



Til Teknik- og Miljøudvalget

24. august 2018

Svar på spørgsmål fra Alternativet om, på hvilke strækninger, cykler og busser kan prioriteres

Sagsnr.
2018-0125767

Dokumentnr.
2018-0125767-13

Sagsbehandler
Anders Jørgensen

Alternativet har i forbindelse med indstillingen ”Servicemål for trafikken – status på opfyldelse for 2017”, der behandles i Teknik- og Miljøudvalget den 27. august 2018, spurgt til alternative måleruter.

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer ikke, at der er signaltekniske og faglige hindringer i at optimere for cykler og busser på bekostning af biler. Dette kan i princippet gennemføres på hele vejnettet i København.

Der er dog en række politiske og strategiske bindinger for, hvor langt forvaltningen kan gå indenfor det nuværende politiske mandat.

Servicemålene og principper for prioritering af trafikledelse er godkendt af Teknik- og Miljøudvalget den 22. september 2014, og indgår i Teknik- og Miljøforvaltningens administrationsgrundlag for trafikledelse i København.

Administrationsgrundlaget skal således bl.a. udstikke retningslinjer for prioritering af trafikken, og være forvaltningens grundlag i den daglige trafikledelse for at sikre god fremkommelighed, uden at forringe trafiksikkerheden. Der er i alt 7 strækninger med servicemål for cykler, 9 strækninger med servicemål for busser og 8 strækninger med servicemål for biler.

I 2017 har der været særligt fokus på:

- Optimering for busser på Gl. Køge Landevej, Tagensvej, Nørre Voldgade og Torvegade, et fokus som også er fortsat i 2018. Forvaltningen har oplevet systemtekniske udfordringer med at prioritere busser. Forvaltningen vurderer, at disse udfordringer har påvirket fremkommeligheden, og dermed resultatet for servicemålet, for en række centrale buslinjer med servicemål.
- Optimering for cykler på Vesterbrogade, Torvegade og Farimagsgade, et fokus som er fortsat i 2018.
- Optimering for biler på Søgade, Ring2 Vest og Amager Fælledvej, et fokus som også er fortsat i 2018.

Samlet set er der på ITS-området gennemført signaloptimering på 12 udvalgte del-strækninger med servicemål i København for cykler,

Sekretariat MAB

Njalsgade 13
Postboks 380
2300 København S

EAN nummer
5798009809452

busser, fodgængere og biler (ca. 100 ud af kommunens ca. 360 signalanlæg). Arbejdet med disse signaloptimeringer forventes afsluttet i 2018. For at nå servicemålene i 2018, er der behov for en yderligere indsats i forhold til fremkommeligheden for særligt cykler og busser, en indsats der ligeledes mangler finansiering.

I forhold til yderligere signaloptimering på cykelområdet, så vedtog en enig Borgerrepræsentation den 1.12.2011 Københavns Cykelstrategi 2011-2025, hvor følgende bl.a. indgår:

- ”PLUS-nettet som består af udvalgte Grønne Cykelruter, Supercykelstier og de mest belastede cykelveje. På PLUSnettet sikrer særlig høj standard for plads, krydsninger og vedligehold, at mange cyklister kan færdes trygt og komfortabelt og i det tempo, der passer den enkelte.”
- Mål om 15 % reduktion i samlet rejsetid på cykel i 2025, sammenlignet med 2012. Målet dækker både over signalmæssige forbedringer og geometriske / fysiske forbedringer, fx Inderhavnsbroen, cykling mod ensretningen mv. Vi opgør den samlede rejsetid ud fra en kombination af gennemsnitshastighed, foretaget via free flow GPS-målinger samt simulerede rejsetider via I bike APPen.

Der er endvidere udpeget 20 signalregulerede kryds i Cykelprioriteringsplan 2017-2025, som primært er udvalgt på baggrund af borgerinput og ulykkesdata. Planen er vedtaget af Borgerrepræsentationen 30. marts 2017.

Det skal også nævnes, at Borgerrepræsentationen (A, B, F og V) den 19. april 2018 godkendte det strategiske busnet for, hvordan busserne skal køre i København, når Cityringen åbner i 2019

Endelig skal det nævnes, at Teknik- og Miljøforvaltningen har fremsendt et budgetnotat ”TM 87 Strategi for trafik og mobilitet” til Budget 2019.

Sammenfatning

Der er ikke signaltekniske og faglige hindringer i at optimere for cykler og busser på bekostning af biler i byen. Men en ændring af forvaltningens nuværende administrationsgrundlag for trafikoptimeringer kræver politisk beslutning om nye mål og prioriteringer for fremkommeligheden af den samlede trafikmængde på vejnettet i København.

Pia Holm Nielsen
Konstitueret vicedirektør