

12. Cykling mod ensretningen (2010-145556)

Udvalget skal godkende forvaltningens forslag til, hvordan der kan tilvejebringes grundlag for øget cykling mod ensretning i byen.

INDSTILLING OG Beslutning

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget godkender,	
1.	at Teknik- og Miljøforvaltningen ved hjælp af ”skilteløsningen” (se nedenfor) gennemfører cykling mod ensretningen på de ca. 10 strækninger, hvor dette er muligt.
2.	at Teknik- og Miljøforvaltningen fremover i prioriteringen af tiltag til at gennemføre cykling mod ensretningen tager udgangspunkt i den fremlagte oversigt (bilag 1).
3.	at medlemsforslag om cykelstier mod ensretningen (2010-6416), stillet af Radikale Venstre og SF og godkendt på Teknik- og Miljøudvalgets møde den 26. april 2010, hermed er adresseret.

Problemstilling

Teknik- og Miljøudvalget har med et medlemsforlag af 26. april 2010 (sag nr. 2010-6416) efterspurgt en undersøgelse af, hvor der kan etableres cykling mod ensretningen samt et estimat over udgifterne forbundet med etableringen af dette. Forvaltningen vender nu tilbage med svar herpå.

Cyklisterne i København må i dag køre omveje på grund af ensretninger, der oprindeligt er indført for at regulere biltrafikken. For at forbedre cyklisternes fremkommelighed og reducere deres rejsetid på en billig måde, bør cyklister generelt undtages denne regulering.

Der eksisterer i dag 50 km. ensrettede gader hvor, det ikke er muligt at cykle mod ensretningen.

Løsning

Ophævelsen af ensretninger for cyklister vil med stor effekt, og for relativt få midler, medvirke til at nå det i Cykelpolitik 2002-12 opstillede mål om en 10 % forøgelse af cyklisternes rejsehastighed. Ved at fjerne omveje for cyklisterne styrker man cyklens konkurrenceevne. Dermed bidrager man også til at nå miljø- og CO₂-målsætninger i Miljømetropolen Vores vision CPH 2015 samt Klimaplanen.

Der er principielt tre måder, hvormed man kan lovliggøre cykling mod ensretningen (se fotos i bilag 2):

1. **”Skilteløsningen”** (indkørselsforbud) bruges til at hindre gennemkørende biltrafik. Sådanne steder kan cyklisterne i princippet trække forbi skiltet og derefter lovligt cykle videre. ”Al indkørsel forbudt” tavlen (rød med hvid bjælke) kan som regel blot udskiftes med ”indkørsel for motorkøretøjer forbudt” (den såkaldte ”skovtavle”). - Herved bliver cyklisternes passage af skiltet lovlig. Løsningen er anvendelig i nogle få mindre gader med begrænset trafik. Politiet er generelt velvillig over for brugen af skilteløsningen.

2. **"Slipseløsningen"** består af markeringer af cykelarealer ved kryds. Disse bemalinger er som regel ca. 10 m lange og kan ligne slips og eksisterer i dag mange steder i Indre By/Middelalderbyen og Brokvartererne. Desværre vil politiet ikke længere tillade denne løsning, selvom der er en mulighed for det i bekendtgørelsen (*Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning - nr. 783 af 6. juli 2006*) Politiet kræver i stedet etablering af cykelbane på hele forløbet mod ensretningen). Den ændrede holdning hos politiet er i forvaltningens øjne desto mere beklagelig, idet der er gode erfaringer med "slips", som både cyklister og bilister kender fra bybilledet.
3. **"Cykelbaneløsningen"** hvor der på hele strækningen etableres en 1,5 - 2,0 m bred modstrøms cykelbane/-sti. Denne løsning er den klart mest indgribende, både hvad angår anlægsudgifter og konsekvenser for bil-parkering. Løsningen anvendes på strækninger, hvor der er biltrafik i et omfang der gør hverken løsning 1 eller 2 forsvarlig. Forvaltningen er i en nogle tilfælde enig med politiet i at cykelbaneløsningen er nødvendig.

I de seneste år har forvaltningen gennemført en række projekter med cykling mod ensretningen. Senest har Teknik- og Miljøudvalget 27. september 2010 (2010-115370) godkendt 10 projekter hvor skilteløsningen er anvendt, og tre hvor cykelbaneløsningen er taget i anvendelse, Projekter der nu er udført eller under udførsel. Desuden er der i budgettet for 2011 afsat midler til realisering af cykling mod ensretningen i Gothersgade og på Bremerholmen. Dette er begge gader med biltrafik i et omfang, der indebærer at cykelbaneløsningen vælges.

Forvaltningen foreslår med denne indstilling, at skilteløsningen tages i anvendelse, hvor det er muligt. Da politiet er velvillig overfor denne løsning, vil den kunne anvendes en række steder i byen og medføre umiddelbare forbedringer for byens cyklister. Se bilag 1 for eksempler på, hvor i byen denne løsning kan tages i anvendelse. Løsningen har normalt ingen konsekvenser for antallet af parkeringspladser og kan efter forvaltningens vurdering gennemføres hurtigt, billigt og indenfor eksisterende driftsbudget (10.000- 20.000 kr. pr strækning.) Det er dog væsentligt at pointere, sådan som det også redegøres for i bilag 1, at skilteløsningen kun vurderes at kunne tages i anvendelse på ca. 10 strækninger i byen.

Derudover har forvaltningen med vedlagte notat (bilag 1) tilvejebragt et overblik over mulighederne for cykling mod ensretningen, inklusiv principper for prioritering. Notatet vil fremadrettet tjene som guideline for forvaltningens arbejde med at ophæve ensretninger i byen.

Økonomi

Gennemførelse af skilteløsningen kan efter forvaltningens vurdering gennemføres inden for forvaltningens eksisterende driftsbudget (10.000- 20.000 kr. pr strækning).

Der kan på nuværende tidspunkt ikke gives et præcist bud på, hvad det vil koste at ophæve ensretningen på alle egnede strækninger i kommunen, hvor skilteløsningen ikke kan anvendes. Et skøn, baseret på enhedspriser (se bilag 1) er imidlertid, at en samlet pakke vil koste 15 - 20 mio. kr., hvis slipseløsningen kan bruges. Hvis politiet fastholder kravet om cykelbaneløsningen, vil investeringen være i størrelsesordenen 60-70 mio. kr. Det er væsentligt at pointere, at skønnet kun omfatter anlægsudgifter. Dvs. indtægtstab for kommunen ved nedlæggelse af parkeringspladser er ikke indregnet. Hvis slipseløsningen anvendes vil der kun skulle nedlægges få parkeringspladser,

mens Cykelbaneløsningen ville betyde nedlæggelse af flere tusinde parkeringspladser, hvis denne løsning anvendes i større skala.

Videre proces

Efter udvalgets godkendelse vil forvaltningen tage skilteløsningen i anvendelse de steder, hvor det viser sig muligt. Endvidere vil bilag 1 fremadrettet tjene som guideline for forvaltningens arbejde med at ophæve ensretninger i byen.

Idet ensretningen af en lang række gader reelt er udelukket, hvis ikke slipseløsningen igen kan tages i anvendelse, vil forvaltningen fortsætte dialogen med politiet om muligheden herfor.

Hjalte Aaberg

/Niels Tørsløv

bilag

[Bilag 1: Ensrettede strækninger i København. Principper for prioritering og eksempler](#)

[Bilag 2: Illustrationer af de tre mulige løsninger samt status over ensretning i Indre By](#)

Teknik- og Miljøudvalgets beslutning den 13.12.2010

SF, Socialdemokraterne og Enhedslisten stiller ændringsforslag om, at der tilføjes et 4. at-punkt til indstillingen:

"4. at der udarbejdes en evaluering af trafikikkerheden inden udgangen af 2011."

Ændringsforslaget blev vedtaget.

Indstillingen blev godkendt.

