetid på det udpegede stinet skal reduceres med 10 % - således at den gennemsnitlige hastighed øges fra 15,7 km/t til 17,3 km/tAntallet af stop skal reduceres med 10 %
Forgængere	<ul style="list-style-type: none">I indre by skal fodgængerne have tilstrækkelig grøntid i signalerne til at krydse vejene uden at skulle stoppe på midten. Desuden må omløbstiden ikke overstige 80 sek. for at sikre, at fodgængere ikke venter for lang tid på at få lov at krydse vejenUdenfor indre by skal der tages særligt hensyn til fodgængere på strøggader samt ved trafikknudepunkter og særlig fodgængerskabende byrum
Busser	<ul style="list-style-type: none">Den gennemsnitlige rejsetid med bus skal reduceres med 5-20 % i myldretiden afhængig af strækningRejsetidspålideligheden skal øges med 10 %
Biler	<ul style="list-style-type: none">Den gennemsnitlige rejsetid på det udpegede vejnet må ikke forringes og skal på enkelte strækninger reduceres med 5 %Rejsetidspålideligheden skal øges med 10 % i myldretiden i retningen med mest biltrafikAntallet af stop på det prioriterede vejnet skal reduceres med 10 %

Status på servicemålene 2015

Status for 2015 viser, at det kun er på en enkelt strækning at cykeltrafikken lever op til servicemålene. Cykeltrafikken er dog generelt tæt på servicemålene for 2018. Det gælder ikke for busser og biler, som er et stykke fra servicemålene. Rejsetiden for bustrafikken ligger på enkelte strækninger på servicemålene, mens den for hovedparten af strækningerne ligger over servicemålene. Status for biltrafikken er, at rejsetiden ligger over servicemålet for 2018 for alle strækninger på nær én. Teknik- og Miljøforvaltningen iværksætter i 2016 og 2017 den første bølge af ITS initiativer for at forbedre fremkommeligheden på flere strækninger i trafikledelsesplanen.

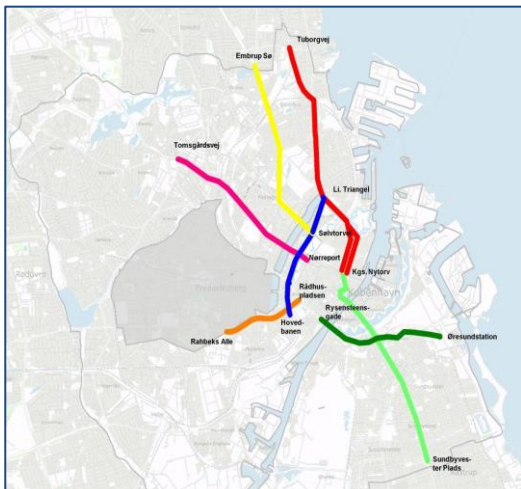
ITS handleplan 2016 og 2017

Teknik- og Miljøforvaltningen har indgået en kontrakt med den hollandske virksomhed Technolution B.V. om levering af intelligente transportløsninger. Løsningerne omfatter signaloptimering af ni strækninger - og fem yderligere strækninger ligger som optioner - implementering af et it-baseret trafikledelsessystem og tilhørende sensornetværk. Hertil kommer implementering af intelligent belysning, ECO driving på den ene halvdel af Ring II, informationstavler til cyklister samt koncept for dynamisk anvendelse af byrummet ved hjælp af ITS-teknologi.

Investeringsbehov for ITS 2017-2020

Anden bølge af ITS programmet fortsætter (afhængig af budgetaftalen for 2017) arbejdet med at forbedre fremkommeligheden, øge trafikikkerheden og reducere CO₂ udledningen. Anden bølge omfatter bl.a. fortsat signaloptimering, ECO driving og øget fokus på professionel ledelse og styring af trafikken i København.

Status på servicemålene for cykler pr. 31.12. 2015



Kortet viser de strækninger, hvor Københavns Kommune har servicemålene for cykeltrafikken. Data om cyklisteres rejsetid er indsamlet internt i Teknik- og Miljøforvaltningen i 2014.

Nøgletal for cykler

Antal strækninger med servicemål	8 strækninger
Strækninger uden data	1
☺ (På niveau med servicemål 2018)	1
☹ (ikke på niveau med servicemål 2018)	6
Gennemsnitsafvigelse	Ca. 36 sek.
Gennemsnitsafvigelse i procent	Ca. 5 procent.

Hvad gør Københavns Kommune?

ITS programmet i 2016 og 2017

- Signaloptimering af 3 strækninger med fokus på fremkommelighed og grøn bølge for cykler
- Implementering af it-baseret trafikledelsessystem
- Intern analyse af de strækninger, som ligger længst fra servicemålene med henblik på at identificere umiddelbare løsninger.

Andre indsatser i 2016

- Optimering af samordningen af signaler på Østerbrogade fra Trianglen til Svanemøllen St.
- Mindre ombygning af krydsene HCAB/Nørre Farimagsgade og Sørtorvet med fokus på fremkommelighed for cyklister
- Københavnerruten. Supercykelsti gennem det indre København, over Langebro, hen langs det nedlagte jernbanetracé Amagerbanen frem til Metrostation Femøren.
- Allerødruten. Supercykelsti som sikre en sammenhængende cykelforbindelse fra Allerød til København, der føles tryk samt har en god fremkommelighed for cyklister på hele strækningen.

Status på servicemålene for busser pr. 31.12.2015



Kortet viser de strækninger, hvor Københavns Kommune har servicemålene for bustrafikken. Rejsetidsdata for busser er indsamlet af MOVIA og bearbejdet af Rambøll i perioden marts til maj 2015.

Nøgletal for busser

	Morgen myldretid		Eftermiddags myldretid	
	Retning mod byen	Retning ud af byen	Retning mod byen	Retning ud af byen
Antal strækninger med servicemål	9 strækninger	9 strækninger	9 strækninger	9 strækninger
Strækninger uden data	1	1	1	1
☺ (På niveau med servicemål 2018)	2	0	2	2
☹ (ikke på niveau med servicemål 2018)	6	8	6	6
Gennemsnitsafvigelse	Ca. 1 min og 22 sek.	Ca. 3 min. 10 sek.	Ca. 1 min. 20 sek.	Ca. 2 min 3 sek.
Gennemsnitsafvigelse i procent	8 procent.	20 procent.	9 procent.	12 procent.

Hvad gør Københavns Kommune?

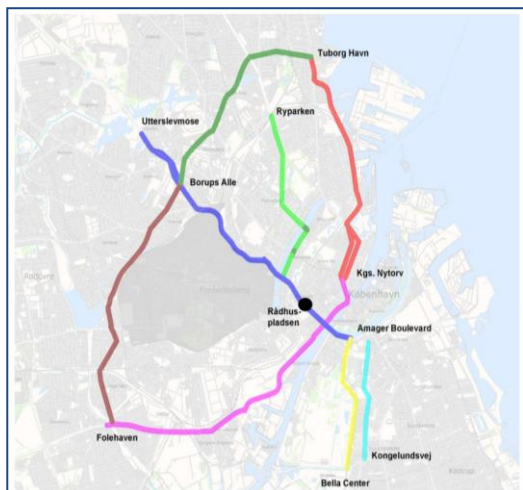
ITS programmet i 2016 og 2017

- Signaloptimering af 4 strækninger med fokus på busserne fremkommelighed
- Implementering af it-baseret trafikledelsessystem
- Intern analyse af de strækninger, som ligger længst fra servicemålene med henblik på at identificere umiddelbare løsninger.
- Implementering af intelligent busprioritering, hvor bl.a. bussernes forsinkelser indgår i vægtningen, når busser prioriteres i signalanlæg
- Videreudvikling og optimering af Compass4D-projektet, hvor busserne igennem Kgs. Nytorv bliver prioriteret og deler informationer med signalanlæggene

Andre indsatser i 2016

- Signaloptimering på HCAB
- Signaloptimering på Jagtvej
- Ombygning af signalanlæg på Vigerslev Allé ifm. med udbygningen af Carlsberg-byen
- Busprojekt på Frederikssundsvej
- Busfremkommelighedsprojekt for linje 3A på Enghavevej og Blegdamsvej

Status på servicemål for biler pr. 31.12.2015



Figur 5 viser de otte ruter, hvor der er servicemålene for biltrafikken. Af tabel 3 fremgår status på servicemål 2018 sammenlignet med den målte rejsetid i 2014 på de pågældende strækninger. Tallene for 2015 foreligger først fra Vejdirektoratet i sommer 2016.

Nøgletal for biler

	Morgen myldretid		Eftermiddags myldretid	
	Retning mod byen	Retning ud af byen	Retning mod byen	Retning ud af byen
Antal strækninger med servicemål	8 strækninger	8 strækninger	8 strækninger	8 strækninger
Strækninger uden data	0	0	0	0
☺ (På niveau med servicemål 2018)	0	0	0	1
☹ (ikke på niveau med servicemål 2018)	8	8	8	7
Gennemsnitsafvigelse	Ca. 3 min. 19 sek.	Ca. 3 min. 57 sek.	Ca. 3 min. 8 sek.	Ca. 3 min 32 sek.
Gennemsnitsafvigelse i procent	23 procent.	26 procent.	22 procent.	24 procent.

Hvad gør Københavns Kommune?

ITS programmet i 2016 og 2017

- Signaloptimering af 4 strækninger med fokus på bilernes fremkommelighed.
- Implementering af it-baseret trafikledelsessystem
- Intern analyse af de strækninger, som ligger længst fra servicemålene med henblik på at identificere umiddelbare løsninger.

Andre indsatser i 2016

- Signaloptimering på HCAB
- Signaloptimering på Åboulevard-linjen
- Bedre fremkommelighed på vejnettet, hvor der foretages mindre justeringer i krydsene Folehaven/Æblehaven, Folehaven/Nøddehaven, Sydhavns Plads/Vasbygade, Sallingvej/Rebildvej og Frederiksborgvej/Emdrupvej

PIXIUDGAVE

REDEGØRELSE FOR **TRAFIKAFVIKLING 2015**

Status for Københavns Kommunes
servicemål for trafikledelse

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen
Byens Anvendelse
Center for Trafik og Byliv

April 2016



KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen