

Trafikdage 2008

Af Maria Wass-Danielsen, Københavns Kommune, Center for Trafik
Email: marwas@tmf.kk.dk

11-08-2008

Ny vejnetsplan for Københavns Kommune**Indledning**

Teknik- og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune har netop udarbejdet et oplæg til en ny vejnetsplan for kommunen. Det overordnede mål er at koncentrere biltrafikken på de større veje og i endnu højere grad end tidligere styrke de bymæssige kvaliteter i de enkelte bydele ved at introducere en ny vejklasse kaldet strøggader.

Desuden er det et vigtigt mål, at vejnetsplanen bliver et redskab, der aktivt kan bruges til planlægning og prioritering på vejområdet. Helt konkret skal planen kunne vises oversigtligt på et kort, men samtidig fungerer som en database med oplysninger om den enkelte vej.

Planen bliver først fremlagt for politikerne i Teknik- og Miljøudvalget i september. Den politiske behandling kan give anledning til justeringer i vejnetsplanen, og dette oplæg samt oplægget på Trafikdage 2008 må derfor anses for at være de foreløbige resultater af arbejdet med vejnetsplanen.

Dette paper beskriver metoden bag udarbejdelsen af vejnetsplanen samt de trafikpolitiske principper, der ligger bag planen. Selve vejnetsplanen, hvor man kan se vejenes inddeling i vejklasser på et kort, fremgår ikke af dette paper, men vil indgå i oplægget på Trafikdage 2008

Baggrund

Som led i udarbejdelsen af Kommuneplan 2009 skal den eksisterende vejnetsplan for København revideres.

Desuden er det stigende bilejerskab og den stigende pendling i regionen med til at sætte trafiksystemet i København under pres, og den øgede trafik giver flere steder problemer med at udnytte de bymæssige kvaliteter. Der er derfor behov for en gennemgang af vejnettet med henblik på at fastsætte, hvilken funktion hver enkelt vej skal have i fremtiden samt hvilke trafikarter, der skal opprioriteres på hvilke strækninger.



Hvad er en vejnetsplan?

En vejnetsplan omfatter en klassificering af kommunens vejnet. Københavns Kommunes vejnet har traditionelt været inddelt i følgende klasser: Regionale veje, fordelingsgader, bydelsgader og lokalveje. Veje indenfor samme vejklasse anses for at have samme trafikale funktion selvom de ikke nødvendigvis har samme udformning.

Målsætning for ny vejnetsplan

Den overordnede målsætning for den nye vejnetsplan beskrevet i punktform nedenfor.

Målsætning

Vejnetsplanen skal være:

- det strategiske grundlag for kommunes administration og planlægning herunder prioritering på vejområdet
- et redskab til at sikre vejenes trafikale funktion med fokus på tilgængelighed, fremkommelighed, sikkerhed, tryghed og æstetik

Helt konkret er det målet at koncentrere biltrafikken på de overordnede veje og i højere grad end tidligere styrke de bymæssige kvaliteter i de enkelte bydele ved at introducere en ny vejklasse kaldet strøggader. Strøggaderne skal være det handelsmæssige samlingspunkt i bydelen - her skal biltrafikken foregå på de bløde trafikanters præmisser.

Vejnetsplanen afspejler de trafikale målsætninger i kommunen og er tæt koordineret med de øvrige planer i byen f.eks. arbejdet med tung trafik, bydels- og trafikplaner, trafiksikkerhedsplan etc.

Metoden til udarbejdelse af vejnetsplanen

Udarbejdelsen af vejnetsplanen blev opdelt i følgende faser:

- Kortlægning af vejenes nuværende karakteristika dvs. trafikmængde, tværprofil, uheld, funktioner langs vejene osv. Dette anvendes som baggrund for en definition af vejklasserne og for at vurdere vejenes nuværende og fremtidige funktion.
- Definition af de fremtidige vejklasser herunder servicemål for de forskellige trafikanttyper, for driftsmæssige forhold og evt. for miljømæssige forhold.

- Udpegning af trafiknet for de enkelte trafikantgrupper herunder biltrafik, tung trafik, kollektiv trafik og cykel-/fodgængertrafik.
- Revision af den eksisterende vejnetsplan.
- Opbygning af administrationsværktøj

Kortlægning

Ved en kortlægning af vejens nuværende karakteristika har det været kommunens ønske, at få svar følgende spørgsmål:

- Skal vi beholde det nuværende vejhierarki eller skal vejklasserne og deres definition ændres?
- Hvilken funktion ønsker vi den enkelte vej skal have i fremtiden?

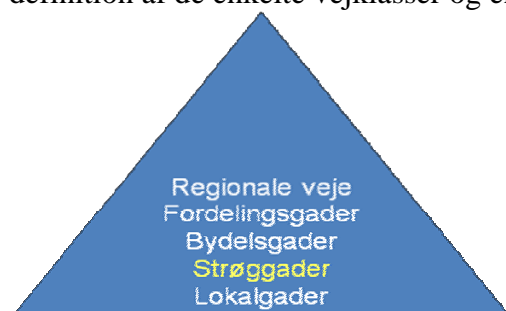
Kortlægningen har dannet grundlag for en analyse af en række karakteristika for vejene i de nuværende vejklasser. Der blev på denne baggrund opstillet intervaller for ”typiske” værdier for vejklassen for f.eks. trafikmængde (biltrafik, tung trafik, cykeltrafik), randfunktioner og udformning.

På den måde var det simpelt at udpege de strækninger som faldt udenfor vejklassens ”typiske interval”. De veje, som f.eks. havde en signifikant større (eller mindre) trafikmængde, end hvad der generelt var gældende for vejklassen, er blevet undersøgt nærmere med henblik på at bestemme, om disse skulle skifte vejklasse. De steder hvor en bydelsgade f.eks. havde ligeså meget trafik som en fordelingsgade har kommunen vurderet om det var hensigtsmæssigt, at denne strækning fik fordelingsgadestatus i fremtiden. Hvis man ikke har ønsket at opgraderer vejen til en højere vejklasse, er det blevet fremhævet, at her bør der gøres noget for at dæmpe den gennemkørende trafik

Kortlægningen viste, at visse bydels- og fordelingsgader har en hel særlig trafikalk funktion i og med, at de fungerer som handelsstrøg med en stor koncentration af datailhandel. Dette dannede baggrund for indførelse af en ny vejklasse i vejhierarkiet.

Nyt vejhierarki

På baggrund af den udarbejdede kortlægning er der opstillet et vejhierarki med 5 vejklasser som ses i figur 1. Der er indført en ny vejklasse kaldet strøggader. Nedenfor er en kort definition af de enkelte vejklasser og en mere uddybende beskrivelse af strøggaderne.



Figur 1. Forslag til nyt vejhierarki

I tabel 1 kan ses hvordan kommunens vejnet er fordelt på de forskellige vejklasser

Vejklasse	Vejlængde (m)
1. Regionalvej	73.686
2. Fordelingsgade	80.945
3. Bydelsgade	100.989
4. Strøggade	17.115
5. Lokalgade	738.043
I alt	1.010.778

Tabel 1. Vejlængder fordelt på vejklasse

Regionale veje

De regionale veje er forbindelser mellem København og den øvrige region. På disse veje, skal der sikres en hensigtsmæssig og glidende afvikling af biltrafikken. Hvor det er muligt skal der etableres busprioritering. Ved kommunegrænsen tilpasses kapaciteten efter den trafikmængde, som i praksis kan afvikles på byens gader.



Foto 1. Eksempel på regionalvej (Ågade)

Fordelingsgader

Fordelingsgader skal sikre forbindelse mellem bydelene. De skal indrettes under hensyntagen til såvel bil som kollektiv og cykeltrafik. Flere fordelingsgader bevæger sig igennem følsomme bymiljøer såsom skoleområder og detailhandelsaktiviteter. På sådanne delstrækninger afvikles trafikken på bymiljøets præmisser.



Foto 2. Eksempel på fordelingsgade (Jagtvej)

Bydelsgader

Bydelsgaderne skal sikre fordelingen og afviklingen af trafikken i de enkelte bydele. Den gennemkørende trafik søges minimeret gennem trafiksaneringer. Bus- og cykeltrafik prioriteres mindst ligeså højt som cykeltrafikken.



Foto 3. Eksempel på bydelsgade (Øster Farimagsgade)

Strøggader – en styrkelse af de lokale bydelscentre

En strøggade er et handelsmæssigt samlingspunkt for en bydel med en koncentration af detail- og dagligvarebutikker samt café og restaurantmiljø. Disse gader har herved en særlig funktion sammenlignet med øvrige bydels- og fordelingsgader, og bør derfor tildeles en særskilt vejklasse.

På strøggaderne skal der være gode muligheder for ophold langs vejen. Desuden skal det være nemt og trygt at krydse vejen, så butikker og caféer på begge sider er let tilgængelige. Dermed skabes en helhed i byrummet, hvor vejen ikke opleves som en barriere. Målet er, at strøggaderne får et sikkert, trygt og ikke mindst spændende fodgænger miljø, hvor man har lyst til at færdes og opholde sig.

Alle de udpegede strøggader er vigtige cykelforbindelser og benyttes af mange tusind cyklister hver dag. Det er derfor essentielt, at gaderne har gode cykelfaciliteter, så der skabes et trygt, sikkert og fremkommeligt trafikmiljø. Cykelparkering skal give mulighed for ophold langs vejen.

Den gennemkørende biltrafik på strøggaderne skal minimeres. Den øvrige biltrafik på gaden skal afvikles under hensyntagen til strøggademiljøet.

Bussernes fremkommelighed vil blive højt prioriteret på strøggaderne.

Hvilke gader er udpeget som strøggader

Det er kun gader der har en koncentreret detailhandelsaktivitet, som er udpeget til strøggader. Samtidig har det været et kriterium, at det kun er gader, hvor der findes et reelt alternativ for den gennemkørende biltrafik, som kan udpeges som strøggader.

Lokalgader

Lokalgader/boliggader skal sikre adgang til de funktioner, som er beliggende i de enkelte lokalområder herunder boliger, institutioner, erhverv etc.



Foto 4. Lokalgade (Ålborggade)

Service mål for de enkelte trafikanttyper

I forbindelse med udarbejdelsen af vejnetsplanen har det i projektgruppen været diskuteret, hvordan man kan definere konkrete mål for de enkelte trafikanttyper, der relaterer sig til deres serviceniveau. For biltrafikken kunne dette f.eks. være et mål for den maksimale forsinkelse på en strækning. For cyklister kunne serviceniveauet relateres sig til faciliteterne på strækningen dvs. cykelstibredde, prioritering i kryds osv.

Københavns Kommune vurderede, at det ville kræve en større dataindsamling og analyse at opstille sådanne konkrete service mål, hvilket der ikke har været ressourcer til i forbindelse med udarbejdelse af vejnetsplanen. I stedet for at opstille service mål for den enkelte trafikanttype er der opstillet en række mål/karakteristika for hver vejklasse, som fremgår i tabel 2. Tabellen er et udtryk for de overordnede karakteristika/retningslinier for de forskellige vejklasser, men der kan naturligvis være undtagelser, dvs. veje, der ikke følger nedenstående skema.

Karakteristika	Regionale veje	Fordelingsgader	Bydelsgader	Strøggader	Lokalgader/boliggader
Biltrafikmængde (6-18)	> 10.000 Typisk interval 30-40.000	> 10.000 Typisk interval 15-20.000	2-10.000	4-12.000	< 2.000
Hastighed	50-60 km/t (på særlige strækninger 70 km/t)	50 km/t	40 km/t	30-40 km/t	30-40 km/t
Kryds	Signalregulerede kryds eller prioriterede kryds, hvor regionalvejen har prioritet. Kryds samordnes.	Signalregulerede kryds eller prioriterede kryds, hvor den højeste klasse har prioritet	Signalregulerede kryds eller prioriterede kryds, hvor den højeste klasse har prioritet	Få kryds evt. med begrænsede svingmuligheder	Kryds internt i området udformes som vigepligtsregulerede kryds
Kørespor	2-6 kørespor	2-4 kørespor	2 kørespor	2 smalle kørespor eller et fællesspor (shared space)	1-2 kørespor
Fortov	Ja (hvis fodgængertrafik er tilladt)	Ja	Ja	Ja \geq 3 m	Ja
Cykelsti	Ja (hvis cykeltrafik er tilladt)	Ja eller cykelbaner	Helst, men ikke et krav	Ja \geq 3 m	Kun hvis hastighed er 50 km/t
Krydsningsmuligheder for fodgængere	Kun i egentlige kryds	I egentlige kryds og i forbindelse med midterheller	I egentlige kryds og i forbindelse med midterheller	Mange	Diffuse, men enkelte steder egentlige krydsninger f.eks. ved stikrydsninger, ud for skoler etc.
Gadeparkering	Tilladt hvor der er mere end 4 kørespor eller udenfor myldretiden i afmærkede båse	Tilladt langs kantsten evt. forbud i myldretiderne eller i afmærkede båse	Ved kantsten evt. forbud i myldretiderne	Afhængig af de lokale forhold	Ved kantsten
Forhold for bustrafik	Etablering af busbaner og forhold ved busstoppesteder vil afhænge af de aktuelle pladsforhold	Busstoppesteder i lommer eller ved kantsten ved kryds afhængig af en konkret prioritering i forhold til fremkommelighed	Busstoppesteder langs vejkant	Busstoppesteder langs vejkant eller i buslommer	Rutebunden bustrafik vil forsøges undgået
Varelevering	I afmærkede båse og/eller afgrænsede tidsrum	I afmærkede båse og/eller afgrænsede tidsrum	Ved kantsten evt. i afgrænsede tidsrum	I afmærkede båse og/eller afgrænsede tidsrum	Ved kantsten

Tabel 2. Forslag til mål/karakteristika for de enkelte vejklasser

Udpegning af trafiknet for de enkelte trafikantgrupper

I denne fase blev der optegnet trafiknet for henholdsvis biler, lastbiler, busser og cykler. Der blev ikke udarbejdet et fodgængernet, dette vil ske i forbindelse med den fodgængerstrategi, som København igangsætter i efteråret 2008. Formålet med at optegne trafiknettene er at sikre at de er sammenhængende og kan betjene de nødvendige funktioner. I den forbindelse blev

der også optegnet et cykelrutenet med de vigtigste cykelforbindelser, dvs. de forbindelser der transporterer flest cyklister.

Revision af eksisterende vejnetsplan

På baggrund af ovenstående analyser er vejnetsplanen blevet revideret, hvilket dels har betydet indførelse af en ny vejklasse og dels forslag om, at 25 strækninger ændrer vejklasse. Selve kortet der viser vejenes inddeling i vejklasser bliver en del af oplægget på Trafikdage 2008.

Administrationsværktøj

Hvordan kan vejnetsplanen sikrer, at vejene lever op til deres ønskede funktion?

Hvis vejene skal leve op til deres ønskede funktion er det vigtigt, at vejnetsplanen er stærkt forankret i forvaltningen og dermed bruges som et aktivt redskab i planlægning og prioritering på vejområdet. Helt konkret skal planen kunne vises oversigtligt på et kort, men samtidig fungere som en database med oplysninger om den enkelte vej, som kan bruges i det daglige arbejde i forvaltningen specielt i forbindelse med sagsbehandling og driftsopgaver.

Derfor er der opbygget en database med karakteristika for den enkelte vej samt oplysninger om, hvorfor vejen har fået tildelt denne vejklasse. Desuden er der tilknyttet oplysninger om mål/karakteristika for de enkelte vejklasser, som fremgår af tabel 2 samt oplysninger om særlige driftsmæssige forhold, man skal være opmærksomme på. Af databasen vil det også fremgå, hvis vejen f.eks. optræder som en vigtig cykelforbindelse.

Konklusion

Med Københavns Kommunes nye vejnetsplan med dertilhørende administrationsværktøj vurderer kommunen at have fået et stærkt værktøj til brug i planlægningen.

Der følger ikke automatisk finansiering med til vejombygninger afledt af vejnetsplanen. Planen indikerer hvilken funktion, man ønsker den enkelte vej skal have i fremtiden, men det bliver investeringer over en overrække, der må sikre, at vejene lever op til denne funktion.