



**Til:** Teknik- og Miljøudvalget

14. december 2005

**Fra:** Ole Bach

**Vedr.:** Adaptiv signalstyring i Sydhavnsområdet/CenTAP,  
evalueringsrapport af et trafikafviklingsprojekt

Som et led i Handlingsplan for trafikafviklingen i København 2000-2005 er der i foråret 2005 ibrugtaget et system til *avanceret trafikstyret samordning* af 11 signalregulerede kryds i Sydhavnsområdet, deriblandt ruten fra Amagermotorvejen til Vasbygade, her kaldet Centrumforbindelsen.

Formålet har været at undersøge, om man derved kunne opnå fordele for trafikanterne i form af bedre fremkommelighed og større bilkapacitet. Herom er udarbejdet en evalueringsrapport, der vedlægges som bilag.

Målsætningerne med det adaptive signalsystem har været:

- Det bør medføre en kapacitetsforbedring for biltrafikken på omkring 5 %
- Det må ikke have negative konsekvenser for trafiksikkerheden.
- Det må ikke have store negative konsekvenser for cyklister og fodgængeres forhold.

Hovedresultaterne er:

- Der er opnået en formindsket rejsetid for biltrafikken gennem centrumforbindelsen på ca. 10 % i de hårdest belastede myldretidsretninger
- Der er opnået en kapacitetsforøgelse på ca. 5 % over Sjællandsbroen for morgentrafikken mod Centrum
- Cyklister og fodgængere i krydsene nærmest Centrum har fået noget længere gennemsnitlige ventetider, mens der i de øvrige kryds både er sket forbedringer og forringelser.

En samlet konklusion er:

- at det adaptive system har kunnet udnytte de små kapacitetsreserver, som trafikens tilfældige variation skaber, og som det tidligere system ikke kunne udnytte uanset dets trafikstyrede programvalg
- at trafikvæksten har beslaglagt disse kapacitetsreserver fuldt ud

**Sekretariatet**

Njalsgade 13  
2300 København S

Telefon  
33 66 33 66

Telefax  
33 66 71 05

Direkte  
33 66 35 01

E-mail  
obach@btf.kk.dk

[www.vejpark.kk.dk](http://www.vejpark.kk.dk)

- at den adaptive styring i praksis begrænser forvaltningens muligheder for at prioritere mellem trafikstrømmene i de enkelte kryds. Dette er ellers særdeles ønskeligt når – som tilfældet er her – kapaciteten er fuldt udnyttet.
- at det adaptive system ikke giver os mulighed for at sætte et fast loft over ventetiden for specielt fodgængere. Dette ville være uacceptabelt i mere centrale byområder. Systemet kan simpelthen ikke fungere, hvis der sættes et fast loft over den mulige omløbstid, som det kan vælge.
- at systemets eventuelle indvirkning på trafiksikkerheden endnu ikke har kunnet konstateres
- at et adaptivt system er dyrt i drift og vedligeholdelse på grund af væsentlig øgede fejlkilder som følge af de mange detektorspoler og systemets teknisk meget komplekse opbygning. Prisskøn 150.000 kr./år.
- at et adaptivt system i højere grad end andre tilsvarende systemer kræver ekstern ekspertbistand for en normal trafikteknisk drift og vedligeholdelse. Prisskøn 50.000 kr./gang.

På det foreliggende grundlag kan forvaltningen derfor ikke anbefale, at der tages skridt til yderligere forsøg med adaptive systemer i kommunen. I denne vurdering indgår, at vi ikke kan pege på yderligere et forsøgsområde i byen, hvor biltrafikken varierer tilfældigt (uforudsigeligt), og der samtidigt kun er få fodgængere og cyklister.