

Pia Lindgren

Fra: TMFKP Sekretariat
Emne: Svar på spørgsmål stillet af MB Niels E. Bjerrum (A) om forskellige trafikale betragtninger, 17. juli 2021 eDoc nr. 2021-0227420

Fra: TMFKP MKB Rådhuspost
Sendt: 20. august 2021 09:37
Til: Niels E. Bjerrum (Borgerrepræsentationen)
Emne: Svar på spørgsmål stillet af MB Niels E. Bjerrum (A) om forskellige trafikale betragtninger, 17. juli 2021 eDoc nr. 2021-0227420

Kære Niels E. Bjerrum, MB

På vegne af vicedirektør Lone Byskov, Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold, fremsendes hermed svar på dine spørgsmål stillet den 17. juli 2021 om forskellige trafikale betragtninger.

Med venlig hilsen

Rune Petersen
Politisk koordinator, specialkonsulent
MKB Sekretariat

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen
Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold



Besvarelse vedrørende henvendelse fra Niels E. Bjerrum om forskellige trafikale betragtninger

Medlem af Borgerrepræsentationen Niels E. Bjerrum har 17. juli 2021 stillet følgende spørgsmål til Teknik- og Miljøforvaltningen.

Spørgsmål

Kære TMF,

Nedenfor er listet nogle gode ideer og trafikinput som jeg har modtaget fra en borger - håber i vil se på mulighederne i disse og komme med en tilbagemelding:

1) Skt. Kjelds Plads er blevet smuk, men desværre også livsfarlig for cyklister: Alle cykelstierne ind i pladsen munder ud i bilbaner på steder med håbløst udsyn for både biler og cykler, og gaden bøjer for blødt til at bilerne tager farten af, men nok til at de svinger på for cyklister uforudsigelige måder. Det hjælper heller ikke at den måde cykelstierne krydser gaden ikke er specielt intuitive. Den hurtige løsning er at lave fuldt stop for bilerne ved alle potentielle konfliktpunkter, men der er sikkert mere elegante måder at gøre det.

2) Borups Allé og det meste af Tagensvej er grundlæggende forkert tænkt: Ingen vej i København har brug for tre bilspor i hver retning (+ svingbaner!). Inddrag den inderste kørebane i hver retning til BRT, og den næstinderste til grøn helle og passagerplatforme til stoppestederne, og de steder hvor der er fire baner i hver retning den yderste til bredere fortov og cykelstier, og heller imellem cykelsti, bilbane og imellem cykelsti og fortov.

3) Mange steder stopper cykelstien op til et kryds og munder ud i en svingbane. De giver enormt mange farlige situationer, hvor bilister tror at de kan overhale uden den nødvendige afstand. Se f.eks. krydset imellem Jagtvej og Østerbrogade.

4) Få de parkerede biler væk fra gaden og ind i parkeringshusene. F.eks. igennem en provenueneutral udligning imellem prisen for de forskellige muligheder. De frigivne gadeparkeringspladser kan laves om til handicapparkering, cykelsti, fortove, bedre busstoppesteder, pladser til vareaflysning (der i dag ofte holder i busstoppestederne eller

19-08-2021

Sagsnummer i F2
2021 - 3541

Dokumentnummer i F2
217230

Sagsnummer i eDoc
2021-0227420

Mobilitet, Klimatilpasning og
Byvedligehold
Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

cykelstien). På dette punkt (som det absolut eneste) viser Ørestaden vejen frem. (Alt andet ved Ørestadens byplanlægning er opfundet i enten Helvede eller New Jersey, men lige netop fraværet af gadeparkering er godt.)

5) Smartere lysregulering - lyskurve bør som standard være grønne i alle retninger for fodgængere og cyklister, og røde for bilister. Når en bil kører op til krydset og holder stille bag stoplinjen skal en vægtmåler i vejen give signal til lyset om at begynde at skifte. Ved høj trafik vil det føre til samme trafikregulering som i dag (fordi der altid holder biler og venter alligevel), men ved lav trafik giver det prioritet til cyklister og fodgængere. Det har også den fordel at biler der kører ud over stoplinjen ikke bliver talt med som ventende, hvilket der kunne være en (tiltrængt) pædagogisk effekt af.

6) Bedre forhold for venstresvingende cyklister - i de fleste kryds er det umuligt for mere end 2-3 cyklister ad gangen at køre lige over og holde for venstresving uden enten at komme ind i fodgængerfeltet eller være i vejen for cyklister der skal ligeud. Se f.eks. Trianglen, hvor Østerbrogade møder Nordre Frihavnsgade. Der er brug for at venstresvingende cyklister får deres egen lysfase, hvor der er rødt for biler der skal ligeud, og en opmarkeret svingbane til cyklerne, så der ikke skal opmarcheres 10-20 cyklister til venstresving. Hertil et afmærket opmarcheringsområde hvor den del af de venstresvingende cyklister der ikke når den dedikerede venstresvingsfase kan køre lige over og vente på grønt i den anden retning (inddrag noget bilbane - der er alligevel for mange svingbaner i det kryds).

7) Længere fodgængerfaser i lysreguleringen i Vibenhus runddel - fodgængere der bevæger sig i et hurtigt men ikke hastende tempo kan ikke nå over Lyngbyvej i en fase, og bliver derfor fanget på midterhellen. Det er ret ubehageligt - bilerne kører tæt på, der er ingen afskærmning, og man kan lugte at det langt fra er alle bilerne der overholder grænseværdierne for partikelforurening. Generelt bør lyskrydsenes faser være tilpasset fodgængernes behov først, derefter busser, derefter cyklister, og kun til sidst bilernes.

Svar

Ad 1) Skt. Kjelds Plads

Forvaltningen er bekendt med, at beplantningen omkring Sankt Kjelds Plads flere steder er meget tæt og at nogle oplever særligt vejene omkring rundkørslen som utrygge.

Når forvaltningen laver større ændringer vejene i byen, følger forvaltningen tæt, hvordan forholdene opleves, og vurderer ud fra

borgerhenvendelser, registrering af ulykker m.m., om der skal laves trafikale justeringer af området.

Der er allerede etableret flere mindre ændringer, og de betragtninger, der fremgår af borgerhenvendelsen til Niels E. Bjerrum, vil indgå en videre drøftelse af, hvordan der kan skabe en tryk og sikker plads og trafikafvikling.

Ad 2) Borups Allé / Tagensvej

Teknik- og Miljøudvalget annullerede 2. etape af projektforslag for Tagensvej 15. marts 2021. Den sidste fase handlede om at forbedre fremkommeligheden for busserne, og forbedre forholdene for cyklister og fodgængere. Der er fortsat behov for en forbedring af færdslen på Tagensvej, men det var ikke muligt at finde en god løsning på sidste fase.

Ad 3) Cykelstier frem mod kryds

Interne ulykkesanalyser og analyser foretaget af Vejdirektoratet peger entydigt på, at udformningen, hvor ligeudkørende cyklister og højresvingende biler deler arealet frem mod krydset, er langt sikrere, end hvor cykelstien er ført helt frem til krydset.

Årsagen er, at bilister og cyklister bliver mere opmærksomme på hinanden, og at konflikten helt fremme i krydset, bliver mere enkel, da bilisten – der er kommet ind til kantstenen, ikke i samme grad behøver at have sit fokus mod hurtigtgående cyklister bagfra, men kan fokusere mere på fodgængere og andre trafikanter i krydset.

Forvaltningen er dog bekendt med, nogle cyklister oplever udformningen, hvor man skal dele pladsen som utryk, og forvaltningen arbejder derfor løbende på at finde alternative løsninger, hvor konflikten er signalreguleret, eller der etableres blå cykelfelter mellem de højresvingende og ligeudkørende biler.

Ad 4) Gadeparkering

Mange ønsker at gøre København til en by for mennesker ved at fjerne parkerede biler fra gaderne og flytte dem ind i parkeringshuse – gerne underjordiske. Fra politisk side sikres dette via lokalplaner og byggetilladelser i meget stort omfang i de nye byudviklingsområder som Ørestad, Sydhavn, Grønttorvet, Carlsberg Nordhavn mv. I de gamle bydele vedtog kommunen en senere revideret parkeringsstrategi i juni 2005, hvor der skulle oprettes parkeringshuse med vejstatus og fjernes parkeringspladser på gaderne. Omkostningerne ved at bygge de fortrinsvis underjordiske parkeringspladser var dog så høje, at strategien blev revideret, så der

blev etableret flere "billige" parkeringspladser på gaderne frem for de "dyre" parkeringspladser på gaderne.

Hvis antallet af parkeringspladser på gaderne skal nedbringes i de gamle bydele, kan det derfor kun realiseres gennem en politisk beslutning om en ny retning for København.

Ad 5) Trafiksignaler

Forvaltningen arbejder i stigende grad med, at signaler bliver trafikstyret, ved at censorer registrerer alle trafikantarter, for at sikre den bedst mulige trafikafvikling og sikkerhed for cyklister og fodgængere – samt busser og biler.

En løsning som foreslået om, at alle fodgængere og cyklister skulle have grønt samtidig, vil skabe mange konflikter, og fodgængere vil ofte blive taberne. Det er derfor også vigtigt, at krydsende cyklister og fodgængere signalsepareres.

Ad 6) Bedre forhold for venstresvingende cyklister

Indretning i krydsene som tilgodeser de forskellige trafikanter, kræver mange overvejelser om hvad der er muligt ift. pladsen og hvad der er det mest optimale ift. trafiksikkerheden og trygheden for de forskellige trafikanter. Separat venstresvingsbane for cyklister er kun egnet, hvor antallet af krydsende fodgængere er lavt, og hvor der er tilstrækkeligt med plads. Nye former for indretning af gaderne som cykelgader kan indføres, hvor der er mange cyklister og ikke for stor en biltrafik for, at der kommer den rigtige balance imellem trafikanterne. Nordre Frihavsgade bliver lavet om til en cykelgade, med henblik på, at trafikafviklingen skal forgå på cyklisternes og de bløde trafikanters præmisser. Projektet for en cykelgade på Nordre Frihavsgade forventes udført i 2022.

Ad 7) Længere fodgængerfaser i lysreguleringen

Signalers indretning er kompliceret, og netop Vibenshus Runddel er særligt kompliceret af at busserne skal have deres egen fase, når de kører i midten af krydset.

Forvaltningen tilstræber, at signaler indrettes, så det er muligt som raskt gående fodgænger at nå over i en grøn fase. Desværre er det ikke altid muligt, da det vil give meget lange rødtider for øvrige trafikanter, herunder cyklister og busser.

Svaret er offentligt tilgængeligt på kk.dk/artikel/spørgsmål-til-teknik-og-miljøudvalget.

Lone Byskov
Vicedirektør