

# Referat af dialogmøde om cykelprojekter i Indre By

Onsdag d. 28. oktober 2015 kl. 17-19

## Om mødet

Mødet blev arrangeret af Indre By Lokaludvalg i samarbejde med Teknik- og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune. Mødet blev afholdt i Billedsalen i Bethesda, Rømersgade 17.

Mødet var planlagt som en blanding af oplæg, snak i grupper og plenumdebat.

Fra Teknik- og Miljøforvaltningen deltog Marie Kåstrup, Trine Juncker Jørgensen, Pia Preibisch Behrens, Lise Fuhrmann Clausen og Ulrik Djupdræt.

Lokaludvalgsformand Bent Lohmann var ordstyrer.

**Antal deltagere:** Ca. 50

## Pointer fra oplæg af Teknik- og Miljøforvaltningen

---

**Marie Kåstrup, programleder for cykelprogrammet, om den strategiske udvikling af cykelbyen:**

### Om Københavns Kommunes cykelvisioner

- Københavns Kommune lanceret i miljømetropolen 2007 et mål om, at København skulle være verdens bedste cykelby. Den ambition lever videre i den nye Metropolvision Fællesskab København, som snart skal godkendes i Borgerrepræsentationen.
- I den vision fremgår det, at 50 procent af københavnernes ture til arbejde og uddannelse skal ske på cykel i 2025 - i dag er det 45 procent. I Københavns Kommune ser vi ikke cyklerne som et mål i sig selv, men som et effektivt middel til en at skabe en bedre by at leve i.
- Derudover har man et mål om, at 70 procent skal være tilfredse med cykelparkering i 2025. I dag er det 33 procent.
- Teknik- og Miljøforvaltningen arbejder på baggrund af historisk data, som indsamles årligt, og udgives som Cykelregnskabet. Som supplement til tal foretager forvaltningen antropologiske undersøgelser, borgerinddragelse, events o.a.
- Det målrettede arbejde med at forbedre cykelvilkårene virker, hvilket kommer til udtryk i tilfredshedsundersøgelser og andre opgørelser.

- Det er blevet markant sikrere at cykle i København, tilfredsheden med vedligehold af cykelstier er steget, og tilfredshed med antallet af cykelstier er steget. Tilfredshed med bredden på cykelstierne er dog uændret. Trygheden er også steget.

## Om cykelbyen undervejs

- **Plusnettet:** Et sammenhængende netværk af de vigtigste cykelforbindelser. Her skal være høj standard, plads til tre der kører ved siden af hinanden, hurtig snerydning og koordinering af lyskryds.
- **Supercykelstier:** Pendlerruter koordineret med omegnskommuner. Der er anlagt to og finansieret ni.
- **Grønne cykelruter:** Rekreative ruter.
- **Multifunktionelle og fleksible løsninger:** F.eks. bænk som cykelparkering, fleksible parkering.
- Københavns cykelindsats er mere end summen af de enkelte dele – der er fokus på hele oplevelsen som cyklist.

## Om cykelkultur

- Kampagne om sikker cykelby kørte i efteråret 2015.
- Her fik man input fra borgerne via Facebook om, hvad der var de største problemer.
- Der var især fokus på vigepligt ved busstoppesteder og indenomskørsel.
- 87 procent mener selv, at de kører hensynsfuldt, 87 procent mener, at andre burde køre mere hensynsfuldt. Det er en udfordring, at en stor del af målgruppen ikke opfatter sig, som en del af målgruppen.
- Cyklistforbundet har også lavet en undersøgelse af, hvilke cykel-uvaner, der opleves som mest generende.

## Nyeste tiltag

- I kommunens budgetaftale for 2016 blev det besluttet, at anlægge et bilparkeringsanlæg, som skal frigøre areal til cykelparkering og grønne byrum.
- Fremtidens cykelparkering: Københavns Innovationshus er i gang med proces om, hvordan vi nytænker cykelparkering.
- Havneringen: En 13 km lang cykel- og gangrute rundt om Inderhavnen – indvies formentlig i slutningen af maj 2016, når Belvedere-broen er færdig.
- Optimeringsplaner: Helhedsorienterede ideoplæg på 6 cykelkorridorer. Handler om fremtidssikring af cykelkapaciteten.

## Spørgsmål/kommentarer

- Har kommunen tal for antal køre kilometer for biler og kollektiv trafik. Vigtigt at man regner kilometer og ikke bare ture.
  - Svar: Nej, det er et estimat, som vi regner det ud fra.
- Belvedere-broen: Hvor skal den gå?
  - Svar: Det er en midlertidig bro ved Tegholmen/Enghave Brygge
- Bliver parkeringsanlæg til at betale for beboere?
  - Svar: Det bliver i udgangspunktet samme betalingsstruktur som gadeparkering, men forarbejdet er ikke så langt endnu. 300 parkeringspladser i Indre By bliver nedlagt. I alt bliver der tilvejebragt flere bilparkeringspladser, end der er i dag.

## Ulrik Djupdræt, trafikplanlægger, om aktuelle cykelprojekter i Indre By:

### Optimeringsplaner og cykelkorridorer

- Optimeringsplanerne er lige blevet vedtaget, men er ikke finansieret (bortset fra en del af Tagensvej-korridoren). For hver strækning er der lavet en folder, som er en ideskitse til, hvordan man kan bruge byen bedst mulig.
- **Nørregade-korridoren:** Der er forslag om at gøre gadeareal mere ensartet og lave bredere fortove. Bustrafikken forslås flyttet væk fra Nørregade, da der ikke er meget plads. Pladser på strækningen gøres mere attraktive, f.eks. ved Israels Plads, hvor vejen gøres smallere og skaber større opholdsareal, og ved domkirken, hvor man kan lave en større plads foran søjlegangen.
- **H.C. Andersens Boulevard-korridoren:** Her er forslaget at tilføre boulevard-stemning ved at plante gennemgående træerækker – gerne to rækker i hver side. I udgangspunktet vil vi indskrænke vejen til to vognbaner i hver retning, men der er nogle steder, hvor det ikke kan lade sig gøre. Optimeringsplanen belyser forskellige principper for, hvordan gadeforløbet kan sammensættes.
- **Webersgade-Sølvgade (Tagensvej-korridoren):** Webersgade foreslås lavet om til busgade, hvor der vil være busser i begge retninger, men til gengæld ingen biltrafik. Al biltrafikken vil blive lagt i Sølvgade. Sølvtorvet kan gøres mere egnet til ophold. På Sølvgade ved parkmuseerne vil man gøre gennemgang mellem Østre Anlæg og Botanisk Have lettere for fodgængere ved at lave en attraktiv undergang med lys og luft. Cykelstier udvides en smule langs Kongens Have.

### Igangværende projekter

- **Inderhavnsbroen:** Åbner inden året er omme – forhåbentlig.
- **Toldbodgade/Holbergsgade:** Der var et forslag i høring tidligere på året, som lokaludvalget vendte tommelfingeren nedad til. Nu arbejdes videre på nyt forslag. Som udgangspunkt arbejdes der med smallere cykelbaner, end i det oprindelige forslag.

- **St. Kongensgade:** Cykeltrafikken forventes at stige pga. Inderhavnsbroen. Der er ved at blive lavet tre meter bredde cykelstier. Busholdepladser bevares.
- **Gothersgade:** Også her forventes stigende cykeltrafik. Man udvider cykelstiens bredde, men kun på den ene side ad gangen, der hvor der er flest cyklister.
- **Kronprinsessegade:** Der er et projekt om at vende ensretning, og skabe mulighed for cykeltrafik i begge retninger. Den eksisterende cykelsti bliver dermed modstrømscykelsti. I den modsatte retning skal cykler køre på vejbanen.
- **Under Knippelsbro (Christians Brygge):** Der har tidligere været dårlige cykelforhold og forbud for gående. Nu er der lavet fortov og bedre cykelsti.
- **Kampmannsgade:** Der laves cykelstier i stedet for –baner. Strækningen er en del af supercykelstien Albertslundruten.
- **Københavnerruten:** Supercykelsti fra Svanemøllen til Femøren st. I Indre By er der tale om mindre punktindsatser. Ved Østre Farimagsgade håber vi at kunne udvide cykelsti. Ved Hammerichsgade/H.C. Andersens Boulevard vil vi også optimere cykelforholdene.
- **Bro ved Vester Voldgade:** En gang- og cykelbro, som skal forbinde Vester Voldgade ved BLOX med Langebrogade på Christianshavn.

## Spørgsmål/kommentarer

- På illustrationen af en "busgade" er der tegnet en række træer ind. Betyder det, at man vil plante træer i Webergade? I så fald kan det være et plaster på såret for beboerne.
  - Svar: Illustrationerne skal ikke tages så bogstaveligt – det er kun forslag til, hvad man kan gøre.
- Hvordan kommer Torvegade-korridoren til at påvirke Indre By, f.eks. stykket omkring Knippelsbro?
  - Svar: Der er ikke de store ændringsforslag omkring Knippelsbro, men på Torvegade kan man blandt andet ændre på busperronernes placering, så trafikken bliver afviklet mere effektivt.
- Ang. Holberggade, så kan man evt. stryge den ene fliserække for at skabe mere plads til trafikken.
- Hvorfor hedder den københavnerruten? Det er jo ikke en rute, man, som københavnere, vil bruge, hvis man skal igennem byen.
  - Svar: Det er den eneste supercykelsti, som ligger udelukkende i Københavns Kommune. Københavnerruten er en slags ringforbindelse - mange af de andre ruter møder den.
- Hvor skal busserne køre, hvis det ikke er gennem Nørregade?
  - Svar: Det er ikke noget, vi har beregnet endnu, men vi kan bare se, at Nørregade ikke egner sig til bustrafik.
- Det er et meget smukt tænkt forløb, der er skitseret for H.C. Andersens Boulevard, men det forudsætter, at man kan afvikle trafikken på fire spors vej. Hvilke overvejelser har man gjort sig omkring det?
  - Svar: Vi har gjort os mange overvejelser, men i sidste ende er det også et politisk spørgsmål om, hvordan skal prioritere byens rum.

- Op- og nedkørsler ved cykelstier er ofte for stejle til elscootere. Derudover er det meget generende, når der er hældning på cykelstierne ned mod kloakriste. Det betyder, man, hvis man kører ladcykel eller elscooter, skal vælge mellem at bumpe rundt eller køre midt på cykelstien.
- Ang. Webersgade, så vil løsning med busser i begge retninger blive kaotisk, især ved mødet med Sølvtorvet. Måske var det bedre kun at have bustrafik i en retning.
  - Svar: Busserne ligger for sig selv i et midterspor på Fredens Bro, så i den ende er sammenfletningen rimelig simpel. Men der er rigtigt, at der er nogle udfordringer, der skal løses i mødet mellem Webersgade og Sølvtorvet.
- Hvad er tidshorizonten for cykelkorridorene?
  - Svar: Politikerne skal først afsætte midler til realiseringen af dem i forbindelse med kommende budgetforhandlinger. Såfremt der bliver det, vil det komme et almindeligt projektforslag med borgerinddragelse, høringer osv.
- Har man beregnet udviklingen af biltrafikken på H.C. Andersens Boulevard?
  - Svar: Man har nogle estimater, men det er ikke så simpelt at beregne
- Pladsen på H.C. Andersens Boulevard er dårligt udnyttet. Man kan skabe mere plads til biler ved at sænke hastighedsgrænsen.

## Opsummering af pointer fra plenumdebat

---

### Diskussionsspørgsmål 1: Hvordan bliver det mere attraktivt at cykle i/gennem Indre By?

- Turistbusser optager for meget plads i trafikken i Indre By. Der bør findes løsninger.
- Udbred cykelgader, som Vestergade.
- Varevogne og lastvogne bruger ofte cykelsti til aflæsning.
- Grønne bølger kan gøre det mere attraktivt. De virker pt. kun få steder og kun i hverdagene.

#### **Kommentarer fra Teknik- og Miljøforvaltningen:**

- Ang. grønne bølger: Der er plads til forbedring, det ved vi godt. Signaloptimeringstiltag var et håb om quick fix-løsning, men det har vist sig, at det ikke var så enkelt. Kommunen har nu lavet en aftale om digitalisering af lyssignaler, som kan bidrage til at optimere de grønne bølger.
- Ang. varevogne på cykelstien: Det er et problem, men når der er brede cykelstier, kan man trods alt stadig komme forbi...

### Diskussionsspørgsmål 2: Hvordan kan man få cyklisterne til at blive mere lovlige og hensynsfulde i trafikken?

- Der er mange cyklister, der ikke kender færdselsreglerne.

- Man kunne lave en form for aktioner for at vise, hvordan reglerne er. Fx at man ikke må cykle på pladser.
- Trafikundervisning i skolen skal prioriteres. Man skal nå børnene, mens de er motiverede for at lære.
- Nudging: Kunne man opfinde et skilt, som viser vigeforholdet mellem fodgængere og cyklister samt cyclister og biler. Det kan også males på kørebanen.
- Det kunne være godt, hvis man kan inddrage cyklisterne, hvis de cykler på fortovet.
- Pullerter mellem fortov og cykelsti kan blive nødvendigt for at undgå cykler på fortovene. I London har man det næsten alle steder.

**Kommentarer fra Teknik- og Miljøforvaltningen:**

- Kommunen lavede en test om cykelregler, som en del af kommunens cykelkampagne i efteråret, så der kan vi få et fingerpeg om, hvor godt kendskabet til reglerne er. Vores oplevelse er dog, at en stor del af irritationen mod cyklister, drejer sig om adfærd, som man må antage, at folk ved er forkert eller ulovlig.
- Cyklisternes adfærd er et stort problem. Kampagner virker, men politikere er tøvende over for at bruge penge på det, så det skal kommunikeres til politikerne, hvis der er stemning for, at det er en god ide. Adfærd er en endnu større udfordring i andre lande.

### **Diskussionsspørgsmål 3: Hvilke steder, som ikke allerede er blevet nævnt, er der problemer med cykeltrafik?**

- På Toldbodgade er der mange cykler på fortovet, fordi gaden er snæver.
- Lav højresving forbudt ved H.C. Andersens Boulevard/Rysensteensgade. Cyklisterne er skjult af parkerede biler, hvilket skaber farlige situationer.
- Dronningens Tværgade/Borgergade: Cyklisterne bliver fanget bag holdene biler, derfor kører de op på fortovet.
- Kompagnistræde er et godt eksempel: Skiltet som gågade med kørsel med cykler tilladt. Det er lidt kaotisk, men det fungerer.
- Når der er ensrettet, som i Nansensgade, så kører biler på en måde, så cyklisterne føler sig presset, hvilket gør, at de kører op på fortovet, når de møder modkørende biler. Vil det hjælpe at male blå baner, sætte skilte op eller hvad?
  - Svar fra borger: Bump hver tiende meter vil tvinge biler ned i en hastighed, som cyklister ikke bliver skræmt af.
  - Svar fra borger: Malede baner med lysmarkering i asfalten fungerer godt andre steder. Som en supplerende funktion kan lyset også vise, hvornår det bliver grønt.
  - Svar fra borger: Svær problemstilling, fordi man risikerer, at politiet ophæver modstrømscykling.

**Kommentarer fra Teknik- og Miljøforvaltningen:**

- Ang. Dronningens Tværgade/Borgergade: Bilerne SKAL jo holde ind til fortovet, men det kan virke generende for cyklister. Vi er begyndt at lave meget smalle cykelbaner de steder, hvor det er et problem.
- Ang. Nansensgade: Løsningen på Nansensgade-problemet er at fjerne 30 parkeringspladser. Det vil skabe plads til, at alle trafikanter kan være der uden at føle sig mast. I andre storbyer har man generel hastighedsbegrænsning på 30 km/t - det kunne også være en løsning.