



KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen

Byens Udvikling

NOTAT

Til Lokaludvalgene

Opsamling på workshop for lokaludvalgene om Cykelstiplan 2017-2025

Afholdt mandag den 5. september 2016 fra kl. 17-19.

Først og fremmest tak for de gode, engagerede og konstruktive input, som vi fik på workshoppen om Cykelstiplan 2017-2015.

Følgende er en opsamling på workshoppen – den indeholder de vigtigste pointer fra forvaltningens oplæg samt spørgsmål hertil. I bilag er vedlagt en tabel over de inputs, som lokaludvalgene gav på mødet, samt kort over placering af de forskellige input.

Jer, som deltog på workshoppen, har mulighed for at kvalitetssikre de input, der blev givet, samt evt. supplere med yderligere input. Derudover har jer, som ikke deltog på workshoppen, ligeledes mulighed for at indsende jeres input. Vi skal bede jer alle om at indsende jeres koordinerede svar (ét svar pr. lokaludvalg) senest den 24. oktober 2016.

Deltagere på workshoppen:

Følgende lokaludvalg var repræsenteret til workshoppen:

Indre by: Anton Skovle og Kjeld A. Larsen
Nørrebro: Erik Brandt, Andreas Juhl-Rohde og Gitte Kristensen
Østerbro: Johannes Jørgen Gaard og Axel Thrige Laursen
Amager Øst: Lasse Rossen
Valby: Niels Hougaard
Vanløse: Jan Mørch og Bent Christensen
Brønshøj-Husum-Tingbjerg: Stig T. Kaspersen og Freddy Ingvorsen

Lokaludvalg som ikke deltog:

Christianshavn (skriftligt input fra Nina Højsteen er modtaget på mail og er medtaget)

Vesterbro
Kgs. Enghave
Amager Vest
Bispebjerg

21-09-2016

Sagsnr.
2016-0255858

Dokumentnr.
2016-0255858-3

Sagsbehandler
Maria Helledi Streuli

Mobilitet og byrum

Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

E-mail
marstr@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009493149

www.tmf.kk.dk

Repræsentanter fra Teknik- og Miljøforvaltningen var:

Maria Helledi Streuli, Niels Jensen, Marie Kåstrup, Tanja Holmberg, Michel Bjørnskov Cirulli og Nanna Lybæk Lihn

Dagsordenen for mødet

- Velkomst
- Baggrund og formål med workshop (v. Maria Helledi Streuli)
- Proces for udarbejdelse af Cykelstiplanen (v. Niels Jensen)
- Workshop i grupper, hvor I skal udpege
 - Strækninger i jeres bydel, som I mener bør have cykelsti
 - Strækninger i jeres bydel, hvor I mener cykelstien bør udvides
 - Kryds med stor trængsel
- Videre proces (v. Maria Helledi Streuli)

Oplæg: Baggrund og formål med workshop og introduktion til Cykelstiplan 2017-2025

Baggrunden for at udarbejde Cykelstiplanen 2017-2025 er, at den nuværende Cykelstiprioriteringsplan 2006-2016 udløber i år. Formålet med den nye cykelstiplan er at udarbejde et nyt plangrundlag, som skal løbe frem til 2025.

Udviklingen i perioden 2004-2014 viser, at der er en stigende tilfredshed med mængden af cykelstier - fra 64 % i 2004 til 80 % i 2014, hvilket også har været det primære fokus i den nuværende plan. Til gengæld er tilfredsheden med cykelstiernes bredde kun steget fra 50 % til 53 % i samme periode, hvilket – sammen med det forventede øgede pres på cykelstierne som følge af befolkningstilvækst – giver et behov for også at fokusere på plads og femkommelighed på cykelstierne i den nye plan.

Med udgangspunkt i dagens temaer blev der kort redegjort for hvert enkelt af de tre emne;

Nye cykelstier

Etablering af nye cykelstier har både til formål at skabe et mere sammenhængende cykelstinet, bl.a. ved at tillade cykling mod ensretningen og at overveje forskellige vejklasser og strøggaders udformning, samt bl.a. at opgradere cykelbaner til cykelstier.

Samlet set er formålet at etablere et cykelstinet der kan håndtere et stigende antal cyklister, nedbringe antallet af ulykker og at skabe større tryghed for alle.

Bredere cykelstier

På de vigtigste dele af cykelstinet i København (PLUSnettet) er der en målsætning om, at 80 % af cykelstierne skal være 3-sporede. Baggrunden er, at belastningen særligt på de mest trafikerede veje i København er stor, især i spidstimerne. Bredere cykelstier vil give plads til både hurtige og langsomme cyklister, til "samtalecycling", og det vil give mere trygge forhold for nye og uvante cyklister.

Signalregulerede kryds

I arbejdet på at forbedre krydsene for cyklister, vil forvaltningen forsøge at opstille en liste over de kryds der har meget trængsel for cyklister. Det er ofte her cyklisterne oplever den største trængsel og utryghed, og lang ventetid vil opfattes som en stor gene for den enkelte cyklist.

På baggrund af oplægget var der følgende spørgsmål/diskussioner:

Hvordan med broer? Det giver god fremkommelighed for cyklister, når man kan krydse en befærdet vej ude af niveau.

Svar: Broer hænger primært sammen med anlæg af Grønne Cykelruter eller Supercykelstier.

Hvad er trængsel og hvordan defineres det? Trængsel på cykelstierne kan påvirke oplevelsen.

Svar: Oplevelsen af trængsel på cykelstierne har stor betydning for den samlede cykeloplevelse.

Hvad angår definitionen af trængsel lægger vi os op ad den definition der også anvendes i forbindelse med biltrafik, selvom der er visse udfordringer herved. Eksempelvis kan biltrafikken opnå et mætningspunkt hvor trafikken bryder sammen, mens der på cykel ikke opleves det samme mætningspunkt, idet cyklisterne har mulighed for i højere grad at improvisere bl.a. ved at tage kørebanen eller fortovet i brug. For cyklister er trængsel derfor ikke ligeså klart defineret som tilfældet er med biltrafik.

Hvordan vedligeholdes de stier der ikke ligger langs veje? Fx hvad angår belysning, skiltning og snerydning. Vedligeholdelse er en vigtig parameter i forhold til den samlede oplevelse og komfort. Fx er brostenene på dele af Valby Långade med til at gøre strækningen ukomfortabel og utryk.

Svar: Vedligeholdelse af cykelstier langs veje er en relevant diskussion og en problematik vi er nødsaget til at forholde os til, men problematikken er igen ikke omfattet af cykelstiplanen. Men det kan være relevant at pege på strækninger, hvor der ønskes ny belægning på en eksisterende cykelsti med henblik på øget fremkommelighed og komfort.

Kunne man overveje at etablere alternative ruter uden om PLUSnettet for at afvikle trafikken på den måde? Fx på Nørrebro.

Svar: Det er i høj grad relevant at overveje, om vi kan aflaste nogle af de meget trafikerede og belastede strækninger, ved blandt andet at tilbyde alternative ruter, og det er noget der allerede arbejdes ud fra. Af tiltag som allerede er foretaget kan vi eksempelvis fremhæve en forventet aflastning af Knippelsbro ved åbningen af Inderhavnsbroen.

Fodgængere i Indre By oplever en kamp om gadearealerne. Hvad gøres der for at håndtere denne problematik? Er problematikken i højere grad et politianlæggende?

Svar: Det er en problematik der arbejdes med. Vi forsøger at skabe alternative ruter for cyklister i de områder hvor der i særlig grad opleves en kamp om pladsen, herunder flere steder i Indre By. Middelalderbyen kan fremhæves som eksempel på et område med et veletableret gågadenet, hvor vi parallelt har etableret et net med cykelforbindelser. Tanken er, at fremkommeligheden på cykel som udgangspunkt skal være ligeså stor som til fods, uden at der opstår en kamp om pladsen. Af tiltag i Indre By kan blandt andet nævnes tiltag der tillader cyklister at cykle mod ensretningen på Gothersgade. Denne løsning gør det muligt for cyklister, at cykle rundt om Middelalderbyen i begge retninger. Vi er dog også opmærksomme på, at der fortsat i nogle gader er stor trængsel og kamp om gadearealerne.

Findes der statistikmateriale hvad angår ulykker?

Svar: Data og ulykkesstatistik trækkes fra politiet. Det betyder selvfølgelig også, at de ulykker der ikke rapporteres til politiet, heller ikke indgår i de registrerede data.

Det materiale som lokaludvalgene er blevet bedt om at indsamle i forhold til ulykkestatistik, er det blevet brugt?

Svar: I forbindelse med udarbejdelsen af den nye Cykelstiplan 2017-2025, vil det samlede datamateriale fra politiet danne grundlaget for ulykkestatistikkerne, og trafikikkerhedsfolkene i forvaltningen involveres i processen.

Hvordan indgår Supercykelstierne i cykelstiplanlægningen?

Svar: Vi opererer med forskellige cykelstier; Supercykelstier, Grønne Cykelruter, PLUSnet og øvrige cykelstier. Nogle steder er der sammenfald, og løsninger skal koordineres.

I flere tilfælde er der tale om at gader og villaveje, hvor det ikke umiddelbart er oplagt at anlægge cykelsti, fx skoleveje som bliver hyppigt brugt af de yngre, bløde trafikanter.

Svar: Der kan ikke anlægges cykelstier på alle villaveje, men der kan være undtagelser hvis det er en vej der eksempelvis anvendes som skolevej, Supercykelsti eller Grøn Cykelrute. Som udgangspunkt kan det ikke forventes, at der etableres cykelstier på villaveje, men det afhænger af den konkrete sag.

Gruppediskussion

Efter oplægget blev de repræsenterede lokaludvalgsmedlemmer inddelt i to grupper;

Gruppe 1: Indre By, Nørrebro, Østerbro og Amager Øst

Gruppe 2: Valby, Vanløse og Brønshøj-Husum-Tingbjerg

Opgaven var i grupper at udpege:

Strækninger i jeres bydel, som I mener, bør have cykelsti

Strækninger i jeres bydel, hvor I mener, cykelstien bør udvides

Kryds med stor trængsel

Resultatet af gruppediskussionerne er samlet i bilag 1. Derudover er lokaludvalgenes input og forslag til forbedringer visualiseret og vedlagt som bilag 2. De enkelte input har fået hver sit nr. som kan findes på kortet. Farverne på kortet relaterer sig til de tre forskellige emner, som angivet ovenfor.

Afrunding: Afslutning af dagens workshop og information omkring den videre proces

Som afslutning på gruppediskussionerne blev der foretaget en kort opsamling i de respektive grupper, hvor Maria Streuli kort gjorde rede for den videre proces, og hvor der i øvrigt blev kommenteret mere bredt fra deltagerne.

Den videre proces i forbindelse med udarbejdelsen af den nye cykelstiplan, består af flere trin:

Både de deltagende lokaludvalg og de ikke-repræsenterede lokaludvalg har mulighed for, at kommentere på resultatet af dagens workshop, samt at byde ind med yderligere inputs indenfor de tre kategorier; nye cykelstier, bredere cykelstier og kryds med trængsel.

Dernæst vil borgerne i kommunen, via et interaktivt kort, få mulighed for at komme med deres inputs og forslag indenfor de tre kategorier. Dialogen kommer til at foregå i uge 43-44.

De mange inputs fra både lokaludvalg og borgere vil blive fagligt vurderet og derefter vil Cykelstiplan 2017-2025 udarbejdes.

Det forventes at Cykelstiplan 2017-2025 behandles i februar 2017 og at den efterfølgende vil blive indarbejdet i kommuneplan og evt. bydelsplanerne.

Vedlagt:

Bilag 1: Inputs og forslag fra lokaludvalg

Bilag 2: Visualisering af input på kort

Bilag 2.1: Indre By, Østerbro, Nørrebro, Vesterbro-Kongens Enghave, Valby, Vanløse, Brønshøj-Husum-Tingbjerg, Bispebjerg, Amager Øst, Amager Vest 1+2