



Teknik- og Miljøudvalget

3. november 2006

/THOGAT

Cykelrute langs søerne - Medlemsforslag fra Winnie Berndtson og Jesper Schou Hansen supplerende oplysninger til belysning af sagen

Indledning

Undervejs i forløbet med forvaltningens arbejde med en cykelrute langs søerne er der kommet medlemsforslag fra Winnie Berndtson (WB) og Jesper Schou Hansen (JSH) om supplerende oplysninger til belysning af sagen. Det er besluttet at samle oplysningerne i nærværende notat.

Ønsker

1. Oplysning om dagens brug af vestsiden af søerne- fx ophold, gående, cyklende, løbende - inkl. institutioner og skoler. WB
2. Oplysning om fordele og ulemper ved alternativ på østsiden af søerne. WB
3. Oplysning om tilgængelighed - særligt hvordan de færdselshandicappede inddrages, om rampehældninger, færdselshandicappedes holdning til grusbelægning og hvilken grusbelægning kørestolsbrugere foretrækker. WB
4. Oplysning om hvor meget 5000 cyklister er i forhold til de cykelruter vi kender i dag? Hvordan køres der på disse ruter? Er det muligt at kombinere cykelrute tanken med gående? Der skal tages udgangspunkt i at cykelruter er ruter, hvor cyklisterne kan komme hurtigt frem. WB
5. Oplysning om hvordan metrobyggeriets arbejdsplads arbejdsplads i Sortedamssøen påvirker det projektet. WB
6. Oplysning om - med udgangspunkt i en af Miljø- og Forsyningsudvalget igangsat proces med blandt andet spørgeskema fra Miljøfestivalen 2005 - hvor langt denne proces er og hvordan den indgår i arbejdet med cykelruten? WB

Vej & Park
Projektudvikling

Njalsgade 13
2300 København S

Telefon
3366 3500

Direkte
3366 3533

Telefax
3366 7104

E-mail
thogat@tmf.kk.dk

www.vejpark.kk.dk

7. Notat indeholdende en oversigt over muligheder for at sænke cyklisters hastighed, Københavns Kommunes egne erfaringer samt erfaringer såvel nationalt som internationalt. Der ønskes suppleret med de erfaringer, Københavns Havn ved krydstogtskajen for at reducere problemer med rulleskøjtøbere. JSH

Svar

Ad 1. Der er i dag et overordnet godt kendskab til dagens brug af søerne. I et videre projekteringsforløb, vil denne brug blive analyseret nærmere.

Ad 2. *Fordele ved rute på hele østsiden:*

Hurtigere i forhold til den nu foreslåede fællessti med reduceret hastighed.

Vil ikke genere modstandere af cykling på vestsiden - herunder give bedre tryghed på vestsiden.

Relativt få supplerende anlægsarbejder på strækningerne hvis enkeltrettet løsning i øst og vest anvendes

Ulemper ved rute på hele østsiden:

Omvej i forhold til planlagt grønt cykelrutenet.

Ringe rekreativ værdi for cykeltrafikken.

Mindre tryk linieføring af ruten langs trafikerede veje og kryds.

Vurderes mindre trafiksikker end på vestsiden

Evt. trafiksikre løsninger i kryds vurderes at medføre relativt store økonomiske omkostninger.

Relativt mange supplerende anlægsarbejder på strækningerne hvis vestlig dobbeltrettet løsning anvendes.

Fordele ved rute på østsiden langs Vester Søgade:

Samme som ovenfor.

Ulemper ved rute på østsiden langs Vester Søgade:

Samme som ovenfor - dog relativt større omvej og derfor næppe hurtig.

Ad 3. De færdselshandicappede er inddraget projekteringen. Evt. nye ramper vil blive udformet jf. god tilgængelighedsviden, idet det dog skal påpeges, at generelle forbedringer for tilgængeligheden i øvrigt vil være en del af arbejdet med en fremtidig Udviklingsplan for søerne. Grusbelægninger er generelt ikke optimale for færdselshandicappede - herunder er grusbelægningerne ved søerne ikke tilpas plane og jævne. En velholdt og plan grusbelægning i slotsgrus nævnes af De Samvirkende Invalideorganisationer som det bedste bud på en grusoverflade for kørestolsbrugere.

Ad 4. Etableringen af Nørrebro-ruten har givet forvaltningen mange erfaringer, både vedrørende udformning og økonomi. Cyklisterne har taget cykelruten omkring Nørrebrogade til sig. Ved den seneste tælling for et par år siden blev den brugt af godt 3.000 cyklister i døgnet. Der forventes et trafikspring i cykeltrafikken når broen over Ågade etableres, og der dermed skabes en meget attraktiv cykelforbindelse til det centrale Frederiksberg.

Vedrørende kombination af gående og cyklister, er eksempler som fx Strædet, Havnepromenaderne og Assistens Kirkegaard steder, hvor sameksistensen virker. Selvom der ofte i parker er opdelt stier, hvor cyklister og gående burde færdes på hver sin sti, opleves det ofte - fx i Vigerslevparken - at cykelstier og gangstier i praksis bruges i flæng. Forvaltningen vurderer, at dette fungerer rimeligt godt. Som eksempel kan også nævnes Nørrebrocykelruten mellem Hillerødgade og Stefansgade, der har et meget bredt cykelareal (4 m) som uden væsentlige (kendte) problemer bruges meget af fodgængere og om sommeren også af skatere og rulleskøjteløbere. Opholds- og legeområder er også et eksempel på sameksistens mellem alle trafikarter, men på de svages betingelser og under særlig beskyttelse fra en bestemmelse i færdselsloven.

Som det fremgår af indstillingen har forvaltningen ikke som definition, at en cykelrute nødvendigvis et sted, hvor cyklister skal kunne køre stærkt.

Generelt kan man vel sige, at der i den danske planlægningstradition, i modsætning til fx den svenske, er en ret høj grad af separation af fodgængere og cyklister. På det punkt er der måske også noget vi kan lære af udlandet.

Ad 5. Hvor linieføringen krydser Sortedamsdosseringen, er der på den modsatte side af søen - østsiden - planlagt en midlertidig inddæmning af areal til brug for arbejdsplads i forbindelse med tunnelarbejdet. Metroarbejdet vurderes således ikke at ville påvirke en cykelrute langs søerne.

Ad 6. Resultatet af den nævnte igangsatte proces er tænkt at kunne indgå som et væsentligt indlæg i arbejdet med den fremtidige Udviklingsplan for søerne. Processen indgår derfor ikke direkte i et projekt, hvor der åbnes op for cykling på vestsiden af søerne.

Ad 7. Cykeltrafikken vil vokse, hvis der åbnes op for cykling. Forvaltningen vil med baggrund i dette og ønsket om at de svagere trafikanter skal kunne færdes trygt arbejde med fartdæmpende foranstaltninger for de cyklende. De virkemidler, der på nuværende tidspunkt er tænkt taget i anvendelse, og som kommunen har erfaringer med fra andre steder i byen, er:

Bomme og stolper
Belægningskift
Rumlefelter
Let hævede (tilgængelighedsvenlige) flader
Kampagner
Information

Side 4 af 4

Forvaltningens nuværende erfaring med hastighedsdæmpende foranstaltninger til biltrafik er stor. Generelt er der forholdsvis begrænset erfaring med hastighedsdæmpende foranstaltninger til cykeltrafik. Derfor vil forvaltningen som nævnt i indstillingen anvende tilgængelig viden - herunder lokal, national og international - for at sikre, at cyklister i størst muligt omfang færdes med agtpågivenhed og hensynsfuldhed. Forvaltningen vurderer, at det vil være oplagt at evaluere de anvendte virkemidler efter en årrække. Det skal bemærkes, at når der arbejdes med hastighedsdæmpende foranstaltninger for cyklister så må tilgængeligheden principielt ikke reduceres for færdselshandicappede, hvis de som her skal anvende samme færdselsareal.