



## **Bilag 1.**

### **Ensrettede strækninger i København, principper for prioritering og eksempler**

Med baggrund i ønsket om at indføre øget cykling mod ensretningen redegør dette notat for en række forhold vedrørende sagen:

1. Løsninger til lovliggørelse af cykling mod ensretningen
2. Hvilke løsninger kan anvendes hvor?
3. Konkrete forslag til prioriterede strækninger, hvor "skilteløsningen" kan anvendes
4. Konkrete forslag til prioriterede strækninger, hvor "cykelbaneløsningen" kan anvendes
5. Principper til prioritering af strækninger, hvor "slipseløsningen" kan anvendes (brugen af denne løsning er betinget af at politiet ændrer holdning til brugen heraf)
6. Omkostninger ved de enkelte løsninger
7. Handlemuligheder i forhold til at ændre politiets holdning til slipseløsningen

#### **1. Løsninger til lovliggørelse af cykling mod ensretningen**

**"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.

**"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.

#### **Center for Trafik**

Islands Brygge 37, 2. Sal  
Sekretariatet  
Postboks 450  
2300 København S

Telefon  
3366 3186

E-mail  
mikkha@tmf.kk.dk

EAN nummer  
5798009488145

www.tmf.kk.dk

**”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.

## **2. Hvilken løsning kan anvendes hvor?**

### **”Skilteløsningen”**

På et begrænset antal gader er det muligt at bruge skilteløsningen idet der er tale om punktreguleringer (kun ved denne reguleringstype kan skilteløsningen anvendes). En række gader med punktreguleringer realiseres i forbindelse med den såkaldte ”700.000 kr. pulje”, der allerede er udmøntet. I alt bliver cykling mod ensretning tilladt i 10 gader i forbindelse hermed. Tilbage er mellem 4 og ca. 10 andre strækninger, som det foreslås at forvaltningen realiserer indenfor eksisterende økonomi.

### **”Cykelbaneløsningen”**

På gader i de højere vejklasser (fordelingsgader) er løsningen typisk cykelbane/-sti mod ensretningen, idet der ofte vil være en del biltrafik. Denne type gader har forvaltningen taget fat i på de sidste par år og Teknik- og Miljøudvalget har bevilget midler til at realisere et antal af disse (Bremerholmlinjen, Landsdommervej og Gothersgade).

### **”Slipseløsningen”**

På de resterende ca. 40 km gader mener forvaltningen at slipseløsningen er den rigtige, da den er forståelig for trafikanterne og fortæller bilisterne at de må forvente modstrøms cyklister. Det skal bemærkes, at skilteløsningen” af formelle grunde i øjeblikket ikke kan anvendes på grund af politiets holdning hertil. Sidst i dette notat præsenteres en oversigt over handlemuligheder i forhold til at påvirke politiets holdning.

## **3. Konkrete forslag til prioriterede strækninger, hvor ”skilteløsningen” kan anvendes**

De få gader der stadig kandiderer til en skilteløsning prioriteres højt, da de er billige og kan gennemføres af forvaltningen indenfor den eksisterende økonomi. Enkelte er taget ud af stedspecifikke grunde.

Følgende er **højt prioriterede**:

- Amaliegade
- H.C. Lumbyes Gade
- Nørretofte Allé
- Valby Tingsted

Listen er ikke endelig og kan måske komme til at omfatte op til ca. 10 gader.

#### **4. Konkrete forslag til prioriterede strækninger, hvor ”cykelbaneløsningen” kan anvendes**

En del større gader som kandididerer til cykelbaneløsningen forsynes snart med modstrøms cykelsti-/bane. Det gælder Bremerholmlinjen, Gothersgade og Landsdommervej. I denne kategori findes også nogle gader, som forvaltningen ikke går videre med af stedspecifikke grunde. Fx fungerer St. Kongensgade og Bredgade, der er ensrettede i hver sin retning, godt også for cyklister. Sølvgade og Webersgade er også ensrettede i hver sin retning og en modstrøms cykelsti-/bane i Sølvgade vil nødvendiggøre en større krydsombygning ved Sølvtorvet.

Følgende ca. 4-5 km gader vurderer forvaltningen som **højt prioriterede** i forbindelse med det videre arbejde:

- Birkedommervej
- Borgergade
- Brysselgade
- Brønshøjvej
- Kjeldsgårdsvej
- Kronprinsessegade
- Ålandsgade
- Forvaltningen vurderer, at det på ca. 10 gader fra kategorien mindre gader bliver nødvendigt at bruge ”Cykelbaneløsningen”.

Listen er ikke endelig.

#### **5. Principper til prioritering af strækninger, hvor ”slipseløsningen” kan anvendes**

Ca. 40 km gader hvor cykling ikke allerede er tilladt, ligger i en mellemgruppe hvor hverken skilteløsningen eller cykelbaneløsningen som udgangspunkt er anvendelige. Disse gader har forvaltningen i de senere år undladt at indstille til politisk behandling, da politiet er imod slipseløsningen, der efter forvaltningens mening bør bruges på langt de fleste gader af denne type. Denne løsning foreslås derfor som standardløsning.

Hvis det antages, at gaderne i puljen af lokalgader hvor kommunen gerne vil tillade cykling i fremtiden, fordeler sig på løsningskategorierne på samme måde som for de gader hvor cykling allerede er tilladt - og hvis det også antages at alle disse ensretninger skal ophæves (i praksis kan der være strækninger, hvor det ikke er fornuftigt pga. stedspecifikke grunde), betyder det at slipseløsningen kan bruges på ca. 40 km gader, mens der måske skal etableres ”Cykelbaneløsning” på ca. 10 gader (se listen ovenfor).

Den store pulje på ca. 40 km kunne prioriteres ved hjælp af et værktøj Rambøll har udviklet for forvaltningen. Værktøjet indberegner biltrafikmængder, tung trafik, bustrafik, gadebredder, parkering i højre og venstre side, tilstedeværelse af cykelsti og fortov og strækningsuheld. Dertil mere behovsorienterede parametre som handelsaktiviteter, cykeltrafikmængder og aktiviteter i gaden.

Brug af denne metode har tidligere resulteret i en ”Top 50” som med forsigtighed har været anvendt ved udpegningen af de gader som indgik i ”700.000 kr. puljen” (indstilling godkendt af TMU 27-9-2010). Tilbage fra denne liste er (efter en frasortering af gader af stedspecifikke grunde) følgende gader hvor slipseløsningen efter forvaltningens mening kan bruges:

Følgende kandidater til ”**Slipseløsninger**” kunne således **prioriteres højt**:

- Colbjørnsensgade
- Eskildsgade
- Helgolandsgade
- Linnésgade
- Odensegade
- Ovengaden neden Vandet
- Peder Skrams Gade
- Prinsessegade
- Rømersgade
- Saxogade
- Sigbrits Allé
- Tordenskjoldsgade
- Ved Klosteret
- Victoriagade

Listen er ikke endelig

Da det er svært at tro på, at brug af alle de nævnte parametre vil give det bedste resultat, vil forvaltningen i forbindelse med det videre arbejde med prioriteringen lægge vægt på behovsorienterede parametre, især på hvor mange cyklister der kan få glæde af at ensretningen ophæves. I sagens natur kendes kun cykeltrafikmængderne med ensretningen, men det kunne antages, at der er et tilsvarende potentiale mod ensretningen. Efter en manuel justering for smutvejs-potentialer (både for enkelte gader og sammenhængende gader) kan der gives et bud på en prioritering.

I den takt, der bevilges midler til slipseløsninger, kan der foretages den nødvendige videre behandling og kvalitetssikring af projekter i denne kategori.

Det bør herunder overvejes, om ophævelse af ensretninger bør ske områdevis i byen, eller mere spredt.

Praktiske erfaringer med udarbejdelse af oplæg om ophævelse af ensretninger har vist, at en besigtigelse af de lokale forhold er særdeles vigtig for sortering/kassering af kandidater samt i selve prioriteringen. Google Street View vil i et vist omfang kunne bruges i en screeningsproces. En samlet vurdering af hver enkelt gade skal afslutningsvis foretages af forvaltningen.

Det vil kunne resultere i en meget lang liste, der kunne betegnes bruttoliste "Slipseløsningen". Herefter kan der trækkes en streg i sandet, så fx de øverste 100 gader placeres en højt prioriteret pulje, mens resten får lavere prioriteret. Der vil også være en liste over gader hvor forvaltningen af stedspecifikke grunde ikke mener at ensretningen for cyklister skal ophæves.

Der tages forbehold for politiets konkrete godkendelse af de konkrete projekter, men også for om de overhovedet vil godkende brug af "Slipseløsningen".

## **6. Omkostninger ved de enkelte løsninger**

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 baseres på enhedspriser. Enhedsprisen for cykelbaner mod ensretningen er sat til 1,5 mio. kr. per kilometer og slipseløsninger per kryds til 35.000 kr. 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. at indtægtstab for kommunen ved nedlæggelse af parkeringspladser er ikke indregnet. Hvis slipseløsningen anvendes vil der kun skulle nedlægges få parkeringspladser, mens Cykelbaneløsningen ville betyde omfattende nedlæggelser af parkeringspladser, hvis denne løsning anvendes i større skala.

## **8. Handlemuligheder i forhold til at ændre politiets holdning ift. slipseløsningen**

Da politiet er imod slipseløsningen er der ca. 40 km gader, hvorpå forvaltningen finder at denne løsning er den mest anvendelige, men hvor den i udgangspunktet ikke må tages i anvendelse.

For at håndtere dette kan følgende handlemuligheder bringes i spil:

- Borgmesteren søger, fx i forbindelse med et møde med politiet, at ændre politiets holdning
- Kommunen arbejder for en ændring af bekendtgørelsen
- Der etableres cykelbaner mod ensretningen på de højest prioriterede af de gader hvor forvaltningen ellers har vurderet at en "Slipseløsning" er fuldt tilstrækkelig
- Visse ensretninger ophæves for alle trafikarter (altså også biler), hvorefter bekendtgørelsen ikke er relevant
- Kommunen accepterer at cyklisterne ikke må køre mod ensretningen på en stor del af byens gader