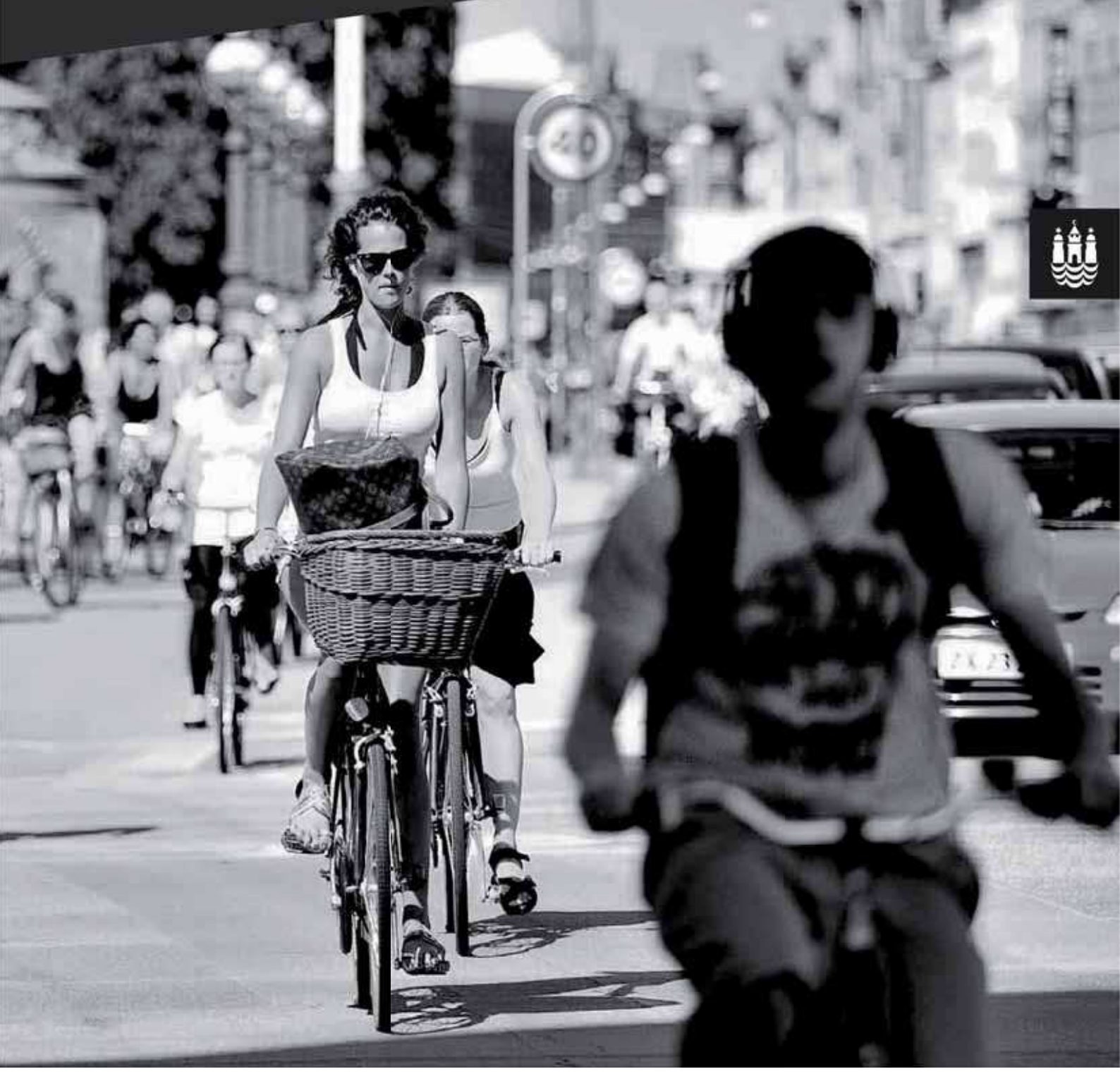


FRA GOD TIL VERDENS BEDSTE

KØBENHAVNS CYKELSTRATEGI
2011-2025

Hvidbog, opsamling på høringsvar, september 2011



FRA GOD TIL VERDENS BEDSTE
Københavns Cykelstrategi 2011-2025

Samlede høringsvar september 2011

Københavns Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen
Center for Trafik, Cykelsekretariatet

Indholdsfortegnelse

Indledning

Det skrev de blandt andet

Resumé af høringsvar

Høringsvar fra lokaludvalg:

I	Amager Vest
II	Amager Øst
III	Bispebjerg
IV	Brønshøj-Husum
V	Christianshavn
	- Bilag 1: Christianshavn som verdens bedste cykelby
VI	Indre By
	- Bilag 1: Resultater
	- Bilag 2: Spørgeskema resultater
VII	Kongens Enghave
VIII	Nørrebro
IX	Valby
X	Vanløse
XI	Vesterbro
XII	Østerbro

Høringsvar fra kommuner:

XIII	Frederiksberg Kommune
XIV	Gladsaxe Kommune
XV	Herlev Kommune

Hørings svar fra Interesseorganisationer:

XVI	Danske Busvognmænd
XVII	Dansk Cyklist Forbund
XVIII	Dansk Fodgængerforbund
	- Bilag 1: Bilag til høringssvar om cykelstrategi
XIX	De Københavnske Ældreråd
XX	DI Organisation for Erhvervslivet
XXI	FDM
XXII	Friluftsrådet København
XXIII	Københavns Kommunes Handicapråd
XIV	Kræftens Bekæmpelse
XV	Københavns Miljø og Energikontor
XVI	Metroselskabet
XXVII	Miljøpunkt Amager
XVIII	Movia
XXIX	Nyboder Skole
XXX	Rådet for Bæredygtig Trafik
XXXI	Rådet for Sikker Trafik

Hørings svar fra borgere:

XXXII	Anders Kristensen
XXXIII	Dorthe Thudium
XXXIV	Erik Jensen
	- Bilag 1: Bilag til høringssvar fra Erik Jensen
XXXV	Frank Nørgaard
XXXVI	Lars Hejndorf
XXXVII	Lasse Schelde

Indledning

Høringsudgaven af Københavns nye strategi på cykelområdet, *Fra god til verdens bedste - Københavns cykelstrategi 2011-2025*, blev godkendt af TMU d. 27. april 2011. Ved samme lejlighed blev også modellen for høringen besluttet. Strategien har derefter været i offentlig høring i perioden 19. maj til 12. august 2011 primært med fokus på at få høringssvar fra interesseorganisationer og lokaludvalg..

Strategien er blevet sendt til Københavns lokaludvalg samt en række interesseorganisationer med en opfordring til at indgive høringssvar. For at sikre et godt grundlag for høringssvarerne har forvaltningen forud for aflevering af høringssvar afholdt et orienteringsmøde med lokaludvalgene og orienteringsmøder med en række interesseorganisationer samt med Frederiksberg Kommune.

Cykelstrategien har desuden ligget offentligt tilgængelig på www.blivhoert.kk.dk, hvor Københavns borgere og andre interessenter har kunnet afgive høringssvar.

Også fokusgruppe-interviews med københavnske borgere om temaet tryghed og fremkommelighed (initieret af et separat projekt om dette tema) og en heldags-workshop med eksterne eksperter har bidraget med input i høringsperioden.

Forvaltningen har modtaget i alt 37 høringssvar; primært fra lokaludvalg og interesseorganisationer, men også fra enkelte borgere.

Generelt gælder, at der er tale om meget grundige og konstruktive høringssvar, som dels har ført til en række justeringer i strategien, og som dels vil være til stor nytte i de kommende års arbejde med at konkretisere strategien.

Hvidbogen er bygget op på følgende måde. Først følger et resumé af høringssvarerne samt en kort beskrivelse af, hvordan den endelige udgave af strategien er justeret sammenlignet med høringssvarerne. Derefter følger samtlige høringssvar i fuld længde. Allerførst dog en stribe udvalgte citater fra høringssvarerne.

Det skrev de blandt andet:

"Vi ser forslaget om tilladelse til cykling mod ensretning, som en forbedring for både cyklister og fodgængere, idet vi forventer, at man derved kan komme den ulovlige cykling på fortovsarealer i ensrettede gader til livs." (Dansk Fodgænger Forbund)

"Den videre udvikling af en bæredygtig, attraktiv og konkurrencedygtig by stiller betydelige krav til en effektiv og høj mobilitet. Her spiller højklassede kollektive transportudbud i sammenhæng med meget gode cykelmuligheder en nøglerolle for en øget grøn mobilitet." (Metroselskabet)

"Layout, billeder og det visuelle udtryk fungerer rigtig godt. Det gør Cykelstrategien indbydende at læse. Sproget er flydende, letlæseligt men samtidig med en faglig tyngde, der gør Cykelstrategien til et brugbart værktøj for Kommune, eksterne parter og politikere." (Kræftens Bekæmpelse)

"FDM vil indledningsvist opfordre Københavns Kommune til at fremme mobilitet i bred forstand, ikke mindst i lyset af Københavns særlige rolle som hovedstad og vært for mange offentlige arbejdspladser og kulturinstitutioner. Dette betyder, at der dagligt er et stort antal borgere som har ærinde i København, og for hvem det ikke er praktisk muligt at vælge cyklen som transportmiddel..." (FDM)

"Jo mere, der investeres i cykeltrafik, des rigere en hovedstad får vi! Den politiske vilje er derfor den vigtigste faktor i forhold til strategiens virkeliggørelse." (Dansk Cyklist Forbund)

"Cyklen er et væsentligt transportmiddel for mange af DI's medlemmers medarbejdere [...]. Der er mange fordele ved cykling – både for sundhed, miljø, klima, trængsel og økonomi. Og så har cykling vist sig at rumme et stort potentiale, når det drejer sig om branding af København og Danmark i udlandet. Derfor er det vigtigt, at fremme cykling i København." (Dansk Industri)

"Københavns cykelklynge har vokset sig stor og mange virksomheder er aktive på markedet. Det er derfor godt at strategien forholder sig til udvikling og innovation." (Dansk Industri)

"Tankerne om "vognbanelinjer" på eksisterende, brede cykelstier forekommer [...] at være en god idé, da der på cykelstierne kunne hentes megen ekstra kapacitet, hvis nogle af vejtrafikkens regler og disciplin kunne finde vej til cykelstierne." (FDM)

"Indretningen af Nørrebrogade og Dronning Louises Bro er et eksempel til efterfølgelse. Cyklisternes behov for fremkommelighed, tryghed og sikkerhed er blevet opfyldt og man har tillige fået skabt et spændende og attraktivt fodgænger- og opholdsareal." (Indre By Lokaludvalg)

"Man hilser med tilfredshed de mange nye initiativer, der er indeholdt i planen, og har særligt hæftet sig ved [bl.a.] følgende:

- Det er væsentligt at gennemføre den prioritering af mere plads på cykelstierne, der er skitseret [...]
- Man kan endvidere fuldt ud tilslutte sig en gennemførelse af det såkaldte A-NET hvor der er sikret "særlig høj standard for plads, krydsninger og vedligehold.." (De Københavnske Ældreråd)

"Derfor er vi glade for, at der er tænkt på cyklisternes, bussernes og ikke mindst buspassagerernes samfærdsel. F.eks. i det nævnte eksempel på side 15 - virtuelle bus-heller." (Danske Busvognmænd)

"... Byen vil kunne rykke internationalt, på at bredde cyklisme begrebet ud til aktiv mobilitet, dækkende over alle transportformer der ikke kræver en motor." (Rådet for Bæredygtig Trafik)

Resumé af høringssvarene

Generelt har høringssvarene været positive både over for indholdet og formen på strategien. Selve målet om, at København skal være verdens bedste cykelby, er blevet positivt modtaget over en bred front. Der er desuden bred opbakning til tankegangen bag A-nettet¹ og ros for, at strategien er forholdsvis kort og letlæselig med god brug af illustrationer.

En række justeringer er imidlertid foretaget på baggrund af høringen, mest markant:

- Kortet over A-nettet er justeret, bl.a. er Slotsherrensvej gjort til en del af nettet for at imødekomme ønsket om, at dette hjørne af kommunen også bliver inkluderet i A-nettet (cykelstrategien, s. 10, samt se fodnote nedenfor).
- Temaet cykelparkering, inklusiv vigtigheden af god cykelparkering ved tog, metro og bus, er fremhævet yderligere.
- Vigtigheden af indsatsen for gode forhold for, at børn cykler, er tydeliggjort, bl.a. ved at trafikpolitik på skoler er inkluderet bagerst i strategien, og ved at flere børn på cykel optræder i visualiseringerne.
- Projekt Cykelsuperstier som gennemføres i samarbejde mellem en lang række kommuner og Region Hovedstaden er fremhævet yderligere (se s. 22).
- Det er tydeliggjort, at et af delmålene fortsat er en "cykelmarkedsandel" på 50 % af turene til arbejde og uddannelse i Københavns Kommune inden udgangen af 2015 (høringsudgaven kunne læses, som om dette mål var udsat til 2025).
- Opstillingen af delmålene bagerst er strammet op, og der er lagt mål ind ikke bare for 2015 og 2025, men også for 2020 – bl.a. for at sikre kontinuitet i opfølgningen.

Desuden indeholder høringssvarene en lang række konkrete ideer og ønsker til nye projekter, fx cykelstier på specifikke steder mm. Disse ideer og ønsker har som hovedregel ikke ført til ændringer i cykelstrategien, da strategien kun i meget begrænset omfang omtaler ikke allerede besluttede specifikke projekter. Imidlertid er alle disse ideer og ønsker af stor betydning for forvaltningens løbende arbejde med at konkretisere og kvalificere "opskriften" på verdens bedste cykelby (se sidste opslag i strategien). Jf. desuden det erklærede formål med høringen, som beskrevet i forbindelse med den politiske godkendelse af høringsudgaven af strategien.

Mange af de modtagne projektideer omhandler projekter, som allerede er besluttet eller på anden vis er i pipeline, atter andre er nye ideer/ønsker. Alle ideer og ønsker er opsamlet og vil indgå som et vigtigt

¹ NB: A-nettet forventes omdøbt til PLUSnettet i forbindelse med endelig politisk godkendelse af strategien; i hvidbogen er dog fastholdt brugen af ordet "A-net", da det er den betegnelse, der bruges i høringssvarene

grundlag i forbindelse med fremtidige budgetindspil og løbende prioriteringer på cykelområdet. Desuden vil ønskerne og ideerne blive indarbejdet i kommunens bagvedliggende planlægningsdokumenter i takt med, at disse revideres (fx cykelstiprioriteringsplan og notat om udbygningsrækkefølge for de grønne cykelruter).

En række kommentarer er dukket op i flere høringsvar, men er ikke vurderet relevante i forhold til en justering af strategien. Årsagen er, at de samme temaer som kommentarerne vedrører, blev drøftet politisk inden færdiggørelsen af høringsudgaven. Det drejer sig om følgende:

- Et ønske om, at vedtagelsen af den endelige strategi følges op af en forpligtende og konkret handlingsplan for udbygning af A-nettet og implementering af de øvrige indsatser i strategien.
- En skepsis overfor, om det er realistisk at nå målet om en markedsandel på 50 % med de midler, der er beskrevet i Cykelstrategien.
- Et ønske om, at strategien i endnu højere grad forholder sig til sammenhængen til de øvrige transportformer, herunder behovet for at kombinere forbedringer af cykelforholdene med restriktioner på biltrafikken.
- Et ønske om, at strategien har en kortere tidshorisont, fx til 2020.

Sidst men ikke mindst gælder, at langt de fleste parter, der har kommenteret strategien, har udtrykt stor vilje til fremtidig dialog med Københavns Kommune om, hvordan cykelforholdene kan udvikles og forbedres. Nedenfor resumeres indholdet i høringsvarene baseret på specifikke eksempler.

Overordnede forslag til strategien:

Flere parter, bl.a. Amager Øst lokaludvalg, giver udtryk for, at cykelstrategien kan læses, som om man skubber målet om en cykelmarkedsandel på 50 % fra *Miljømetropolen – Vores vision CPH 2015* til 2025. Amager Øst Lokaludvalg er også blandt de parter, som havde foretrukket et kortere tidsperspektiv med mere konkrete mål og mere konkret beskrevne indsatser.

Dansk Cyklist Forbund, Kræftens Bekæmpelse, Rådet for bæredygtig Trafik og Miljøpunkt Amager er blandt dem, der ønsker, at kommunen udarbejder en konkret handlingsplan i tilknytning til cykelstrategien. Denne handlingsplan skal beskrive årlige delmål og midlerne dertil.

Amager Øst Lokaludvalg mener – bl.a. på linje med Miljøpunkt Amager – at cykelstrategien bør integreres i kommunens samlede transportstrategi. I tråd med dette påpeger Dansk Cyklist Forbund vigtigheden af et tværgående samarbejde mellem kommunens forvaltninger, således at strategiens elementer også indarbejdes i områder såsom sundhedsfremme, integration og børn og unge.

Ifølge Dansk Industri bør kommunens mål være mest mulig mobilitet – for alle transportformer. Opprioritering af cykling må derfor ikke føre til en nedgradering af byens øvrige transportformer. Også FDM påpeger, at der er mange borgere med ærinde i København, for hvem det ikke er praktisk muligt at vælge cyklen som transportmiddel. Derfor bør kommunen efterstræbe en god balance mellem de forskellige transportformer.

Indre By og Østerbro Lokaludvalg, Dansk Cyklist Forbund og Rådet for Bæredygtig Trafik er blandt de parter, der fremhæver, at skal det være realistisk at indfri strategiens målsætninger, så kræver det restriktioner på biltrafikken. Etablering af bilfrie områder i hver bydel samt en betalingsring omkring København nævnes som tiltag, der vil være til fordel for cykeltrafikken.

Flere parter bemærker, at opfyldelsen af cykelstrategiens målsætninger besværliggøres af det politiske forlig om bilparkering indgået i juni 2011.

Kommentarer til A-nettet:

Der er blandt høringsparterne bred opbakning til ideen om et A-net, dvs. en prioritering af de særlige vigtige cykelveje, både når det handler om forbedringer, vedligehold og fx snerydning.

Desuden påpeger bl.a. Amager Vest Lokaludvalg, at vi ikke må glemme de små veje, der falder "mellem nettet", da det er her, flertallet af Københavns cyklister bor.

Flere af lokaludvalgene, Frederiksberg Kommune og Rådet for Bæredygtig Trafik kommer med konkrete forslag til, hvor A-nettet bør udbygges eller ændres. Eksempler på konkrete kommentarer til A-nettet er bl.a., at Østerbro Lokaludvalg pointerer, at A-net-forbindelser ikke bare skal gå fra de ydre dele af København til centrum, men også på tværs mellem bydelene, og at disse tværgående forbindelser bl.a. bør tage udgangspunkt i alle større arbejdspladskoncentrationer.

Generelt er der blandt lokaludvalgene stor vilje til konkret at bidrage til drøftelse af præcise løsninger og linjeføring, hvad angår A-nettet.

Movia påpeger, at det påtænkte A-net i stort omfang omfatter veje, som også er busbetjente. Movia anbefaler derfor, at udvidelse af cykelstierne ikke sker på bekostning af bussernes fremkommelighed.

Kommentarer til opslaget om byliv:

Bl.a. Dansk Industri og FDM finder tankerne om anvendelse af ITS interessante. FDM finder dog, at vognbaner med LED-lys lyder som en meget dyr løsning. I stedet foreslår FDM anvendelse af intelligente lyskryds, der løbende selvjusterer efter trafikmængderne. Såvel De Københavnske Ældreråd som Dansk Fodgænger

Forbund er positivt indstillede over for at bruge ITS til optimal udnyttelse af gaderummet. Fodgængerforbundet understreger dog, at forbundet er imod ideen om at skabe bredere cykelstier i morgenmyldretiden ved at tage plads fra fortovene.

Mht. samfærdslen mellem cyklister og busser/buspassagerer påpeger Danske Busvognmænd to indsatsområder: busstoppesteder og turistbusser. Forbedring af forholdene ved busstoppesteder inklusiv for turistbusser bør forbedres (og kvitterer i den sammenhæng for ideen om "virtuelle" busheller). Hertil kommer, at turistbusserne og ikke mindst deres passagerer systematisk bør indtænkes i Københavns cykelmiljø.

Ifølge Friluftsrådet bør øget fremkommelighed for cyklister i form af nye broforbindelser over byens kanaler o.lign. etableres på en sådan måde, at sejlskibsmiljøet kan opretholdes.

Kommentarer til komfort:

Adskillige høringsparter understreger vigtigheden af vedligehold og snerydning af cykelstierne. DCF påpeger, at kommunens seneste cykelregnskab dokumenterer, at københavnernes tilfredshed med cykelstiernes vedligehold er nedadgående.

At kun omkring 50 % af de adspurgte i Cykelregnskabet er tilfredse med cykelstiernes tilstand er ifølge DI uheldigt. DI påpeger, at godt vedligeholdte cykelstier øger sikkerhed, komfort og hastighed, og desuden er det billigere at vedligeholde infrastrukturen i tide end at (gen)etablere den.

Miljøpunkt Amager foreslår, at der udarbejdes kvalitetskrav til cykelstier, og at der bliver ført tilsyn med det udførte arbejde. Christianshavns Lokaludvalg foreslår, at man laver forsøg med cykelbaner med bordurbånd i de brolagte gader.

Cykelparkering er det punkt under "Komfort", som bliver kommenteret af allerflest. Christianshavns-, Nørrebro- og Østerbro Lokaludvalg, DCF, De Københavnske Ældreråd, Friluftsrådet, Handicaprådet, Københavns Miljø- og Energikontor, Metroselskabet, Miljøpunkt Amager, Movia, Rådet for Bæredygtig Trafik og borgeren Lasse Schelde pointerer alle behovet for mere cykelparkering i København – bl.a. i de eksisterende handelsgader, ved S-togs- og metrostationer og ved de større busterminaler. Efterspørgslen efter bedre cykelparkering var også ganske markant i forbindelse med den nylige høring af kommunens fodgængerstrategi.

En række parter, bl.a. Indre By Lokaludvalg, Københavns Miljø- og Energikontor, Miljøpunkt Amager og Rådet for Bæredygtig Trafik foreslår, at der i lokalplanerne stilles krav til nyt erhvervsbyggeri om cykelparkering, omklædning og brusebade til cyklisterne. Nørrebro Lokaludvalg og Friluftsrådet efterlyser en skærpet indsats mht. fjernelse af efterladte cykler fra cykelstativer og kampagner vedr. god cykelparkering.

Amager Øst og Kgs. Enghave Lokaludvalg anbefaler, at Københavns nye bycykelsystem kommer til at dække hele kommunen og dermed bliver et reelt alternativ ikke blot for turister, men også for byens beboere.

Amager Øst og Kgs. Enghave Lokaludvalg, DCF og Movia påpeger vigtigheden af kombinationen cykel/kollektiv transport, herunder vigtigheden af, at man (fortsat) kan tage sin cykel med i offentlige transportmidler.

Kommentarer til rejsetid:

Ifølge bl.a. Kgs. Enghave Lokaludvalg og DI er det vigtigt at eliminere *missing links*, og de glæder sig over, at der er fokus på dette i cykelstrategien.

Østerbro Lokaludvalg og Frederiksberg Kommune mener, at Københavns Kommune bør indgå i dialog med politiet vedr. tilladelse af cykling i flere ensrettede gader. Frederiksberg Kommune vil gerne samarbejde med Københavns Kommune vedr. denne dialog. Flere parter efterlyser også intensiveret dialog med politiet vedrørende muligheden for at tillade sving for rødt i lyskryds flere steder end i dag.

Også Dansk Fodgænger Forbund ser positivt på idéen om at tillade cykling i flere ensrettede gader, da forbundet forventer, dels vil det være til glæde for cyklisterne, dels vil det være til glæde for fodgængerne, da det forventes markant at reducere cykling på fortovene i ensrettede gader. Friluftsrådet giver udtryk for den holdning, at hvis cykling tillades mod ensretning i visse gader, over visse fortovsarealer og visse pladser, så kan cyklister få den opfattelse, at de har lov til dette overalt.

Kommentarer til tryghed:

DI og en række andre parter mener, at flere og bredere cykelstier er et effektivt redskab for at få flere til at cykle. DI henviser til Cykelregnskabet 2010, ifølge hvilket 30 % af Københavns cyklister har angivet, at flere cykelstier ville få dem til at føle sig mere trygge og derved cykle mere. Desuden er kun halvdelen af de københavnske cyklister tilfredse med cykelstiernes bredde, og 37 % af dem har angivet, at bredere cykelstier ville gøre dem mere trygge og derved få dem til at cykle mere.

Amager Øst og Indre By Lokaludvalg, DCF og Rådet for Bæredygtig Trafik påpeger vigtigheden af en tydeligere opdeling af færdselsarealerne, således at cyklister kommer mindst muligt i konflikt med biltrafikken. Indre By Lokaludvalg og Rådet for Bæredygtig Trafik foreslår fx stålsteeler i stedet for kantsten ved cykelstier, samt at der i vejkryds er et markeret areal til cyklister foran bilerne. Rådet for Bæredygtig Trafik foreslår, at cykelstier føres hele vejen igennem vejkryds, således at de følger lyskrydsenes hjørner hele vejen rundt, på samme måde som fortovene gør.

Christianshavns Lokaludvalg og Rådet for Bæredygtig Trafik anbefaler, at bilernes hastighed i byen nedsættes til 30 km/t.

Nørrebro og Vesterbro Lokaludvalg og Rådet for Bæredygtig Trafik mener, at knallerter bør køre på kørebanen og ikke på cykelstierne, da både yngre og ældre cyklister er utrygge ved knallerter, der kommer bagfra i høj fart.

Handicaprådet og Rådet for Sikker Trafik pointerer, at hensynet til svagere trafikanter end cyklister bør indgå i cykelstrategien med endnu større vægt. Handicaprådet foreslår fx kampagner og undervisningsmateriale, der fremmer en mere hensynsfuld adfærd i trafikken (siden høringsvaret er afgivet har Københavns kommune gennemført en kampagne med netop dette tema, red).

Rådet for Sikker Trafik foreslår, at kommunens skoler udarbejder cykel- og trafikpolitikker, og Rådet vil gerne indgå i en nærmere dialog omkring implementeringen af sådanne politikker på skolerne og andre sikkerhedstiltag. DI og Københavns Miljø- og Energikontor påpeger vigtigheden af at skabe sikre skoleveje. Københavns Miljø- og Energikontor foreslår desuden, at der etableres "cykellegepladser" i København, hvor forældre kan træne deres børn til at blive kompetence cyklister, og at man i børneinstitutioner uddeler informationsmateriale til forældrene om, hvordan man gør børn cykelsikre.

Generelt gælder, at Københavns Kommune allerede i dag, bl.a. via projektet "Sikre Skoleveje", har meget fokus på børns muligheder for at cykle, men temaet børn er som nævnt indledningsvist blevet tydeliggjort endnu mere i den endelige udgave af strategien.

Rådet for Sikker Trafik bemærker, at cykelstrategien fokuserer meget på tryghed som et middel til at få flere til at cykle. Over for dette påpeger Rådet, at utryghed i visse trafiksituationer kan være hensigtsmæssigt, da utrygheden skærper opmærksomheden, hvilket kompenserer for den mindre sikkerhed.

Andre kommentarer:

Miljøpunkt Amager påpeger, at de kreative kræfter i det københavnske cykelmiljø har forandret og forbedret cykelkulturen i København. Miljøpunkt Amager foreslår derfor, at kommune understøtter og samarbejder med disse kreative kræfter.

Rådet for Bæredygtig Trafik præsenterer en samlet vision for København som en "aktiv-mobilitetsby" hvor fokus på cykler fastholdes og endda øges sammenlignet med strategien, men hvor cykling samtidig samtænkes med alle andre "aktive" transportformer (gang, løb, rulleskøjter mv). Rådet for Bæredygtig Trafik anbefaler desuden, at kommunen laver årlige opgørelser over udgifter til nyanlæg samt drift og vedligehold fordelt på de trafikantgrupper/transportformer, for derved at tydeliggøre hvordan kommunen prioriterer på trafikområdet.

Generelt gælder, at mange høringsvar indeholder kommentarer, som ikke direkte kan kobles til strategien; også på den baggrund skal hermed opfordres til at læse høringsvarene i deres fulde længde.

Hørings svar I

Amager Vest Lokaludvalg

Webside: www.avlu.dk



Njalsgade 106, 2. sal, lok. 17.3.242
2300 København S

www.avlu.dk

Cykelsekretariatet
Teknik- og Miljøforvaltningen
Islands Brygge 35
2300 København S

Hørings svar på Københavns Cykelstrategi 2011-2025

Amager Vest Lokaludvalg vil gerne melde sin opbakning til den foreslåede cykelstrategi "Fra god til verdens bedste". Vi har med stor interesse gennemgået strategien, der virker både gennemarbejdet, konstruktiv og ikke mindst optimistisk i forhold til at opfylde sine visioner.

Vore kommentarer retter vi derfor primært mod de personer, der får ansvaret for at tage strategien det næste skridt og føre visionerne ud i livet. På den ene side vil vi pege på ideen om "bydelsstier" som et supplement til de foreslåede cykelsuperstier. På den anden side vil vi give en liste over konkrete strækninger, der trænger til særligt fokus, når arbejdet med at opgradere og udvide cykelstinet går i gang.

BYDELSSTIER

Udbygningen af cykelsuperstinet har mange sammenfald med jernbaneudbygningen. Der vil altid skulle ske en afvejning af, om man foretrækker hurtigere forbindelser mellem de vigtigste punkter, eller bedre, mere komfortable tog på de mindre brugte strækninger.

Komfort til hoveddøren

Vi støtter strategiens ambition om at skabe cykelsuperstier, da det er et godt instrument til at få mellemdistancependlere op på cyklen. Det er dog afgørende ikke at glemme de små veje, der falder "mellem nettet". Her bor flertallet af Københavns cyklister, og hvis vi skal have halvdelen af københavnernes op på cyklen, skal de komfortable cykelforhold fortsætte helt til hoveddøren.

10-08-2011

Sagsnr.
2011-76402

Dokumentnr.
2011-562432

Cykelsuperstier vs bydelsstier

I Amager Vest Lokaludvalg arbejder vi med projektet "Bydelens sti". En cykel- og fodgængersti, der løber fra Islands Brygge gennem Sundholmskvarteret, Urbanplanen, Sundby til Sivegaden i Ørestad for at ende i Amager Fælled. Den er tænkt som det pittoreske alternativ til

eksempelvis Ørestads Boulevard, der godt nok er hurtigt, men ikke behagelig at cykle på.

”Bydelsstier” kan også overføres til andre bydele. Ideen er at have et organisk alternativ, hvor man kommer gennem bydelens karakteristiske kvarteret og hvor forældre kan cykle med deres børn uden frygt for at bremse trafikken eller udsætte sig selv eller andre for fare. Med en bearbejdet stistruktur er vi ikke i tvivl om, at mange mennesker vil vælge ”omvejen” fra Islands Brygge til Ørestad. Det vil måske tage 5 minutter længere, men det vil også byde på flere oplevelser og indtryk end den snorlige og forblæste cykelsti på Ørestads Boulevard gør.

FORSLAG TIL INDSATSER

Som en hjælp til det fremtidige arbejde har lokaludvalget udpeget en række strækninger, der trænger til en kærlig hånd og til tider endnu mere. De er indtegnet på det vedlagte kort, og det handler om følgende:

Krydsningsmuligheder

Krydsning af Amager Fælledvej

Det er i praksis umuligt at bruge Amagerbanen som cykelsti, da man både på Ørestads Boulevard/Artillerivej og især på Amager Fælledvej risikerer at vente i mange minutter på en mulighed for at krydse vejbanen. Vi foreslår at man flytter det eksisterende trafiklys ved Amager Fælledvej/Peter Vedelsgade til Amager Fælledvej/Svinget. Efter lukningen af Bardenfletsvej mod Amager Boulevard er der stort set ikke behov for lysreguleringen ved Peter Vedelsgade. Men lysregulering ville gøre en verden til forskel for cyklister, hvis den lå ved Svinget.

Krydsning af Ørestads Boulevard ved Sundby Metro st.

Der har været tale om at etablere et lyskryds ved metroen, da det kan være svært at nå over vejen i de få perioder, hvor begge retninger er bilfri. En langt billigere løsning, der kan implementeres her og nu, er dog at affase kantstenene på Ørestads Boulevard, hvor man krydser over til Sundby metrostation. Det ville gøre det tilstrækkeligt nemt at krydse over til at cyklister hurtigt og trygt kan krydse over på de tidspunkter, hvor der ikke kommer biler.

Krydsning af Amager Boulevard ved Artillerivej

I myldretiden kan man let opleve, at man ikke når at komme med over krydset, da der er grønt for cyklister i meget kort tid. Det er vores oplevelse, at det ikke ville forstyrre trafikken, hvis man forlængede ”grøn-tiden” for cyklister i dette kryds. Vi ser gerne, at forvaltningen undersøger, hvilke konsekvenser det vil have for den øvrige trafik at give cyklister lidt ekstra tid til at krydse over.

Thorshavnsgade/Njalsgade

Dette er et kryds, der i lang tid har voldt problemer. Der har tidligere været et forslag om omdannelse fremme, men det er aldrig blevet til noget. Vi håber at der snart findes en løsning på den udfordring det er at komme trygt videre af Njalsgade uanset hvilken form det bliver i.

Prioriterede strækninger

Røde Mellemsvej – nedslidte cykelstier på det som mange oplever som en hovedfærdselsåre i bydelen.

Vejlands Allé mellem Englandsvej og Amagerbrogade – mangler cykelsti, hvilket gør strækningen livsfarlig fordi biler holder den høje fart fra resten af Vejlands Allé.

Njalsgade mellem Artillerivej og Islands Brygge – cykelstier eller cykelbaner for at skærme af mod biler og busser.

Alternative strækninger

Amager Fælled – forbindelse mellem Bryggebroen og Sundby metro station med videre rute gennem H/F Sundbyvester gennem Sundbyvestervej og Wibrandtsvej til Amager Strand.

Med venlig hilsen,
Formand for Amager Vest Lokaludvalg
Lars Rimfalk Jensen

Hørings svar II

Amager Øst Lokaludvalg

E-mail: amageroestlokaludvalg@okf.kk.dk

Webside: www.amageroestlokaludvalg.kk.dk

Bilag 1: Bilag til Amager Øst Lokaludvalgs høringssvar om cykelstrategi

Teknik- og Miljøforvaltningen
Center for Trafik
Cykelsekretariatet



12. august 2011

Vedr.: høringsvar – ”Fra god til verdens bedste - Københavns Cykelstrategi 2011-2025”

Hermed fremsendes høringsvar vedr. ”Fra god til verdens bedste - Københavns Cykelstrategi 2011-2025”

Høringsvaret er udarbejdet af Amager Øst Lokaludvalg og vedtaget på Lokaludvalgets ordinære møde torsdag den 22. juni 2011.

Amager Øst Lokaludvalg vil meget gerne modtage en tilbagemelding, når endelig politisk behandling har fundet sted.

På lokaludvalgets vegne

Ole Pedersen
Lokaludvalgsformand

Amager Øst Lokaludvalgs hørings svar vedr. cykelstrategi.

Lokaludvalget takker hermed for muligheden for at kommentere udkastet til cykelstrategi og vi har i den anledning følgende bemærkninger.

Det er på sin måde fint nok at have en langsigtet cykelstrategi, og på sin måde også i orden at sætte ambitiøse mål, som man ser det i cykelstrategi 2011- 2025.

Det ser dog ud til, at man med den nye cykelstrategi skubber målene fra visionsdokumentet:

Miljømetropolen - Vores vision CPH 2015 til 2025. Det kan undre at man ikke fastholder disse mål, og sætter yderligere kvantitative og kvalitative mål for 2025. Det efterlader det indtryk, at strategier og visioner er uforpligtende, og at de uden evaluering kan skubbes efter behov.

Vi ville have foretrukket et noget kortere tidsperspektiv, hvor målene var betydeligt mere konkrete og indsatserne bedre beskrevet.

Lokaludvalget har noteret sig, at det af det samtidig fremsendte cykelregnskab fremgår, at andelen af borgere, der cykler på arbejde synes at være stagnerende. For at modvirke denne tendens, finder vi, at der er behov for flere konkrete initiativer.

I Amager Øst lægger vi meget vægt på en udvikling af cykeltrafikken. Cyklisme er en væsentlig del af strategien for et bedre miljø, en forbedret sundhed og et bedre byliv. Vi ser det som en nødvendighed, at man på alle områder giver cyklisterne bedre vilkår.

Det er i den forbindelse vigtigt at forbedringerne sker for alle grupper, således også for de svageste cyklister herunder børnene og kørestolsbrugere, som er henvist til cykelstierne.

Vi lægger meget vægt på, at cykeltrafikken kan udvikle sig således, at den, sammen med den kollektive trafik, kan blive et reelt alternativ til bilismen. Vi mener at cykelstrategien må indebære at cykeltrafikken integreres i den samlede transportstrategi.

Vi mener, at der er brug for, at der på en lang række områder sættes forsøg i gang, der kan forbedre vilkårene for cyklisterne. Amager Øst bydel er velegnet som forsøgsområdet og vi vil gerne invitere til at man efterfølgende bruger bydelen til at afprøve nye tiltag på cykelområdet.

Amager Øst er et veldefineret område, der bl.a. indeholder 5 metrostationer, en betydende strøg- og handelsegade, samt Amager Strandvej, med tung trafik i et primært stille og rekreativt område.

Prøvestenen/Benzinøen ligger i Amager øst, og modtager megen tung trafik. Her kunne man afprøve tiltag for at skabe tryghed og sikkerhed blandt cyklisterne.

4 skoler beliggende i to bydele skal fremover samarbejde, og der skal skabes sikre cykelveje for disse børn. Her kunne man afprøve tiltag som skaber tilstrækkelig sikkerhed for skolebørnene i trafikken.

Vi skal da også nævne, at Miljøpunkt Amager har særlig fokus på cyklisme, og de er i gang med et særligt projekt, hvor fordelene ved cyklismen bliver synliggjort. (Bicycle innovation lab). Det vil være oplagt at skabe synergier mellem forvaltningens tiltag og de tiltag miljøpunktet arbejder med.

Særlige forhold vedr. Amager Øst bydel:

- Bydelsplanen for Amager Øst indeholder i pkt. 13 et særligt afsnit om forbedrede forhold for cyklister, herunder etablering af to hurtige cykelpendleruter.
Lokaludvalget skal anbefale, at disse forslag indarbejdes i strategien.
- Cykelstierne på Amagerbrogade er for smalle og mange cykler hellere alternative ruter.
Vi vil i den forbindelse pege på projektet: Amagerbrogade som strøg og handelsgade, og anbefale at man, som en del af strategien, snarest finder økonomi til at realisere dette projekt.
- Et særligt indsatsområde bør være cykelforhold omkring skolerne, hvor trygge cykelveje er særligt vigtige. Med den kommende fireskolesammenlægning er der en oplagt lejlighed til at tænke nyt og visionært til gavn for de unge og små cyklister, hvoraf nogle i fremtiden skal krydse stærkt trafikerede veje.

Slutteligt skal vi benytte anledningen til at pege på en række konkrete tiltag, som vi mener, vil styrke cyklisternes forhold i København.

Disse vedlægges som bilag til dette høringssvar.

Bilag til Amager Øst Lokaludvalgs høringsvar om cykelstrategi

- Cyklerne skal kunne medbringes gratis i alle tog, i Metroen og gerne også i byens busser, så det er lettere at foretage rejser hvor cykelturene kombineres med offentlig transport.
- Cykelstier, skal være således indrettet, at cyklister mindst muligt kommer i konflikt med biltrafikken.
- Om vinteren skal cykelstier ryddes for sne og skal prioriteres før vejbanerne.
- Ved lyskryds skal det sikres, at cyklisterne får grønt lys i god tid før bilisterne får lov til at køre frem.
- Bycykelsystemet skal udbygges og udgøre et reelt alternativ ikke blot for turister, men også for byens beboere. Et effektivt bycykelsystem vil kunne skabe større fleksibilitet i cykeltrafikken.
- Der skal stilles krav til nyt erhvervsbyggeri og boligbyggeri i lokalplanerne, således at der er cykelopbevaring/ cykelparkering, omklædningsrum og brusebade til cyklisterne.
- Der kan udvikles systemer for deleladcykler for børnefamilier men også for andre der har behov for det. Der kan f. eks udvikles systemer, hvor ladcykler kan tages med i offentlig transport og låneordning med ladcykler.
- Der kan udvikles systemer så el. cykler bliver et bedre alternativ til bilisme.

Hørings svar III

Bispebjerg Lokaludvalg

Webside: www.bispebjerglokaludvalg.kk.dk



Til Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Center for Trafik, Cykelsekretariatet
Islands Brygge 37, 1. sal
Postboks 450
1505 København V

BISPEBJERG LOKALUDVALG
BIBLIOTEKET
Rentemestervej 76
2400 København N
www.bispebjerglokaludvalg.kk.dk

BISPEBJERG LOKALUDVALGS HØRINGSSVAR
VEDRØRENDE FORSLAG TIL KØBENHAVNS
CYKELSTRATEGI 2011-2025

01.08.11

Tak for muligheden for at kommentere forslaget til Københavns Kommunes nye cykelstrategi.

Dette høringssvar har været drøftet dels i lokaludvalget dels i lokaludvalgets bymiljøudvalg. Vi har ikke afholdt borgerhøring herom.

Etablering af et ordentligt cykelstinet i Bispebjerg Bydel har meget stor bevågenhed både hos lokaludvalget og hos almindelige borgere. Det er derfor en glæde at dette er et fint forslag, og alene det at en sådan strategi er formuleret, er et godt signal om politisk vilje til at fremme cyklisme som transportform.

Det har i mange år været lettere at få milliarder til bilfremkommelighed end millioner til cykelfremkommelighed, selvom antallet af transporterede personer måske er det samme, og selvom cyklen er bedre for folkesundheden og osere mindre.

Nu er der jo efterhånden bygget cykelstier langs de fleste større veje. Og det er fint (med vestsiden af Frederiksborgvej mellem Birkedommervej og Rentemestervej som en trafikfarlig undtagelse). Det vil vi derfor ikke kommentere.

Et område, hvor en sådan cykelstrategi især kan gøre en forskel, er ved at fremme etablering af de lange gennemkørende grønne supercykelstier. Når sådanne er færdigbygget, vil de blive stadig mere populære, da man her kommer hurtigere frem i pænere omgivelser, end når man sammen med bilerne holder og venter på det ene røde lys efter det andet i brogader og på indfaldsveje.



Et lokaludvalg i
KØBENHAVNS KOMMUNE

Bispebjerg Lokaludvalg er en uafhængig lokal forsamling, der er oprettet af Københavns Kommune. Lokaludvalget fungerer som bindeled mellem københavnere i bydelen og politikerne på Københavns Rådhus.

Disse lange cykelruter, -i strategien benævnt A-nettet, - har derfor et stort potentiale for at flytte biltrafik til cykler, både når det handler om transport til og fra arbejde mellem København og omegn og internt i byen.

Vi noterer os, at spørgsmålet om "missing links" berøres i cykelstrategien. Den betydning det har, når der ikke længere er behov for lange omveje på grund af "missing links", ses ved Nørrebro-ruten. Selvom der stadig er et missing link over Jagtvej, er ruten så fin, at den efterhånden har udviklet sig til en slags cykelmotorvej.

I vores del af byen rummer de fleste allerede planlagte grønne cykelstier missing links. Utterslevruten og Hareskovruten er stadig ubrugelige, selvom det bliver bedre. Et væsentligt missing link er forbindelsen under banen henover DSB arealet, men forhåbentlig kommer en cykelunderføring her med i det kommende budgetforlig, så ruten over den fremtidige Nordhavnsvej, Nørrebro-ruten og Hareskovruten her kan blive sammenknyttet.

Visse interessante cykelruter, som forløber hen over Københavns Kommunegrænser, kalder på opmærksomhed. Eksempelvis rummer cykelstien langs Vestvolden en masse missing links, der dog ikke ligger i Københavns Kommune. Men potentielt er det en fantastisk supercykelsti fra Bispebjerg til Køge Bugt, hvis fulde udnyttelse dog kræver, at kommunerne snakker sammen. Også i området ved Utterslev Mose findes cykelstier, som kunne indgå mere formelt i nettet af A-stier.

For resten bør gode cykelruter afskiltes ordentligt, og ligesom fodgængerovergange markeres, bør også alle befærdede cykelstier markeres, hvor de passerer større veje.

Hvis det har interesse, vil Bispebjerg Lokaludvalg gerne tilbyde at indgå som forsøgsbydel med henblik på detailplanlægning af et lokalt cykelsti-net. Det velmente kort over A-stierne i forslaget til cykelstrategi lader meget tilbage at ønske i henseende til detailrigdom.

Venlig hilsen

Alex Heick, formand for Bispebjerg Lokaludvalg

Hørings svar IV

Brønshøj-Husum Lokaludvalg

E-mail: broenshoej-husumlokaludvalg@okf.kk.dk

Webside: www.2700lokaludvalg.dk

Til Center for Trafik
CYKELSTRATEGI@TMF.KK.DK

BRØNSHØJ-HUSUM LOKALUDVALG
Kulturhuset Pilegården
Brønshøjvej 17
2700 Brønshøj

www.2700lokaludvalg.dk

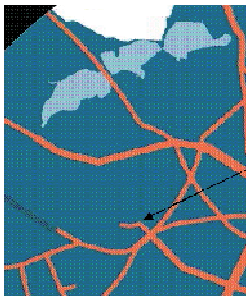
KØBENHAVNS CYKELSTRATEGI 2011-2025 - HØRINGSSVAR

9. august 2011

Det er et utroligt flot og ambitiøst høringsmateriale, som her er sendt til høring. Brønshøj-Husum Lokaludvalg har gennemgået strategien og mener, der er rigtig mange gode elementer i de tiltag, man vil arbejde med i årene fremover.

Det er imidlertid tydeligt, at der ikke er fokus på vores område i Brønshøj, Husum og Tingbjerg. Der er i høj grad brug for en udbygning af de cykelruter, som benyttes til den megen transittrafik gennem bydelen.

Det kan derfor undre, hvorfor ruterne gennem Brønshøj-Husum, som indgår i strategien for Cykelsuperstier, ikke er vist på kortet i udkast til Cykelstrategi.



Der henvises her til Lokaludvalgets hørings svar vedr. Kommuneplan 2011:

”Strækningen Primulavej, Annebergvej, Gaunøvej, Brønshøjvej, Krabesholmsvej, der er meget benyttede indfaldsveje til Brønshøj sydfra, er relativt befærde og har mange parkerede biler, men mangler cykelsti, hvilket gør færdsel på cykel utrygt her. Cykelsti er planlagt på denne strækning ifølge Cykelprioriteringsplanen 2002

2016. Samme problemer gør sig gældende på Gadelandet, der ikke indgår i Cykelprioriteringsplanen. Lokaludvalget så gerne tidspunktet for disse to strækningers udbygning med cykelsti fremskyndet”.



Et lokaludvalg i
KØBENHAVNS KOMMUNE

Brønshøj-Husum Lokaludvalg er en uafhængig lokal forsamling, der er oprettet af Københavns Kommune. Lokaludvalget fungerer som bindeled mellem københavnerne i bydelen og politikerne på Københavns Rådhus.

Som det fremgår af høringssvaret vedr. Kommuneplan 2011, har Lokaludvalget arbejdet særligt med de områder i vores bydel, som trænger til større tryghed og bedre komfort for cyklister. Det skal her nævnes, at der som forslag også arbejdes med en cykelbro over Frederikssundsvej, der hvor Vestvolden krydser denne. Vestvolden indgår i det beskrevne netværk for Cykelsuperstier (som der tidligere er afgivet høringssvar på). Denne cykelbro skal også tænkes med i løsningen af en højklasset busløsning på Frederikssundsvej i 2018-planen.

Lokaludvalget har netop nedsat en arbejdsgruppe, som i samarbejde med Center for Bydesign skal komme med forslag til bedre belysning i vores bydel. Her indgår cykelparkeringspladserne ved de store trafikknudepunkter som Husum Torv, Brønshøj Torv og Husum S-station. Der er store problemer med manglende belysning ved f.eks. Husum S-station og manglende cykelstativer og ordnede forhold de øvrige steder.

Som ovenstående kortudsnit fra høringsmaterialet viser (cykeltrafik i 2025) mangler også den vigtige Slotsherrensvej at indgå i netværket. Det skyldes muligvis en forglemmelse. Med den cykeltrafikmængde Slotsherrensvej bærer, bør være med i planen.

Vi håber vores forslag kan indgå i planen, og at der kommer mere fokus på cykelforhold i Brønshøj-Husum Lokaludvalg bydel.

NB: Det bemærkes, at dette høringssvar er sendt under forudsætning af Lokaludvalgets endelige godkendelse den 18. august.

Med venlig hilsen

Christian Hesselberg
Formand for Brønshøj-Husum Lokaludvalg

Freddy Ingvorsen
Formand for Byudviklingsudvalget

Hørings svar V

Christianshavn Lokaludvalg

E-mail: cc@okf.kk.dk

Webside: <http://christianshavnslokaludvalg.kk.dk/>

Bilag 1: Christianshavn som verdens bedste cykelbydel

Teknik- og Miljøforvaltningen
cykelstrategi@tmf.kk.dk

Cykelstrategi - hørings svar

Teknik- og Miljøforvaltningen har den 19. maj 2011 bedt om et hørings svar om Cykelstrategi 2011-2025. Fristen for svar er den 12. august 2011. Lokaludvalget drøftede strategien i sit møde den 29. juni.

Borgerdialog

Lokaludvalget præsenterede strategien for borgerne på Christianshavnermødet den 8. juni. Borgerne havde ingen kommentarer.

Nedenstående knytter an til lokaludvalgets bydelsplan, som har været drøftet med borgerne i flere omgange.

Lokaludvalgets holdning

Overordnet mener Christianshavns Lokaludvalg, at det er en god cykelstrategi og lokaludvalget vil arbejde for, at Christianshavn bliver verdens bedste cykel-bydel! Spørgsmålet er så hvilke initiativer, der skal til, for at nå målet om at blive verdens bedste.

For så vidt angår Christianshavn vil vi pege på forslagene, som fremgår af lokaludvalgets bydelsplan, der er på vej i høring i forvaltningerne:

- Cykelsti fra Langebrogade, Voldgaden og Prinsessegade til Refshalevej.
- Refshalevej fra Prinsessegade til Frederiks Bastion laves til cykelsti og gangsti – uden parkering.
- Omlægning af Torvegade som led i en fredeliggørelse af Christianshavn (se bilag)
- Mere cykelparkering og oprydning alle steder især omkring metroen
- Flere gratis bycykler/ladvogne til låns.
- Forsøg med cykelbaner med bordurbånd i de brolagte gader. På længere sigt kunne man arbejde for, at alle gader blev brolagte med bordurbånd for cyklisterne. Brolægning sparer på

04-07-2011

Sagsnr.
2011-86843

Dokumentnr.
2011-475977

udgifter til kloakering pga. nedsivning af vand og er kønnere end asfalt.

- Der etableres mere effektiv havnebustrafik, som også cyklister kan benytte. Hurtig af- og påstigning. Flere afgange og flere stationer. Vi foreslår et antal shufflefærger/magnetfærger mellem Indre by og Christianshavn/Holmen fra Kvæsthusbroen og fra Esplanaden i stedet for Nyhavnsbroen.

Derudover er vi opmærksomme på, at det skal være nemt for cyklister at komme frem uden forhindringer som f.eks. rødt lys og broer, der er oppe. I cykelstrategien bør der derfor være initiativer, som - så vidt det er muligt - fjerner sådanne forhindringer. I vores bydelsplan foreslår vi, at der laves en tunnel under Christianshavns Kanal ved Trangraven i stedet for broer.

Vi er endvidere opmærksomme på, at folk skal føles sig trygge og sikre, når de bevæger sig ud i den københavnske trafik. De nedenstående forslag i bydelsplanen imødekommer dette behov:

- Max 30 km i gaderne
- Max lastbiler med 5 tons
- Bump i udvalgte gader
- Bevarelse af busslusen ved Holmen

Dermed også sagt, at lokaludvalget støtter de kampagner, som forvaltningen vil iværksætte for en bedre cykeladfærd.

Med venlig hilsen

Poul Cohrt

Christianshavn som verdens bedste cykelbydel

Af Nils H. Groth

Når jeg læser Københavns Kommunes cykelstrategi og vores egne kommentarer hertil må jeg spørge; -Hvad er verdens bedste cykelby, hvordan måler vi og vurderer vi det? -Hvordan måler vi og vurderer om Christianshavn er verdens bedste cykelbydel?

Den overordnede cykelstrategi giver ikke klare svar herpå, men jeg kan heller ikke se vi selv får svaret herpå.

Min mening er at Christianshavn ikke bliver verdens bedste cykelbydel, hvis det eksempelvis ikke er muligt at regulere og begrænse trafikken på Torvegade, eksempelvis ikke er muligt at sikre parkeringspladser til cykelejerne, uden at efterladte cykler skal dominere bydelen og eksempelvis ikke sikre udnyttelse af området omkring den kommende multihal til glæde og på betryggende vis for **både** gående, cyklende, brugere af multihallens faciliteter og ”bløde roere”.

Christianshavn kan blive verdens bedste cykelbydel, hvis det er muligt at koble sig på den overordnede cykelstrategi for København og arbejde med de udfordringer den overordnede strategi vil give bydelen, og vores egne visioner.

Det er mine to hovedteser når vi ser på den overordnede cykelstrategi for København.

Vi er nødt til at se, hvad målet for cykelstrategien er, nemlig at konvertere bilisme til cyklisme. Det skal ske ved at friste med velsmagende gulerødder og ikke med prygl fra stokken.

Fart og komfort på cykelstien skal motivere bilister til at tage cyklen, ikke bilen på arbejde og til uddannelsessted.

Min konklusion er derfor at vi er nødt til at forholde os til den overordnede strategi på en aktiv facon, fordi den vil påvirke vores bydel.

F.eks. vil den medføre øget cykeltrafik i Torvegade og i Strandgade, og den lægger op til flere og hurtigere cyklister igennem Christiania.

Den overordnede strategi tager ikke højde for områdets beskaffenhed og andre trafikformer i bydelen.

Det er fint nok at gå ind på et konkret operativt plan, se isoleret på Christianshavn og opstille en række forslag fra bydelsplanen og lignende, som vi vil arbejde med på Christianshavn, for at gøre Christianshavn til verdens bedste bydel for cyklister.

Men vi er også nødt til at se på strategien på det strategiske plan. Er strategien til gavn for bydelen set i det store perspektiv, hvordan kan vi på Christianshavn påvirke strategien til gavn for både bydelen og for København.

Hørings svar VI

Indre By Lokaludvalg

E-mail: cc@okf.kk.dk

Webside: <http://indrebylokaludvalg.kk.dk/>

Bilag 1: Resultater

Bilag 2: Spørgeskema resultater

Teknik- og Miljøforvaltningen

Teknik- og Miljøforvaltningen har den 19. maj 2011 bedt om et hørings svar om Cykelstrategi 2011-2025. Fristen for svar er den 12. august 2011.

Borgerdialog

Lokaludvalget har givet borgerne mulighed for at udfylde spørgeskema på lokaludvalgets hjemmeside om Cykelstrategien. En opsummering af de 136 modtagne svar er vedlagt.

Endvidere har vi vedlagt opsummeringen af cykelworkshoppene, som vi havde i januar 2011 på Nørreport som led i vores bydelsplanproces.

Lokaludvalgets holdning

Lokaludvalget mener, at Cykelstrategien er et godt bud på, hvordan cykeltrafikken i kommunen kan fremmes. Svagheden er selvfølgelig, dels at den ikke er finansieret, dels at der mangler en større vision for København som verdens bedste cykelby. Her bør vi nå meget længere i realitetshandling omkring bl.a. bilfrie områder i hver bydel, samt en målsætning for byen om at nedsætte biltrafikken betragteligt for derved at skabe en meget bedre by at bo i og besøge. Overordnet må visionen være, at trafikken i kommunen – og i hvert fald i Indre By – i langt højere grad foregår på beboernes, de besøgendes og de ”svage” trafikanters betingelser. Udgangspunktet er jo, at biler, lastbiler og busser forurener i voldsom grad og derved via disse luft- og støjgener påfører os alle, der bor i byen, et sundhedsskadeligt miljø og dermed også mange udgifter til sygdomsbehandling mv. Det er desværre udgifter, der ikke direkte kan påvises. Den nugældende trafikpolitik har en langsigtet økonomisk belastning, som bør tages i betragtning. Dertil kommer de menneskelige omkostninger i form af for tidlige dødsfald og øvrige følgeskader. Anlæg af flere parkeringspladser fremmer ikke cykelstrategien.

Tryghed og sikkerhed

Ud fra vores dialog med borgerne, bl.a. i bydelsplan-sammenhæng, mener vi, at det især er vigtigt, at der er plads til alle cyklister på cykelstien/cykelruten/cykelgaden, uanset om man cykler hurtigt eller

12-08-2011

Sagsnr.
2011-98422Dokumentnr.
2011-569648

langsomt og uanset om man benytter en racercykel eller en christianiacykel. Det giver tryghed cyklisterne imellem. Vi har noteret os, at utryghed i trafikken kan få cyklister til at vælge en anden transportform. En tydeligere opdeling af færdselsarealerne, så ingen er i tvivl om, hvor cyklisterne skal være og hvor fodgængerne skal være, vil også gøre det at cykle mere tiltalende. Især ved busstoppesteder kan der være problemer med fodgængere på cykelstien.

Derudover vil lokaludvalget pege på følgende, som kunne være af betydning for sikkerhed/tryghed:

- Stålsteeler i stedet for kantsten ved cykelstier, idet det er en temmelig sikker måde at udelukke biler fra at køre op på cykelstien for at parkere (midlertidigt) ligesom vejens indretning forholdsvis let kan ”ommøbleres” til andet brug (f.eks. legegade mv.)
- Forbudet mod brug af hovedtelefoner/mobiltale/sms bør håndhæves for alle trafikanter.
- Markér opstreget areal til cyklister foran biler i vejkryds!
- Man skal undgå at blande forskellige trafikarter omkring vejarbejder. I Vester Voldgade er fodgængere og cyklister i øjeblikket henvist til at benytte samme smalle areal, hvilket skaber farlige situationer.

Fremme af brugen af cykler

Derudover har vi følgende forslag til fremme af brugen af cykel:

- Opgradér cykelstierne i Nørre Søgade, Øster Søgade og i Vester Søgade, så de kan løse behovet for en ordentlig, sikker og tryk cykelforbindelse på tværs af brokvartererne og Indre By. Den påtænkte opgradering af Søruten på den anden side af Søerne er velment, men vil være en lappeløsning, der ikke fuldt ud tilgodeser behov for sikkerhed, tryghed og fremkommelighed for såvel cyklister som fodgængere. Det er ikke mindst Sørutens forbindelse til Østerbrogade, der udgør et problem, som en opgradering af cykelstierne i Søgaderne vil kunne løse.
- Ved nyt erhvervsbyggeri bør der kræves overdækket cykelparkeringsareal, kompressorpumpe, opladningsfaciliteter for el-cykler og omklædnings/badefaciliteter.
- Tillad cyklister at svinge til højre for rødt lys.
- Vedligeholdelse af cykelstier skal opprioriteres, idet opprioriteringen af vedligeholdelsen gør det mere sikkert at færdes på cykelstierne, hvorved flere motiveres til at cykle

Endelig mener lokaludvalget, at indretningen af Nørrebrogade og Dronning Louises Bro er et eksempel til efterfølgelse. Cyklisternes behov for fremkommelighed, tryghed og sikkerhed er blevet opfyldt og man har tillige fået skabt et spændende og attraktivt fodgænger- og opholdsareal.

Indre By Lokaludvalg har godkendt dette høringssvar i sit møde den 11. august 2011.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,
formand

SPRED GOD CYKELKARMA!

Til cykelworkshoppen blev der ophængt fire plakater, som efter tema opridsede en række af borgernes egne forslag til forbedringer af cykelforhold og cykelkultur. Alle deltagne borgere fik i alt fire stemmer – én pr. plakat. De skulle således sætte deres stemme på det forslag indenfor hvert tema, som de syntes var bedst.

Forslagene, som borgerne kunne stemme på, havde Indre By Lokaludvalg modtaget i forbindelse med efterårets "Spred god cykelkarma"-kampagne. Forslagene blev efter efterårets kampagne kondenseret ned, så de repræsenterede de mest populære/dækkende udsagn.

Vi har optalt alle stemmerne inden for hvert tema/plakat og afbilledet resultatet i diagrammer. Tallet ovenpå søjlen viser, hvor mange stemmer det pågældende forslag har fået. Tallene nedenunder søjlerne viser, hvilke forslag, der hører til hvilke søjler (se listen over forslag ovenfor diagrammerne). Det samlede antal stemmer pr. plakat indikerer, hvor mange mennesker der i alt har besøgt workshoppen.

BEMÆRK: Søjlernes farve og nummer hænger ikke sammen, når diagrammet opstilles i ordnet rækkefølge. Tjek derfor søjlens nummer i hvert diagram.

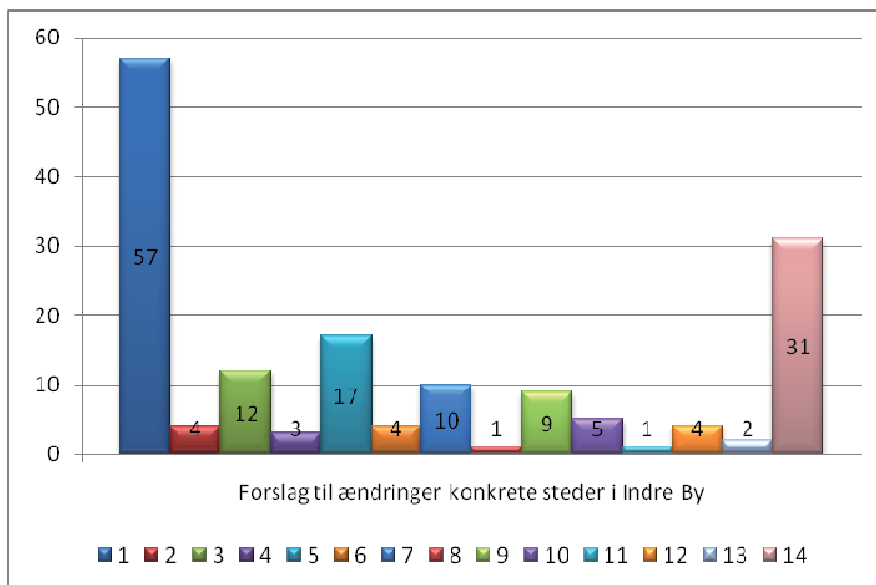
1. Forslag til fysiske ændringer konkrete steder i Indre By

I alt antal stemmer på hele plakaten: 160

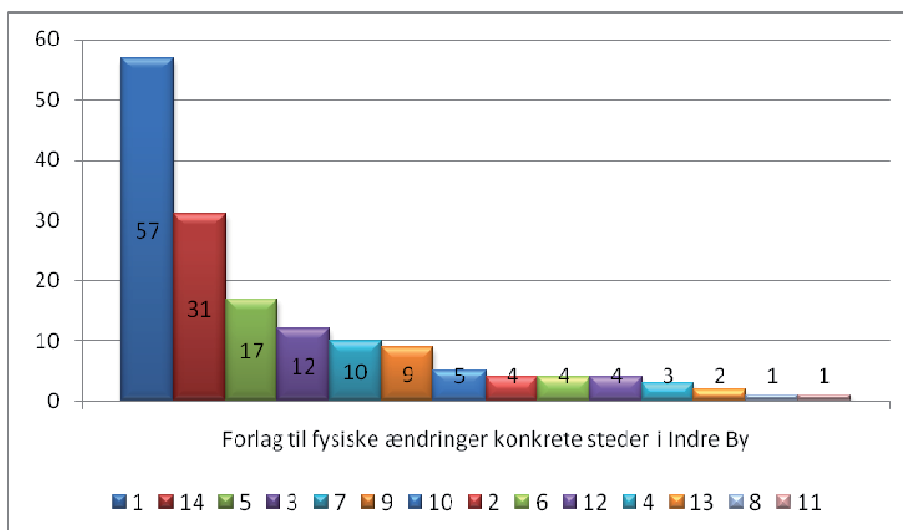
Forslagene lød således:

1. Brug erfaringerne fra Nørrebrogade til at udbygge et helt netværk af cykel-bus-gader: fx ved at forbinde Nørrebrogade med Amagerbrogade via Gothersgade, Bremerholm og Knippelsbro.
2. Kompagnistræde/Læderstræde er en sivegade, men fodgængere tror det er en gågade. Der bør markeres kreativt på gågaden, hvor der må cykles.
3. Det er rart at cykelstien bliver dobbelt så bred på broen over Peblingesø, når man kommer fra Nørrebrogade. Men det skaber en flaskehals, at den lige pludselig bliver normal størrelse på Frederiksborggade.
4. Cykelsti på St.Kongensgade.
5. Frederiksborggade fra søerne til Nørre Voldgade kan gøres til cykelgade, med plads til gående, handlende og handicapbiler.
6. Afspærringen på Kongens Nytorv er et helvede. Det er ikke altid klart, hvad der er cykelsti og hvad der er fortovej.
7. Det skal være muligt at cykle hele vejen rundt om Kongens Have – i begge retninger. (Men det skal stadig ikke være muligt at cykle i Kongens Have.)
8. Cykelsti på Nørregade.
9. Gør noget ved Nørregade. Den er et sammensurium af biler, busser, cyklister og fodgængere, der myldrer ud og ind imellem hinanden.

10. Brederer cykelstier på Nørre Voldgade i den side, der vender mod Købmagergade. Evt. en mulighed for at lede, cyklerne væk fra fodgængerovergangen ved Nørreport mod Købmagergade.
11. En barriere for Nørreport-enden af Købmagergade, der får folk til at stå af cyklen og trække over på strøget.
12. Cykelstien på Søtorvet er en katastrofe til fare især for gående.
13. Gothersgade og Vester Farimagsgade, tilladt højresving for cyklister og egen lysregulering.
14. Luk af for bil – og lastbiltrafikken i Pisserenden, det er forvirrende nok med ensretningen. <a<



I ordnet rækkefølge, så det ses tydeligere hvordan fordelingen af mærke er sat.

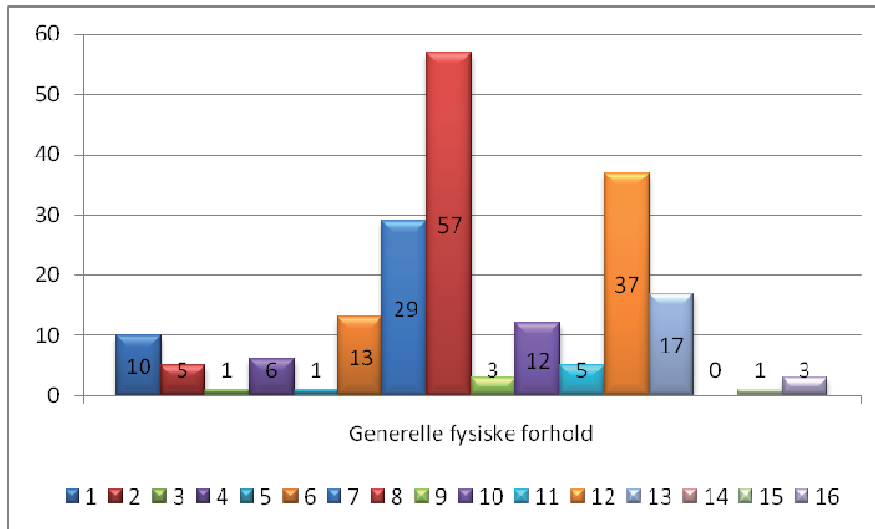


2. Forslag til generelle fysiske forhold

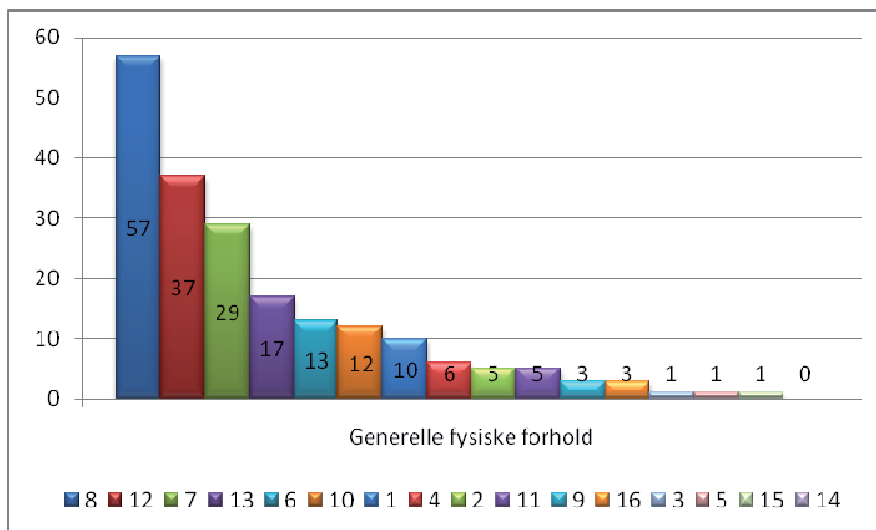
I alt mærker på hele plakaten: 200

Forslagene lød således:

1. Lav en til de langsomme og en til de hurtige cyklister i forskellige farver= samme princip som på motorvejen.
2. Lav en bedre afmærkning på cykelstigerne – en dreje bane og en lige-ud-bane.
3. Alternative cykelruter de steder, hvor der er brosten.
4. Der skal være konkrete cykelstier og ikke kun afmærkninger af cykelruter.
5. Kloakdæksler ved kanten til fortovet gør, at mange Christiania/ lad cykler vælger at køre midt på cykelstien for at undgå at den ene side hopper hver 30 meter.
6. der er mange huller i cykelstierne, og der er til stor irritation og farligt når, vi cyklister prøver at undgå dem, slingre vi tit på stien uden at bagvedkørende nødvendigvis kan tyde hvorfor.
7. Lav et felt, der gør det muligt at holde foran bilerne i lyskryds. Det er mere sikkert.
8. Flere og bredere cykelstier!
9. Pas på med at tillade højresving for rødt – mange cyklister drejer, selvom der er fodgængere og cyklister, der er ved at krydse for grønt.
10. De mange ensretninger i Indre By bør ikke gælde for cyklister. Gør ensretningen for cyklister tydeligere.
11. Bedre adskillelse af cykelstier og busstoppesteder.
12. Cykelgader (hvor biler ikke må køre) hvor der er klar markering af pladsen til gående og cyklende trafik.
13. Flere lyskryds med tilladt højresving for cyklister – det fungerer ret godt ved søerne (Dr. Louises Bro og Søvavillonen).
14. Der må ikke ske flere prioriteringer ensidigt til fordel for cyklister.
15. Bedre skiltning og afmærkning.
16. Klarere separering mellem cyklister og fodgængere (Fx i strædet)



I ordnet rækkefølge, så det ses tydeligere hvordan fordelingen af mærke er sat.

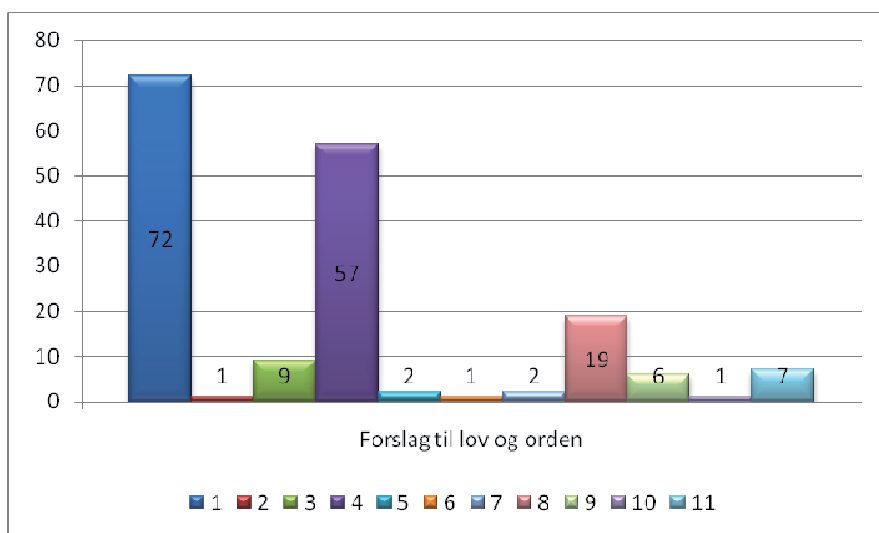


3. Forslag til lov og orden

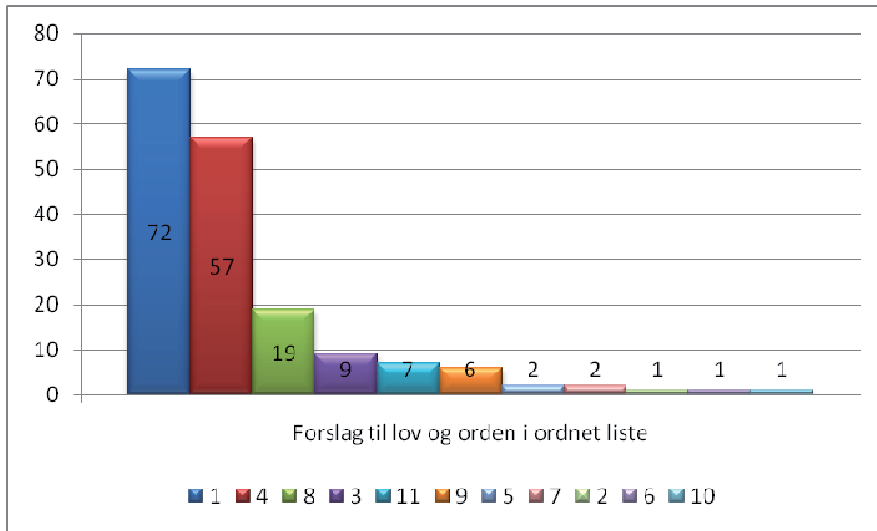
I alt mærker på hele plakaten: 177

Forslagene lød således:

1. Gør det muligt at dreje til højre ved rødt lys.
2. Mere politi og frem med bødeblokken.
3. Forbyd at køre med musik i ørene.
4. Knallert/scooter bør henvises til den øvrige trafik og IKKE på cykelstierne.
5. Evt. kampagne med slogan: 6. d.kr på 30 sek.
6. Vagter i parker, der beder cyklister om at stå af cyklen.
7. Tvunget cykelkørekort – hvis folk skal køre råddent, skal de i det mindste kunne læse trafikken.
8. Forbyd kørsel med mobil i hånden.
9. Tillad højresving ved rødt lys
10. Flere bøder er absolut ikke det samme som større bøder. Øget kontrol og dermed flere bøder virker. Større bøder virker kun, hvis risikoen for at få flere bøder øges (altså flere bøder)
11. Pas på med at tillade højresving for rødt, for alle ved 110% at man ikke må gøre det, hvis der er fodgængere eller andre cyklister med grønt lys, der er ved at krydse!



I ordnet rækkefølge, så det ses tydeligere hvordan fordelingen af mærkerne er sat:



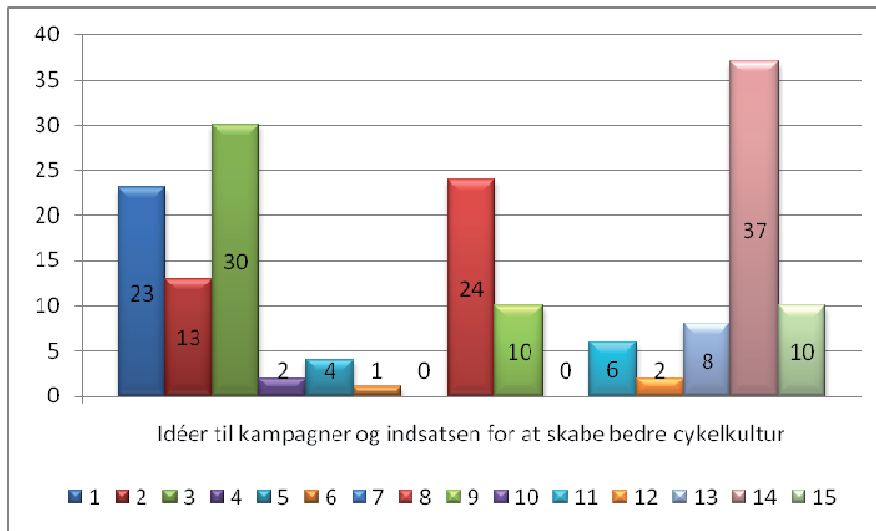
4. Idéer til kampagner og indsatsen for at skabe bedre cykelkultur

I alt mærker på hele plakaten: 170

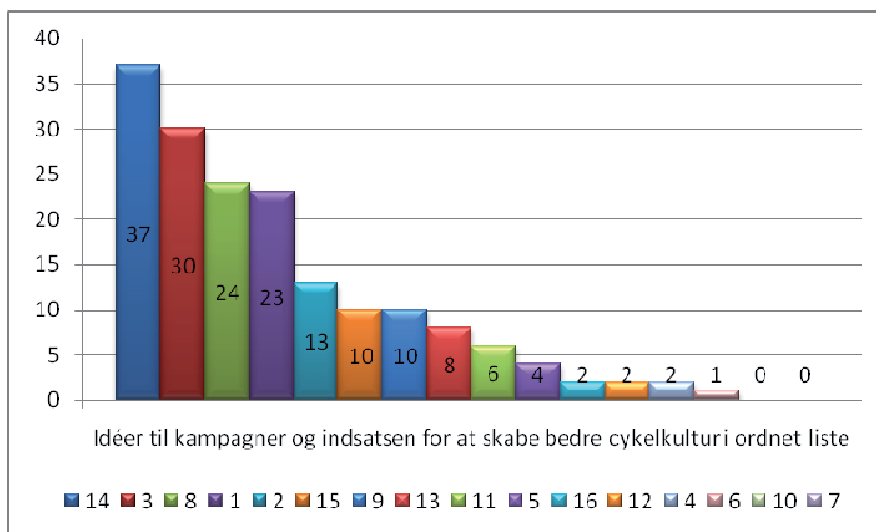
Forslagene lød således:

1. Afhold forældre/barn cykeldage på skolerne, hvor man kan tage cykelkørekort og lære at parkere sin cykel
2. Frem for bøder, så vend tingene på hovedet og spot cyklister der cykler 'korrekt' og beløn dem med fx en ny cykel, gavekort til lapning af dæk etc.
3. Humøristiske forslag til hvordan man får en hyggeligere/skønnere/hurtigere rute, fx en havnerute, en brostensrute, en studierute og en sprinterrute
4. Postomdelte flyers med de vigtigste regler og tips (brug ringeklokken, kig dig bagom inden du overhaler, lad være at cykle i fodgængerfeltet, hvilken vej må cyklister køre i ensrettet gade osv.)
5. Kampagner på arbejdspladser og offentlige steder
6. En række 'opdragende' plakater kan få cyklister til at køre mere opmærksomt. Det behøver ikke lugte af løftet pegefinger, og det behøver ikke kun at være henvendt til dem, der kører hurtigt
7. Events, stickers som man kan sætte på hjelm og cykel ('elitecyklist', 'tænk på de andre cyklister' eller lignende), plakater på de relevante institutioner – også ungdomsuddannelser, arbejdspladser
8. Lav en 'charmerende cykel-zone' (markeret på kørebanen på en eller anden måde – store blomster, hvad ved jeg) i Indre By – en zone, hvor aggression, sure råb, mobiltelefon snak under cykelturen og cykling uden hensyn er 'forbudt'
9. Suppler bøder med en 'cyklisthåndbog' med 5 nemme råd til bedre trafik. De fem punkter kunne være. 1) Vis altid tegn, når du drejer/stopper, 2) Kør ALDRIG på fortov eller i fodgængerovergang, 3) Hold altid for rødt, 4) Overhal ALTID venstre om, 5) Vær venlig (også selv om du har travlt). Lav en iørefaldende cykelslagsang, som man kan fløjte på vej til arbejde 😊
10. Indfør obligatorisk trafik kursus til voksne cyklister med prøve a la teoriprøven til bil-kørekort
11. Trafikregler skal være klarere og de fysiske forhold forbedres, før en kampagne om cykelkultur har en effekt
12. Uddan mønstercyklister og send dem ud som gode bugs i trafikken (samfundstjeneste måske). Det er som regel ikke opdragelse vi savner, men de gode eksempler
13. Turister på lejecykler i City er en kæmpe fare i trafikken. Oplysninger om færdselsregler og kultur til disse turister vil gøre en stor forskel
14. Sæt plakater op langs de mest befærdede cykelstier med korte slogans/udsagn, som kan læses i forbigarten, såsom: "Hold til højre på stien", "Kig dig over skulderen, inden du overhaler", "skru ned for musikken og op for opmærksomheden"
15. Lav et cykelløb i Indre By, fx "god cykelkarma", med fokus på netop dette, ligesom et motionsløb bare med cykler. Her kunne man få et kort tildelt ved start med steder, hvor man skal være ekstra opmærksom osv.

16. Reklamespots i tv- noget a la spritkørsel – altså nogle reklamer der viser farlige situationer og hvordan de kan undgås, reklamer ophængt i byen, som også henvender sig til fodgængere, som ofte ikke er opmærksomme på trafikken



I ordnet rækkefølge, så det ses tydeligere hvordan fordelingen af mærkerne er sat:



Konklusion

Mellem 160 og 200 mennesker har deltaget aktivt i cykelworkshopen d. 26. januar.

De forslag der møder størst opbakning er:

Forslag til fysiske ændringer konkrete steder i Indre By

1. Brug erfaringerne fra Nørrebrogade til at udbygge et helt netværk af cykel-bus-gader: fx ved at forbinde Nørrebrogade med Amagerbrogade via Gothersgade, Bremerholm og Knippelsbro.
2. Luk af for bil – og lastbiltrafikken i Pisserenden, det er forvirrende nok med ensretningen.
3. Frederiksborggade fra søerne til Nørre Voldgade kan gøres til cykelgade, med plads til gående, handlende og handicpbiler.

Forslag til generelle fysiske forhold

1. Flere og bredere cykelstier.
2. Cykelgader (hvor biler ikke må køre) hvor der er klar markering af pladsen til gående og cyklende trafik.
3. Lav et felt, der gør det muligt at holde foran bilerne i lyskryds. Det er mere sikkert.

Forslag til lov og orden

1. Gør det muligt at dreje til højre ved rødt lys.
2. Knallert/scooter bør henvises til den øvrige trafik og IKKE på cykelstierne.
3. Forbyd kørsel med mobil i hånden.

Idéer til kampagner og indsatsen for at skabe bedre cykelkultur

1. Sæt plakater op langs de mest befærdede cykelstier med korte slogans/udsagn, som kan læses i forbifarten, såsom: "Hold til højre på stien", "Kig dig over skulderen, inden du overhaler", "skru ned for musikken og op for opmærksomheden"
2. Humoristiske forslag til hvordan man får en hyggeligere/skønnere/hurtigere rute, fx en havnerute, en brostensrute, en studierute og en sprinterrute.
3. Lav en 'charmerende cykel-zone' (markeret på kørebanen på en eller anden måde – store blomster, hvad ved jeg) i Indre By – en zone, hvor aggression, sure råb, mobiltelefonsnak under cykelturen og cykling uden hensyn er 'forbudt'.

Spørgeskemaundersøgelse om Københavns Cykelstrategi 2011-2025

Om undersøgelsen

136 har svaret på spørgeskemaet, som har været elektronisk tilgængeligt via indrebylokaludvalg.kk.dk. Der er blevet gjort opmærksom på spørgeskemaet gennem uddeling af ca. 600 flyers til cyklister i morgentrafikken ved henholdsvis Dronning Louises Bro og Christiansborg. Derudover har der været annonceret i Cityavisen. Langt de fleste af de, der har besvaret spørgeskemaet, bruger cyklen som primært transportmiddel.

Konklusioner

Hvad kan få københavnere til at cykle mere

Der er flest, der angiver, at flere cykel-smutveje, f.eks. cykelstier i parker og cykelbroer over Inderhavnen, kan få dem til at cykle mere, end de gør i dag. Nogle bemærker dog, at de ikke er tilhængere af cykelbroer, da det kan ødelægge havnetrafikken. Brede cykelstier vil også få en stor del af de adspurgte til at cykle mere. Cykelparkeringsmuligheder, mere hensynsfuld adfærd blandt cyklisterne og større adskillelse af den "bløde" og motoriserede trafik vil være motiverende for færre, men stadig en væsentlig andel af borgerne.

Derudover nævner flere borgere, at de ville cykle mere, hvis:

- de eksisterende cykelstier blev vedligeholdt bedre, så der ikke er huller i asfalten, og at de hurtigere bliver sneryddet om vinteren.
- der fleste steder var lysregulering specielt til cyklister, f.eks. ved højresving eller t-kryds.
- at stoplysene i højere grad var tilpasset cyklister, så det blev lettere at fange grønne bølger.
- hvis biltrafikken i Indre By blev reduceret eller helt fjernet.

Bredere cykelstier

Størstedelen af de adspurgte angiver, at cykelstierne i dag generelt er for smalle. Cirka en tredjedel af svarpersonerne mener, at cykelstierne generelt er en passende bredde. Mange tilføjer, at det dog bør prioriteres højere at der alle steder er cykelsti, end at cykelstierne gøres bredere.

Mange er kommet med konkrete forslag til, hvor der er brug for (bredere) cykelstier i Indre By. Nogle af de mest gennemgående forslag er:

- H.C. Andersens Boulevard, især langs Rådhuset.
- Voldgaderne, især Nørrevold omkring Nørreport
- Gothersgade
- Vesterbrogade (stykket ned mod Rådhuspladsen)
- Nørregade / Rådhusstræde / Frederiksholms Kanal
- Torvegade / Børsgade / Holmens Kanal
- Gl. Kongevej / Ved Vesterport / Jernbanegade
- Frederiksborggade
- St. Kongensgade
- Øster og Vester Farimagsgade
- Stormgade
- Bredgade
- Kronprinsessegade

De fleste, ca. to tredjedele angiver, at de foretrækker cykelstier, der er afgrænset med kantsten mod kørebanen.

Hurtigbaner på cykelstierne:

Et flertal af borgerne mener, at det er en god idé, at cykelstierne indrettes med en hurtig-cykelbane.

Forslag til hvor der kan laves hurtig-cykelbaner:

- H.C. Andersens Boulevard
- Vesterbrogade
- Søgaderne
- Frederiksborggade

En betydelig del stiller sig dog tvivlende overfor idéens holdbarhed i praksis. Blandt andet stilles der spørgsmålstejn ved, hvem der skal afgøre om man kører hurtigt eller ej. Andre bemærker, at den hurtige cykeltrafik naturligt vil placere sig til venstre på cykelstien, hvis blot den er bred nok, og at der derfor ikke er behov for at bruge ressourcer på at markere hurtig-banerne.

Sivegader

Der er et svagt flertal for at der indrettes flere sivegader, som i Kompagnistræde, hvor cyklister, fodgængere og bilister færdes på samme areal. Størstedelen af borgerne svarer dog "hverken eller" til dette udsagn, hvilket formentlig er et udtryk for, at det kommer an på de konkrete omstændigheder på den pågældende gade.

Forslag til sivegader:

- Vestergade
- Rådhusstræde
- Skindergade
- Magstræde
- Farvergade
- Købmagergade

Ensretning

Over 80 % af svarpersonerne mener, at det flere steder skal gøres lovligt at cykle imod ensretningen i Indre By.

Forslag til, hvor det kan gøres lovligt at cykle imod ensretningen:

- Bremerholmen / Gammel Mønt
- Kronprinsessegade
- Gothersgade
- Borgergade
- Ny Østergade
- Gaderne på Gammelholm

Brosten

Ca. 55 procent af svarpersonerne mener, at der skal anlægges jævne, flisebelagte cykelstier i de brostensbelagte gader i Indre By, f.eks. med bordursten. Mange påpeger dog, at brostenene er en væsentlig del af Indre Bys charme, som man bør bevare, på trods af at de ikke er optimale at cykle på.

Forslag til, hvor der kan anlægges jævne cykelbaner på brostensbelagte gader:

- Nytorv / Gammeltorv
- Højbro Plads
- Nørregade
- Amagertorv
- Nyboder-kvarteret

Trafiksikkerhed og adfærd

Størstedelen af de adspurgte mener, at knallerter bør køre på kørebanen uanset hastigheden.

Et lille flertal af borgerne er enige i, at cyklister ofte er til fare for øvrige trafikanter, f.eks. fodgængere.

59 % er enige i, at adfærdskampanjer, som opfordrer cyklister til hensynsfuld adfærd i trafikken, vil forbedre sikkerheden.

46 %, et lille flertal, er enige i, at der er behov for øget politikontrol af cyklisters færdsel.

Til spørgsmålet om, hvad der kan få borgerne selv til at opføre sig mere hensynsfuldt i trafikken og i højere grad overholde færdselsreglerne, angiver flest svarpersoner, at politikontrol samt events, der sætter fokus på cykelkultur, kan have en virkning.

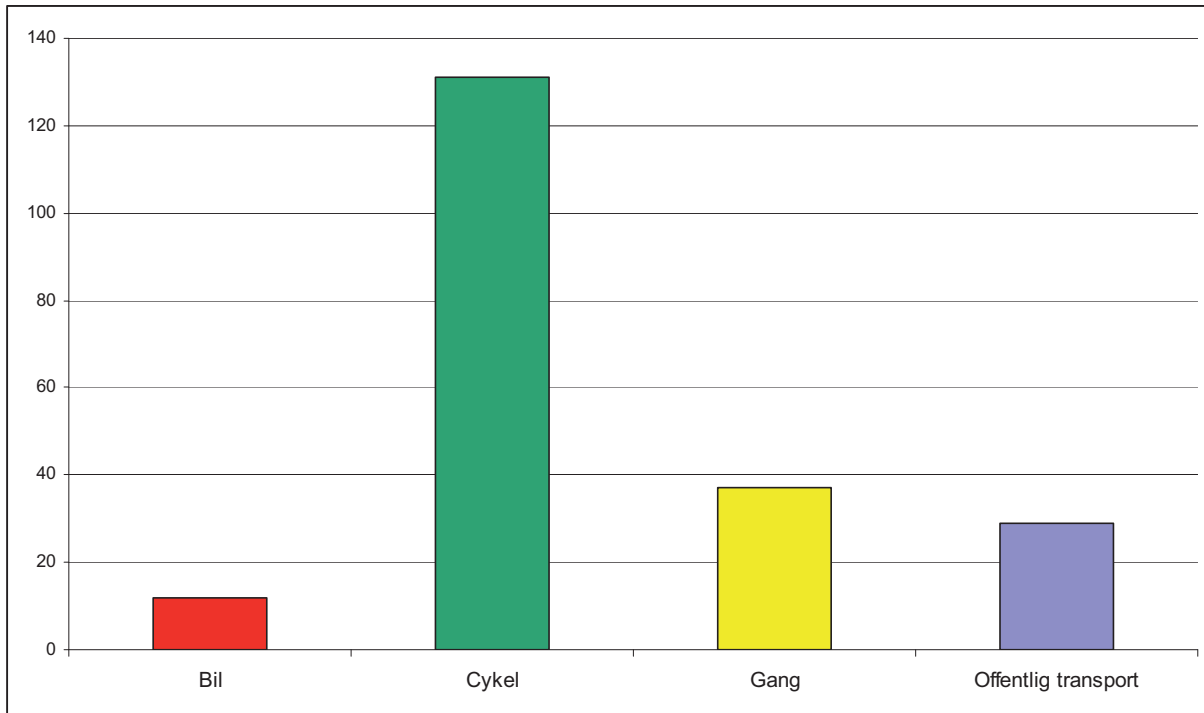
Mange bemærker, at der er brug for en tilpasning af færdselsregler, så de bliver mere cykelvenlige, f.eks. at det bliver gjort lovligt at dreje til højre for rødt. Og at gode fysiske forhold for cyklisterne kan være medføre, at cyklisterne ikke fristes til at bryde loven. En cykelkørekorts-ordning bliver også nævnt som en mulighed, og undervisning i færdselsregler for cyklister.

Gennemgående øvrige kommentarer fra borgerne:

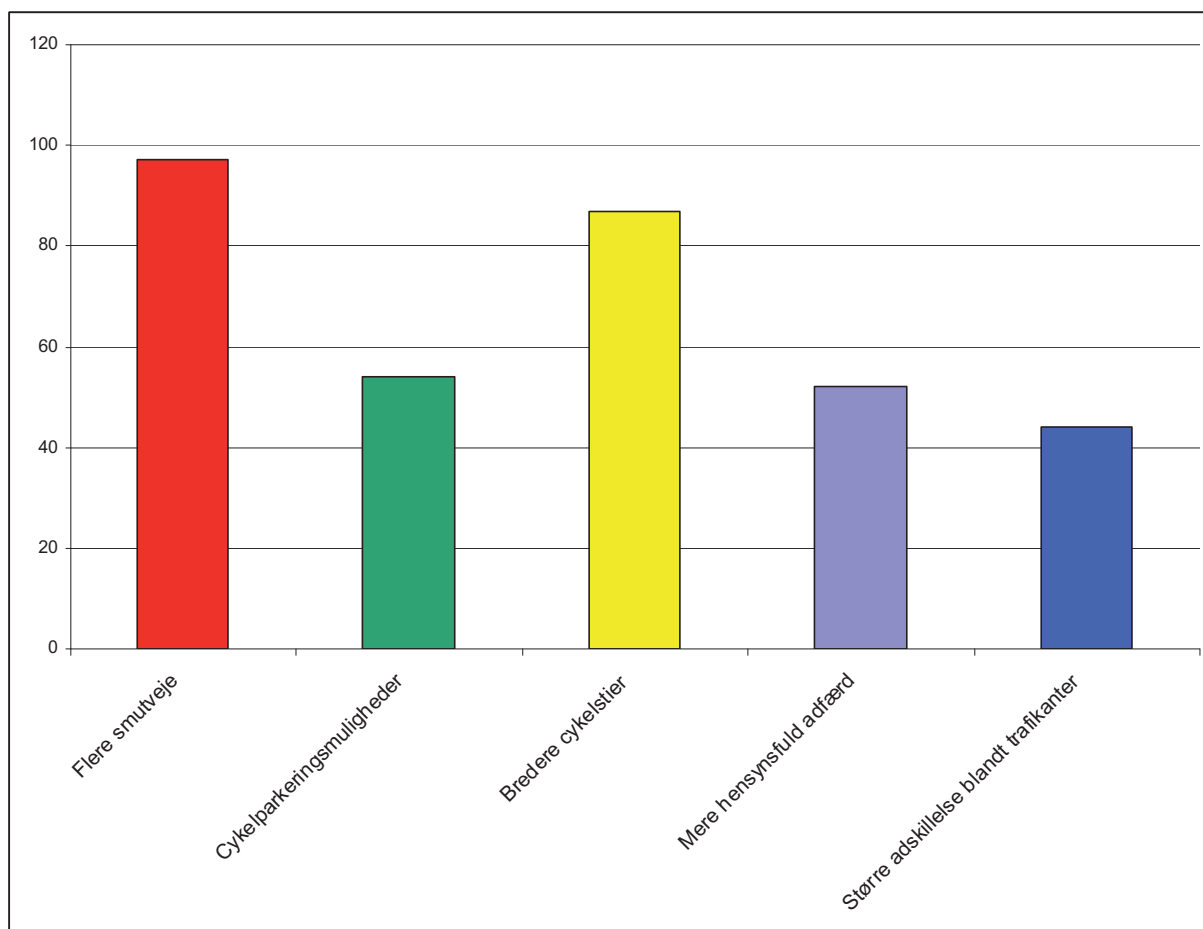
- Cykelstrategien bør ses i sammenhæng med den øvrige trafik, f.eks. i forhold til diskussionen om betalingsring.
- Fodgængere og cyklister er ofte til fare for hinanden ved busstoppesteder, hvilket er et problem der bør have opmærksomhed.
- Lav flere cykelpumpestationer
- Fokuser på de mere ambitiøse planer, i stedet for små praktiske ting, som fodhvilere.
- Der er brug for flere cykelparkeringspladser – også til ladcykler.

Samlet datamateriale fra spørgeskemaundersøgelse

1. Hvilke transportformer har du primært benyttet inden for den sidste måned (sæt gerne flere krydser)



2. Hvad kan få dig til at cykle mere? (sæt gerne flere krydser)



Hvis andet, skriv hvad:

Cyklister skal overholde færdselsreglerne , de har fået rigeligt opmærksomhed , og fortjener den ikke . bedre rydning af sne/saltning om vinteren, især de små stier og smutveje.

- længere vej til arbejde .. :-) jeg bor kun få gader fra min arbejdsplads og vælger ofte at gå.
- At der indføres lovligt højresving på særligt pressede steder i København (særligt Nørrebro)
- Adskillelse mellem cykelsti/busstoppested
- At folk respekterer cykelstien. At køre gennem byen i myldretiden (hvilket jeg ikke kan undgå) er efterhånden en forhindringsbane. Een ting er turisterne der vader ud foran en(men de ved ikke bedre), en helt anden ting er, at det er ok at parkere eller standse på cykelstierne. Politiet/parkeringsvagterne burde være mere opmærksomme på f.eks. håndværkere, der bruger cykelstien som parkeringsplads i timer af gangen. København er fyldt med vejarbejde i øjeblikket og det er skidt nok for cykelismen (har i overvejet, hvor svært det er bare at køre forbi Rådhuspladsen?), men så længe de eksisterende cykelstier respekteres skal det nok gå.
- At asfalten bliver fri for huller
- Cykelstierne kunne godt være i bedre stand. Der er alt for mange huller.
- Bedre asfaltering, men det er heldigvis under udbedring.
- Større sikkerhed ved trafikale brændpunkter. Det er de samme steder der opstår farlige situationer.
- Færre brosten eller en asfalteret cykelbane - det er pænt men enormt u hensigtsmæssigt..
- Mulighed for frit højresving,
- Hvis højresvingende bilister altid skulle give plads til cyklister på højre side,
- Flere cykelstier

- Især det med bredere cykelstier er vigtigt. Jeg cykler hver dag ad Nørrebrogade, og der er det umuligt at komme frem i ordentlig tempo, hvis man kører i myldretiden.
- flere gader hvor cyklister, fodgængere og biler blandes: shared space som i (Kompagni-)Strædet, det fungerer virkelig godt.
- Cykel svingbaner til højresving ved f.eks. når man kommer ad Øster Søgade og skal til højre ad Dronning Louises bro eller når man kommer fra Hillerødgade og skal til højre ad Nørrebrogade. Der er virkelig mange som kører over for rødt her og dermed udsætter sig selv og andre for "farer". Det ville lette trafikken hvis man kunne sluse højre svinget igennem uden om lyssignalet.
- En cykelbro over søerne således at gothersgade fanges lettere og man derved kan undgå trafikkaos ved nørreport
- Pumpestationer - nu er det kun cykelforretninger, der har luft til cyklerne, men det er ikke tilgængeligt uden for alm. åbningstid (dvs. tidlig morgen, aften/nat og weekender).
- Hurtig-baner eller bredere cykelstier, så der er bedre plads til dem, der gerne vil hurtigt frem.
- Lovligt for cyklister at svinge til højre for rødt (selvfølgelig forudsat at man ikke chikanerer de cyklister, der kommer kørende for grønt)
- Måske hvis man ophævede nogle af de ensrettede veje for cyklister. Om morgenen på Gothersgade (ned mod Kgs Nytorv) må der være de første 1000, der bryder loven for at komme på arbejde. Det er bare anstrengende at skulle af og trække.
- Flere af de der cyklist-fodhvilere. Er egentlig overflødig med selve fodhylden, hvis bare man har selve overlæggen at tage fra med hænderne på.
- At stoplysene i højere grad tilpasses cyklister således at man ikke kører fra rødt til rødt lys. Højresvingbane til cyklerne. Plads i lyskrydsene til de cykler der skal til vestre og derfor må køre langs fosgængerovergangen og holde og vente i kydset til lyset skifter.
- Dele cykelstien op, med en lynbane, så man ikke skal vente på alle de langsomme cyklister.
- Det er altafgørende at antallet af biler i byen reduceres. Forureningen er klart min største bekymring og gene.
- Flere steder, hvor cyklister ikke behøver at holde for rødt, fx ved t-kryds, hvor cykelsti fortsætter. Eller tilladelse for cyklister til at dreje til højre selvom der er rødt for biler.
- færre biler og lastbiler
- Flere lyssignaler og skiltning specielt til cykler
- jeg vil gerne have alt ovenstående, men det får mig ikke til at cykle mere, da jeg i forvejen cykler til alt. Kun flere møder på arbejdet og bedre snerydning kan få mig til at cykle mere.
- Ja - smutveje og 'fugleflugts' veje for cyklister går jeg ind for - men jeg går ikke ind for at man ved at bygge broer i Københavns havn ødelægger havnetrafikken.
- Især mere hensynsfuldhed!!!! København er fyldt med meget dårlige cyklister, som ikke tager hensyn eller er klar over at færdselsloven gælder for dem.
- At scooter ikke må køre på cykelstien.
- Renere (ingen glasskår etc.) cykelsti, især om vinteren (sne!!)
- Flere grønne bølge liner
- Bedre vejledning af cyklister ved gadekryds (oftes er der kaotiske tilstande og stien er blokeret for venstre sving
- Tvungen hjelm, flere razziaer
- Der er ALT for mange huller i cykelstierne, især på Nørrebro...
- Det altoverskyggende problem for mig er at, det virker som om alle lyssignaler er tilrettelagt, så det passer bilerne bedst. Man kommer til at stå stille meget ofte henover H.C. Andersens Boulevard.
- At der bliver ryddet sne og saltet på cykelstierne om vinteren
- Grøn bølge (trafiklys) for cyklister.
- Forsøg med at svinge til højre for rødt / etablering af grøn højresvingsspil i lyskryds
- Hurtigere spor til cyklister der gerne vil lidt hurtigere afsted end andre.
- bedre vejr
- Cykelsti i begge retninger ad Bremerholmen/Gammel Mønt
- At I kigger på cykelvejene - lige som I jo er i gang med. => Når jeg cykler til arbejde (fra nørreport til christiansbro) er det nemt og ensrettet trafik langt hen af vejen. Men når jeg skal hjem er det en "omvej" igennem Nyhavn der er den cykelvej jeg får budt. Det skaber dediceret kaos i Nyhavn med alle turister og trafik.
- At man laver grønne bølger, som man havde før, man gravede hele Nørrebrogade op. At man sikre, at biler ikke kan parkere på cykelstien. Det var et problem på Nørrebrogade ved Assistent kirkegården, da alle

taxierne skulle ind og have mad.

- Luk Nørregade helt for biltrafik, med mekaniske pullerter, der kører ned for bybusser, for der er ingen bilister der respektere motortrafikskiltene.

- Bilfri by

- Gerne brede cykelstiger med opdeling, så forældre med deres unger i chistianiacykler mm. og små børn på cykel, kan cykle i inderbanen, uden at man er ved at falde af cykelstien når man skal overhæle. Og så de nye, MEGET brede cykeltaxier ikke fylder hele cykelstien. Brede cykelstier vil bare være et hit.

- såfremt der samtidig satses på en reduktion af byens dominerende biltrafik

- At der ved vejarbejde bliver tænkt på gennemkørsel og sikkerhed for cyklister. Det mangler mange steder, f.eks hjørnet ved Børsgade og Ved Stranden

- Ikke kun bredere cykelstier men også cykeltilladelse v. ensrettede gader

- Bedre mulighed for ladcykelparkering

- Cyklister må dreje til højre i kryds hvor der er rødt. Der laves hurtigbaner til de hurtige cyklister

- Vigtigt også af tænke i adskillelse af fodgængere og cyklister, da der hærger en del af cyklister på fodgængerarealer som fortove eller stier langs søerne.

- Endv. fokus på lysregulering - facilitere højresving for cyklister og at cyklerne, sammen med fodgængere, kommer afsted før bilerne.

- Og måske flere bøder til cyklister som kører over for rødt eller på fortovet ville være præventivt da der indimellem køres råddent i alle aldersklasser.

- Og tak til kommunen for alle de gode initiativer

- Grønne bølger. For eksempel orker jeg ikke at cykle ind ad Aaboulevarden/HC Andersens Boulevard om morgenen, fordi jeg skal stoppe ved stort set hvert eneste lyskryds.

- Det ville være skønt med især bredere cykelstier.

- Også at trafik-lysene blev justeret efter cyklers præferencer/hastigheder og ikke bilers.

- Også at højresving blev lovligt for cykler og flere cykelstier indrettet herefter.

- Også færre biler helt generelt.

- Flere "grønt lys"-ruter.

- Flere grønne-cykel-bølger i trafikken, så jeg kan spare tid på at komme gennem byen ved at tage cyklen frem for bussen/bilen!

- At der er en god belægning uden huller.

- Jeg har cyklet i København i 25 år og bruger cyklen både til transport af varer og til at bringe mig rundt i byen. Desværre er det blevet sådan, at den største belastning på min cykelglæde er mine medtrafikanter, især de øvrige cyklister. Alle de steder, hvor der graves og bygges, er det ikke alle steder lavet helt hensigtsmæssigt for cyklisterne.

- Cykelstier i flere gader, hvor de ikke findes i dag

- Cykelstier med parkeringspladser du'r ikke. Bl.a langs H.C. Andersens Boulevard.

- Måske en oplysningskampagne om hvordan man cykler hensigtsmæssigt. Bl.a. kig dig tilbage inden du overhaler, og skal man dreje til venstre, skal man holde til højre for at gøre holdt langs kantstenen, og ikke dreje til venstre uden at kigge sig tilbage for at holde ude i vejkrydset!

- Flere muligheder for at pumpe cyklen, fx ved stationerne

- Jeg er motionscyklist og har ikke noget imod at cykle omveje.

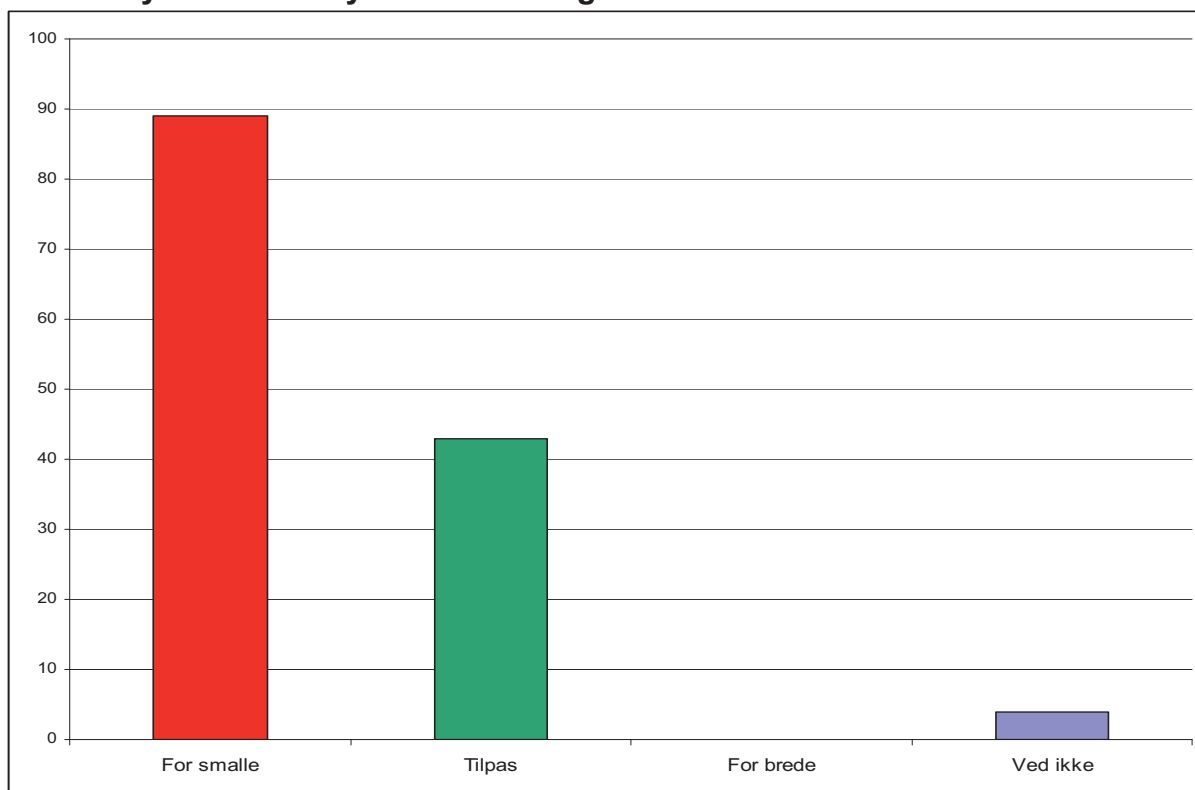
- Cykelbroer over havne og kanalerne ødelægger det miljø som mange holder af og er ikke med til at fremme turisme og og glæden ved at cykle bedre belægning på cykelstierne

- at gågader respekteres så man ikke cykler DER

- Mere hensynsfuld adfærd blandt bilister!

- Mere sikre og komfortable cykelstier, hvor man ikke skal køre slalom mellem brønddæksler, huller, skidt som er fejet ud midt på stien af kommunens fejmaskiner, bildøre som åbnes udover cykelstien eller på flisebelagte cykelstier. Brug en jævn asfalt på stierne og ikke tåbelige de sten som ved Fields eller nu på Vester Voldgade.

3. Hvad synes du om cykelstierne i dag?



4. Kan du nævne steder, hvor der er brug for bredere cykelstier?

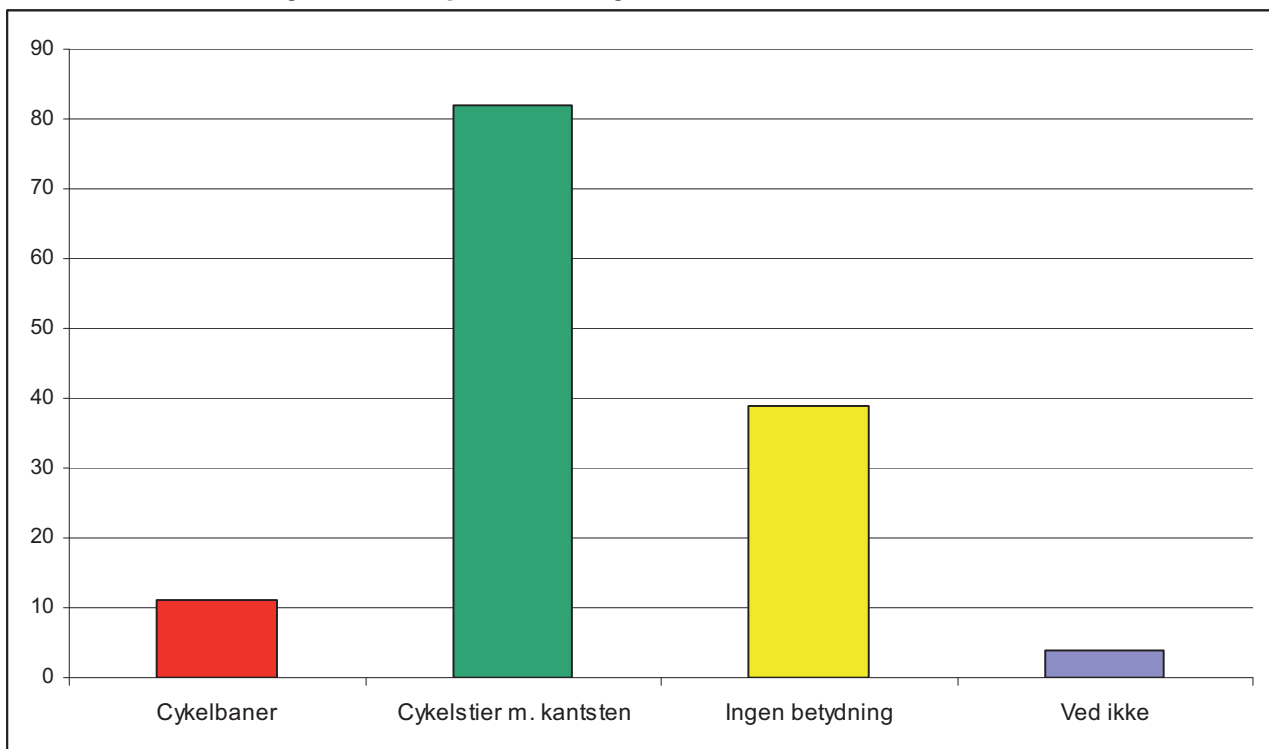
- De fleste steder kunne nyde godt af bredere cykelstier og smallere veje. I hvert fald i indre by. Fx Gothersgade.
- Især jagtvejen er slem, men også h.c. ørstedesvej.
- Det ville være rart med cykelstier på Istedgade og det sidste stykke af Vesterbrogade op mod Rådhuspladsen er et helvede. Ville være rart med meget tydelige markeringer af, at det er cykelsti - så man ikke hele tiden skal skubbe turister væk.
- Jeg cykler hver dag i myldretiden på Nørrebrogade. De nye cykelstier har gjort det nemmere at cykle, men der er til trods for dette stadigvæk meget pres på. De værste (med det mener jeg farligste) er de steder, hvor busserne ikke har deres egne øer, så dem der stiger ud pludselig står på cykelstien. Jeg mener derfor, der er brug for øer der adskiller cykelstien og bussernes holdepladser ALLE steder på Nørrebrogade.
- Det fungerer desuden rigtig godt, da man kunne anvende kørebanen som cykelsti på Nørrebrogade, da det er en del nemmere at overhale (der er mange forskellige cyklister, der skal være plads til alle, men 'Christiniacyklen' fylder stadigvæk meget på en normal cykelsti).
- På HC Andersens blvd. i retning mod Rådhuspladsen fra Langebro. Specielt strækningen mellem Bag Rådhuset og rådhuspladsen
- Gl. Kongevej f.eks. H.C. Andersens Boulevard - og så mangler der cykelsti på H.C. Ørstedesvej!
- Christianshavn og Amagerbrogade
- Hele området omkring Nørreport Station er alt for farlig.
- Torvegade, Christianshavn.
- Mellem Thorvaldsens museum og Gl. Havn. (det er et meget uhyggeligt sted at køre, da folk ofte går på cykelstien pga. manglende fortorv)
- (Hele Frederiksberg)
- Vesterbrogade - og Istedgade har slet ingen!
- Nørrebrogade :-)
- Torvegade, Chr.havn
- Fælledvej bl.a.
- Gothersgade, der er altid mange cykler og på en enkelt strækning er der slet ikke cykelsti.

- Den nye cykelsti på Nørrebrogade er super god især fra rundelen og ned til Kapelvej, herefter er den ikke helt "lige". Men stadig dejlig bred.
- Vesterbrogade
- Nørre Alle mellem Tagensvej og Sct. Hans Torv.
- Ruten Nørregade, Nytorv, Rådhusstræde og Frederiksholms Kanal mangler adskillelse mellem cykler og biler.
- Der er meget trængsel om morgenen gennem Torvegade og over Knippelsbro. Højresvinget ved Holmens Kanal.
- Det største problem er dog der hvor der mangler cykelstier. F.eks. Jernbanegade.
- Gl. Kongevej! Der er cykelstierne virkelig smalle. Og så mangler der cykelstier på Frederiksberg allé. Det ville også være virkelig rart med cykelstier på hele H.C Ørstedesvej, da det kan være ret farligt at køre der, med al den trafik.
- Jagtvej, det meste af Frederiksberg og Vesterbro
- Gammel Kongevej, Indre del af Godthåbsvej og Rolighedsvej
- Nørregade.
- gl. Kongevej
- Det varierer meget rundt i byen, men Nørrebrogade bliver rigtig god når den bliver færdig. Ikke at alle cykelstier skal være lige så brede, da de selvfølgelig skal være tilpasse den trafik der er. Måske en trafik/cykelmåling kan sige noget om hvor bred en cykelsti bør være? Mange cyklister bander over christiania cyklerne, og ja de fylder meget, men de er altså også et uundværligt transportmiddel for børnefamilier i byen der gerne vil bruge cyklen. Som mor vil jeg aldrig turde at cykle med 2 børn på en alm. cykel. Det er cykeltrafikken simpelthen for hektisk til. Så måske lidt bredere stier så der er plads til alle.
- Måske Nørrebrogade, hvor folk cykler ret aggressivt.
- Istedgade mangler en cykelsti. Der er ikke besluttet for smalle cykelstier, men standardstørrelsen er for lille grundet alle ladcyklerne, som flere og flere bruger. Det er dejligt at cykle på de brede Nørrebrogadestier.
- Istedgade, Gammel Kongevej,
- gammel kongevej, h.c. andersens boulevard, nørregade
- De er for smalle mange steder dele af Nørrebrogade er blevet bedre.
- Omkring Nørreport, Guldbergsgade Kbh N,
- Nørrebrogade er problematisk i dag!
- Frederiksborggade!
- Gl. Kongevej!
- Nørrevold
- Gammel Kongevej
- store Kongensgade, Østerfarimagsgade, HC Andersens Boulevard
- Gl. Kongevej, Nørrebrogade/Frederiksundsvej, men det er vist ved at ske
- Jeg syntes at cykelboulevarderne der er lavet på Nørrebrogade er geniale - dem kunne der godt være flere af.
- Gammel kongevej , Stormgade
- Nogle er selvfølgelig for smalle, men mange er fine. Der skal som minimum være plads til to cykler (også to usikre cyklister som ikke vil tæt på kantsten og vejbane...)
- Gammel kongevej
- Gennem Christianshavn. De snævrer unødigt ind. Og generelt i den "gamle" del af indre mangler der virkelig bedre forhold for cyklister.
- Generelt er alle 'ringvejs' cykelstierne i for dårlig stand eller for smalle. Her tænker jeg især på jagtvej / falkoner allé mv.
- Jagtvej - Frederiksberg delen.
- Manglende stier: Strand boulevard Østerbro
- Stykket fra Tagensvej til Sankt Hans torv (vestsiden af Panuminstituttet).
- Stykker mellem Dronning Louises Bro og Nørreport.
- Stykket mellem Torvehallerne og Israels Plads.
- Det meste af Østerbrogade.
- Nørregade.
- Lyskryds, se punkt 2
- Amagerbrogade
- Jagtvej

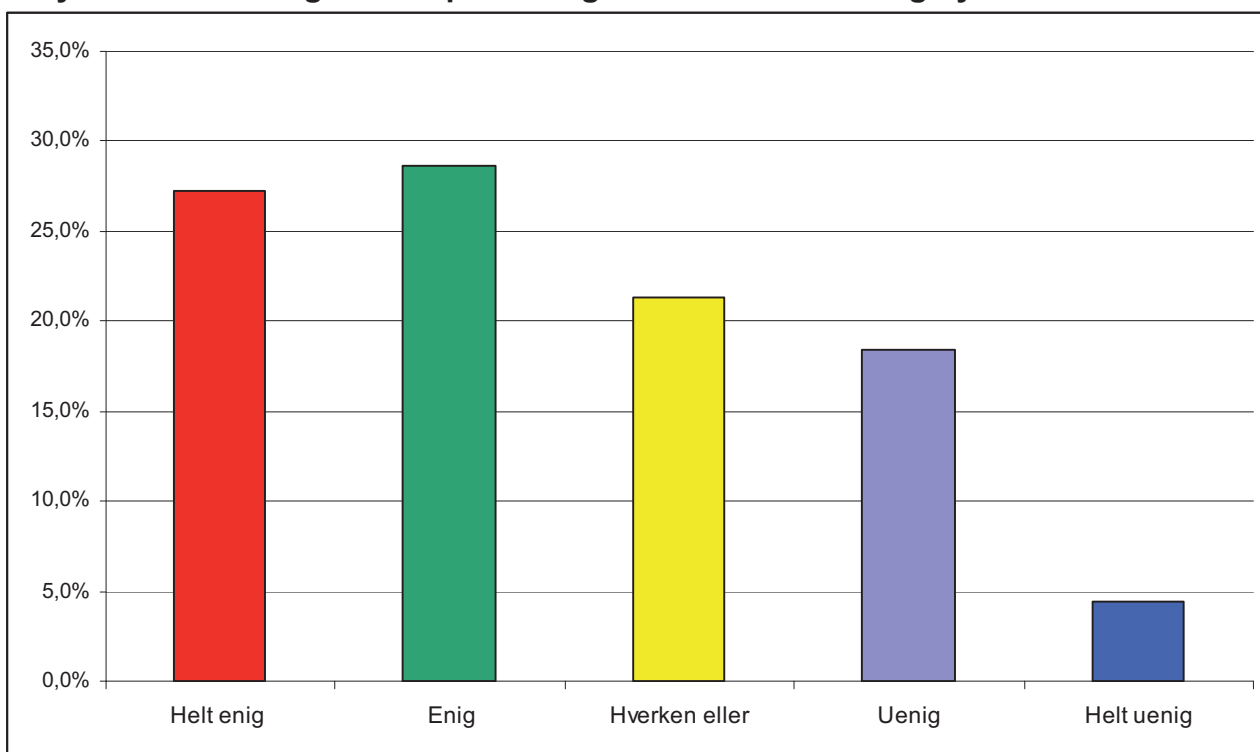
- Amagerbrogade
 - Dronning Louises Bro
 - Generelt ok - nogle få steder lidt smalle.
 - Amagerbrogade og videre over Christianshavn
 - Gammel kongevej, nogle steder på H. C. Ørstedsvej
 - Gammel kongevej
 - Der mangler generelt en cykelsti på Nørregade. Gaden er farlig!
 - Torvegade på Christianshavn!!
 - Amagerbrogade.
 - Generelt ville det være optimalt, hvis cykelstierne var så brede, at to ladcykler kunne overhale hinanden i København..
 - Gammel Kongevej
 - Gammel kongevej, Vesterbrogade
 - Gl. Kongevej, Jagtvej/Falkoner Allé (fra Tagensvej til Gl. Kongevej/Smallegade).
 - Torvegade, St. Kongensgade, manglende cykelstier på HC Andersens Boulevard, Bredgade, Gothersgade
 - I indre by
 - Nørrebrogade, Vesterbrogade, Gammel Kongevej (men det er jo nok Frederiksberg kommune man skal snakke med der), Istedgade er der slet ingen cykelsti på og selvom hele Enghave Plads lige har været gravet op, blev der inderligt nok ikke lavet cykelsti, men til gengæld blev vejen lavet endnu smallere, så det nu er rigtig farligt at cykle, Torvegade etc.
 - Gl. Kongevej
 - indre by
 - Svært at sige noget generelt, da cykelstierne i København er meget forskellige.
 - Udvidelsen af cykelstierne på Nørrebrogade bliver en klar forbedring! Brede cykelstier, fremskudte bustopsteder...
 - Christianshavn, Torvegade er et godt eksempel på en alt for smal cykelsti.
 - eksempelvis Gothersgade
 - Jeg synes, bredden af cykelstierne er fin - til gengæld vil jeg hellere have cykelstier på alle større veje - fx Bülowsvej
 - Gl Kongevej
 - Fra Christiansborg , over Knippelsbro, og hele Torvegade ud til Christmas Møllers Plads.
-
- Torvegade
 - Dobbelt rettet I Kronprinsessegade?
 - Cykelstier langs søerne?
-
- Østerbrogade
 - Omkring Nørreport.
 - Alle vegne har smågader har ingen cykelstier. Også Hillerødgade, Hvidkildevej m.fl. har ingen cykelsti.
 - overvejende tilpas på mine ruter. Men behov for cykelstier i bla Nørregade, ndr. frihavnsgade, Strandboulevarden...
 - På Rantzausgade er der først brug for cykelstier overhovedet. Jeg cykler der hver dag, og det er der rigtig, rigtig mange andre der gør, og det er en af de mest vanvittige strækninger, med biler parkeret i begge sider af den i forvejen smalle vej og busser buldrende ned i midten, hvor der dårligt nok er plads til at de kan komme forbi hinanden.
 - Ud over en cykelsti, eller i hvert fald et cykelsport, er der kraftigt brug for en fartchikane/bump, for personbiler har det med at fyre den af for fuld gas på strækningen.
 - Desuden: Frederiksborggade har brug for bredere cykelstier hele vejen ml. Søerne og Nørreport St.
 - Nørrebrogade, Istedgade, Jagtvej, Amagerbrogade,
 - Cykelsti på Istedgade ville være at foretrække.
 - Stormgade, Christianshavn('s torv), Gothersgade (fra Kgn. Nytorv til Sølvgade er der jo slet ingen!)
 - Vesterbrogade, Jagtvej, Nørre Alle, Vigerslev Alle, Østerbrogade, Frederikssundsvej, Fælledvej, Valby Langgade
 - En cykelsti på Istedgade ville være kærkommen samt i krydset ved Vesterbrogade og Oehlenschlägergade.

- Gl. Kongevej, Vesterbrogade
- H.C.Andersens boulevard.
- Torvegade.
- Brogaderne og alle steder, hvor der kører ladcykler og lignende
- Prinsessegade på Christianshavn
- større indfaldsveje mod centrum, som f.eks. nørrebrogade
- Torvegade, Christianshavn
- generelt alle steder da det er brede cykler er alle vegne
- Gasværksvej, Mozartsvej, Borgbjergvej, Gothersgade,
- Indenfor voldene er København en elendig cykelby. Ellers Vesterbrogade, Nørre Farimagsgade (fra Ahlefeldstgade til Hovedbanegården), Vester- og Nørre Voldgade, hele området omkring Nørreport Station og mange andre steder. Der bør altid være plads til at en enkelt langsom og en hurtigere cyklist kan pasere hinanden på stien.

5. Foretrækker du cykelstier, der er afgrænset med kantsten mod kørebanen, eller de markerede blå cykelbaner på selve vejbanen?



6. Cykelstierne skal gøres 2-sporede og indrettes med 'hurtig-cykelbaner'.

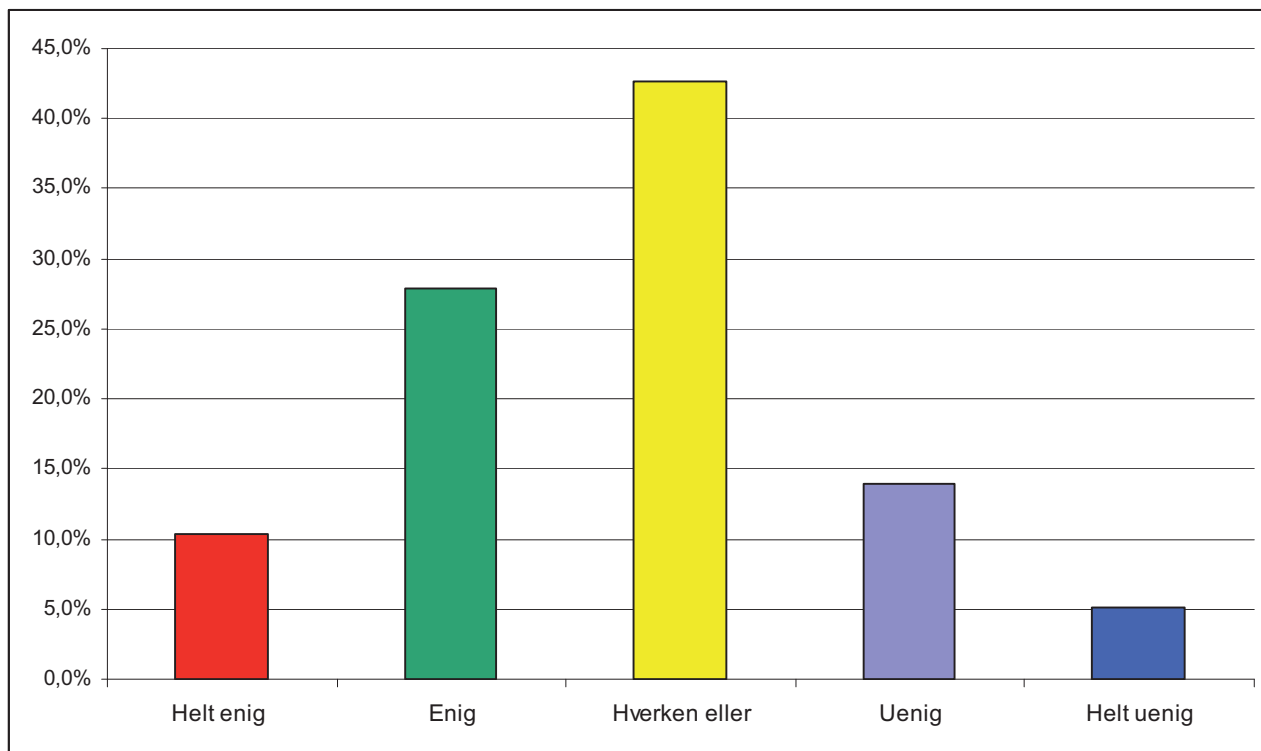


Forslag til hvor:

- På større gader som fx hc andersens boulevard, vesterbrogade, frederiksborggade, Dronning Louises bro mm.
- jagtvej, h.c. ørstedsvej, h.c. andersens boulevard, vesterbrogade, amagerbrogade - mao. de store cykelveje.
- Vesterbrogade - eeiij, hvor ville det være fedt!
- Det sker automatisk, hvis man laver bredere cykelstier! Men Nørrebrogade!
- Gl. Kongevej, Jagtvej, Østerbrogade - indfaldsvejene og tværvejene
- hvis cykelstierne gøres bredere ellers bliver det for farligt.
- Østerbrogade og hele vejen ud til Hellerup i nordgående retning
- i alle knudepunkter + ved og på broerne
- Vesterbrogade - nørrebrogade.
- Det var en sjov idé. Men det er svært at vide, om det fungerer i praksis. Vi har hver vores idé om hvad, der er hurtigt.
- Nørrebrogade, Nørre & Øster Søgade
- Hvem bestemmer om man cykler hurtigt nok til hurtig banen? hvis bare folk ville kigge sig tilbage inden de kører ud fungerer de n
- Ved de lange lige "transport"-veje
- HCA Boulevard, Nørrebrogade
- Nørrebrogade og Dronning Louises Bro
- HC Andersensboulevard fra Søpavillionen frem til Langebro
- Nørrebrogade fra Husum til city
- Er ikke sikker på, at hurtig-baner vil fungere i praksis i og med, man selv skal afgøre, om man er hurtig!
- Frederikssundsvej og Nørrebrogade.
- Frederiksborggade fra søerne ind til Nørreport

- Åbulevarden
- evt. trafikforsøg på noget af Nørrebrogade. Er ikke sikker på hvor godt det vil virke.
- Hurtigbanerene vil alligevel ikke blive overholdt. Langt vigtigere er det, at store ladcykler altid holder til højre og at alle
- Nørrebrogade
- Nørrebrogade
- Man kunne godt teste det op Nørrebrogade
- Ved søerne og på gammel kongevej
- Nørrebrogade
- Torvegade, omkring Kgs. Nytorv og Amagerbrogade
- Bare cykelstierne laves brede nok, så der kan køre 3 cykler, så behøver man ikke en opdeling.
- HC Andersen Boulevard, Langebro, Torvegade, St. Kongensgade, Bredgade, frederiksborggade, Nørre-Øster Voldgade, farimagsgade
- På alle de store cykelhovedveje
- Nørrebrogade
- Nørrebrogade, Amagerbrogade over Christianshavn til Christiansborg, Vesterbrogade
- eksempelvis Søgaderne
- De hurtige vil føle ret til at chikanere andre... f.eks. ved at overhale indenom...
- Dronning Louises bro samt hele nørrebrogade og frederiksborggade
- Nørrebrogade
- de som kører hurtigt kører alligevel i "overhalingsbanen" og jeg synes man skulle bruge pengene til nogle af de andre ting
- De opstår naturligt, så ingen grund til at bruge ressourcer på at synliggøre det.
- Der hvor der er lange stræk, bl.a. broerne, og Andersens Boulevard

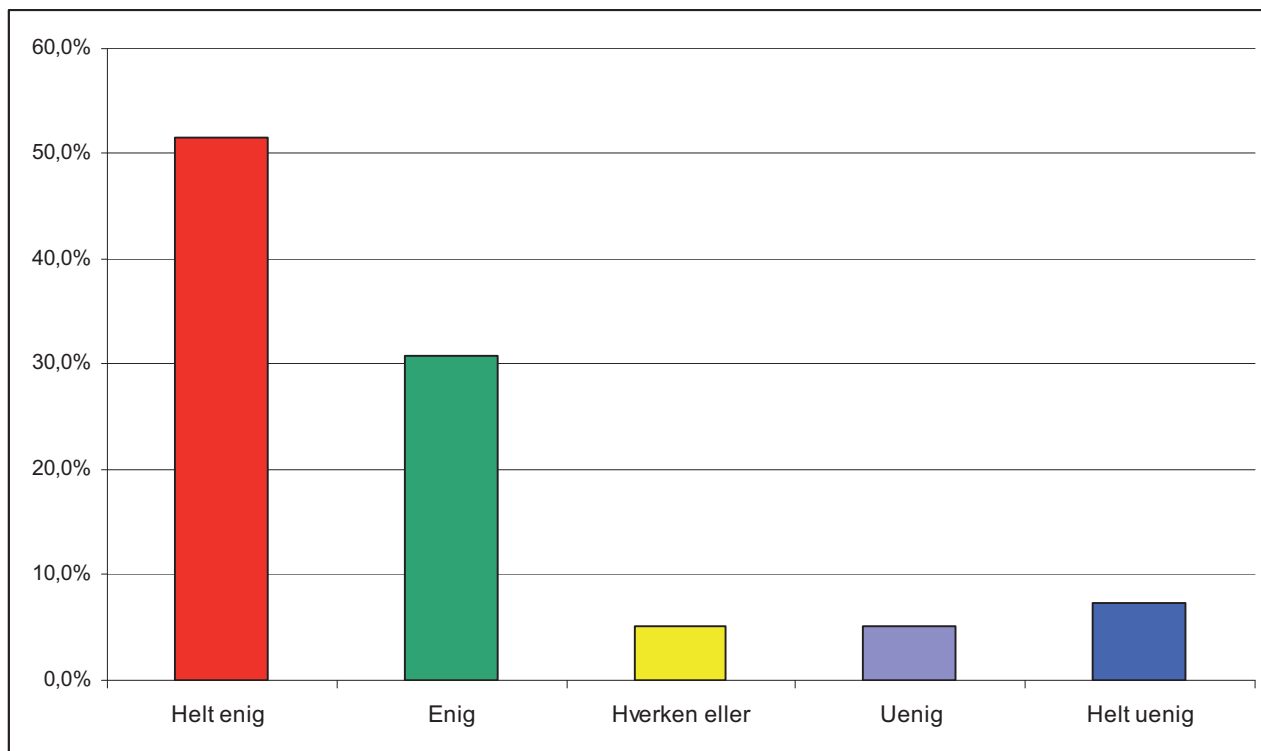
7. I smalle gader skal der oprettes flere sivegader, som i Kompagnistræde, hvor fodgængere, cyklister og bilister færdes sammen uden adskillelse.



Forslag til hvor:

- hele middelalderbyen
- Hvis der ikke er andre løsninger ...
- Vestergade er jo et mareridt på cykel
- Så kan ingen jo komme frem!
- Synes ærligt talt bilerne skal væk fra indre by.
- Ud med bilerne, de hører ikke til i indre by.
- Men det kræver, at cyklisterne tager hensyn til de gående!
- Ndr.Frihavns-gade
- Strøget! Hvis man skal fra Kgs. Nytorv til Tivoli skal man paa en omvej
- KUN hvis cyklisterne forstår at de er nødt til at stå af hvis der er for meget trafik.
- Hele Middelalderbyen, mellem Vestervoldgade, Nørrevoldgade, Stormgade, Holmens Kanal & Kgs Nytorv
- Hvad er en sivegade????
- har ikke erfaring med den slags gader
- Vestergade
- Fodgængere og cyklister skal prioriteres i disse gader og skal derfor være adskilt fra bilerne
- Det er ofte vanskeligt for forgængerne, da cyklisterne ikke altid tager hensyn. Baner med cykelmarkering ville være bedre
- Rådhusstræde, Skindergade, Magstræde, Farvergade, Købmagergade
- Dårlig ide'. Fodgængerne, som er de svageste, bliver mere udsatte. Især børn og ældre mennesker.

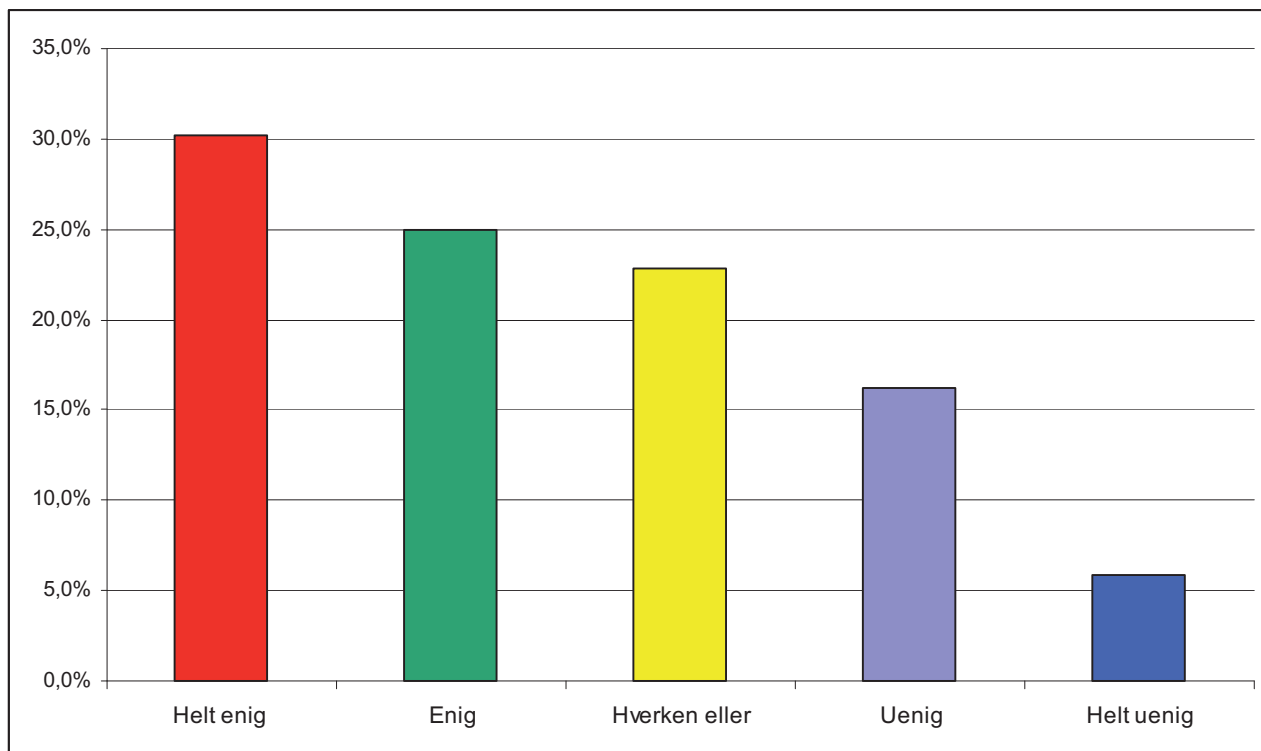
8. Det skal gøres lovligt at cykle mod ensretningen flere steder, f.eks. i Middelalderbyen.



Forslag til hvor:

- hele middelalderbyen, kronprinsessegade, gothersgade
- Alle steder med ensretning - jo flere fordele, der er ved at cykle, jo bedre (for miljøet - og mig ..!)
- Ny Østergade og måske det sidste stykke af Gothersgade.
- Peter Fabergade
- Bremerholm
- Bremerholmen - det kunne være genialt
- Ved Nordhavn Station
- Bremerholmen/Gammel Mønt
- Omkring Gothersgade-kvarteret
- Gammel mønt, bremerholm
- Tværtimod - cykler og biler skal færdes i samme retning - andet er ubehageligt
- Borgergade, Gothersgade samt mange af de små gader omkring Gothersgade.
- Det er faktisk allerede lovligt de fleste steder, det er først og fremmest Gothersgade og gaderne på Gammelholm der mangler
- Det kommer an på om der er lavet plads til det
- Vestergade
- Ved Bremerholmen. Ved Gothersgade
- Borgergade fra Klerkegade til St. Kongensgade. Her kunne man med fordel forbyde parkering i den ene side af vejen.
- kræver at parkering fjernes fra fx. kattesundet og larsbjørnstræde, hvor man er nødt til at trække op på fortovet ved modk. bil
- Ny Østergade og det område.
- Bremerholm
- Bremerholm, Gothersgade

9. Der skal oprettes jævne, flisebelagte cykelstier i de brostensbelagte gader i Indre By.

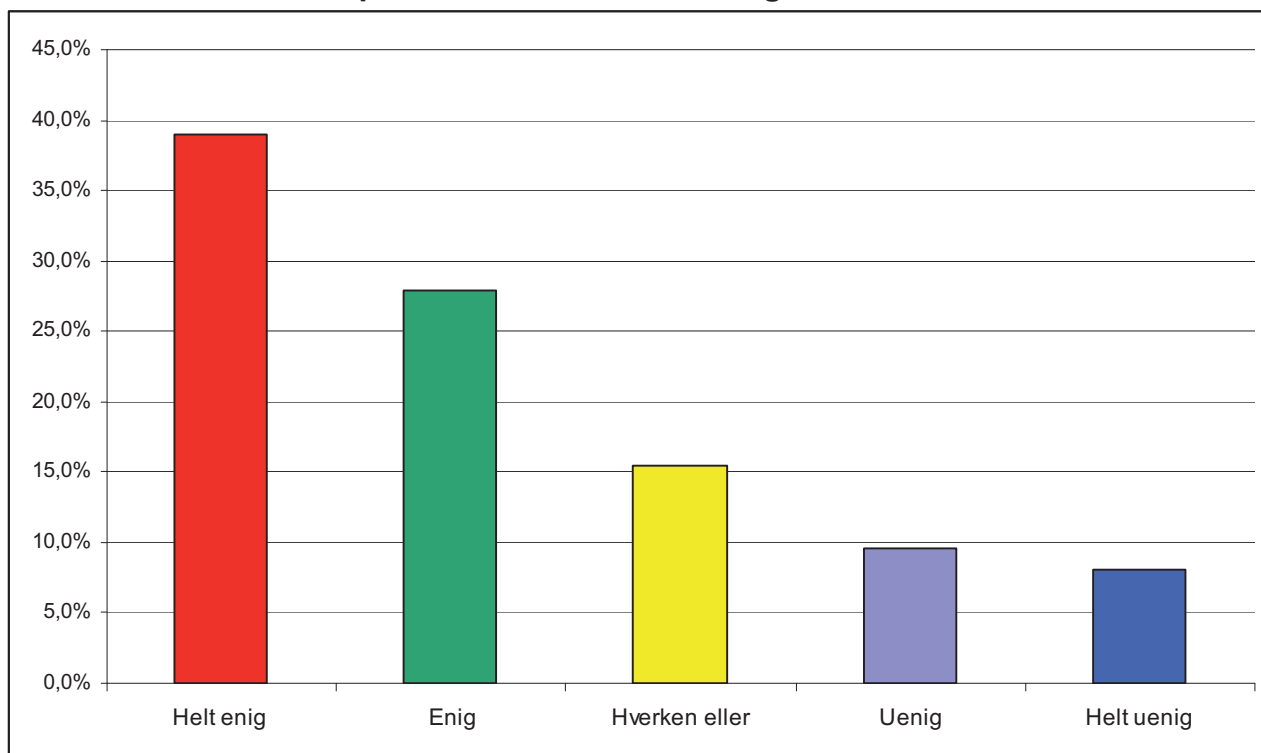


Forslag til hvor:

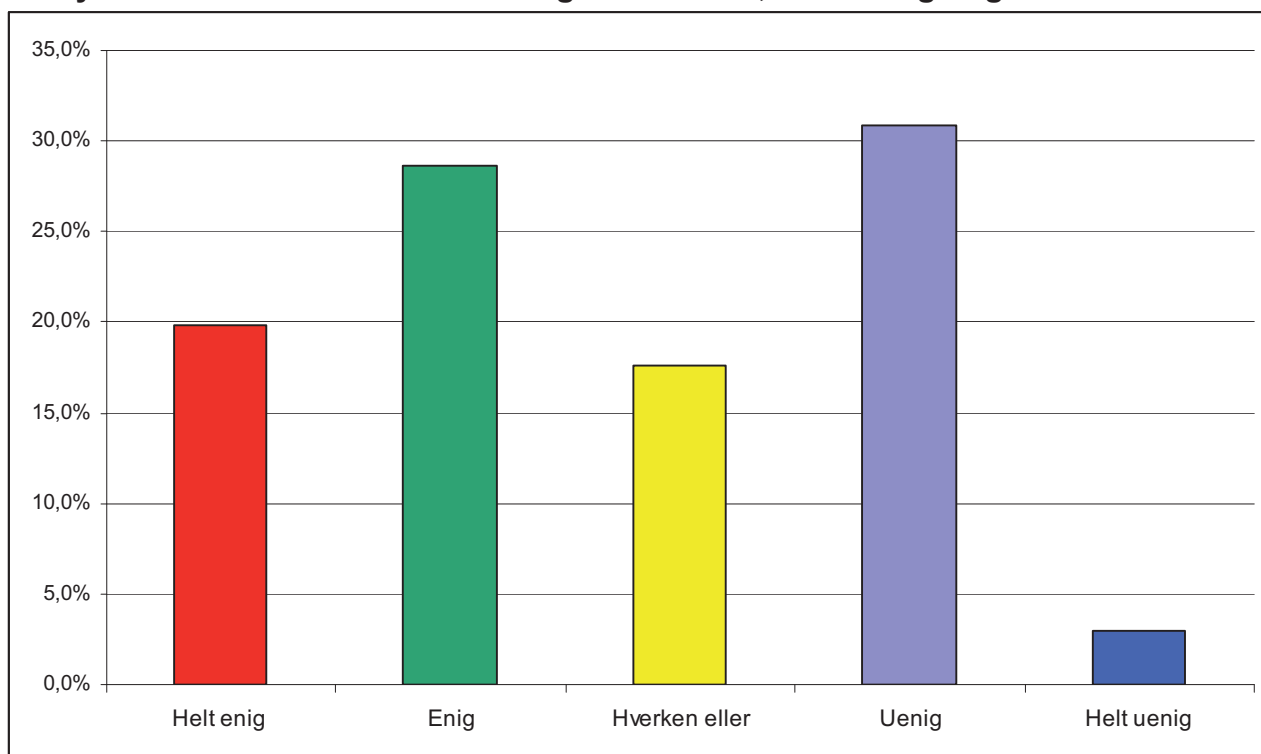
- det ved jeg ikke rigtig om jeg synes, det har sin charme at det er gammelt og bumpende nytorg/gl. torv
- Nej - den gamle by frem for effektivitet
- Nej, vi skal bevare den oprindelige by, men det er jo ikke fedt at cykle på..
- Ex. ved Nytorv, på Christianshavn, Islands Brygge ved Byggebroen - alle steder med brosten..
- Ved Gammel Torv
- Højbro Plads

- F.eks. nørregade forbi nytorg
- Stampesgade, halmtorvet
- Nytorv
- det er flot med brosten, vi kan altid cykle anden vej
- Omkring amagertorv
- Nyboderkvarteret
- brosten er smukt og asfalt fremmer fart, dette må afstemmes
- Brug hellere ressourcer på sikkerhed frem for luksus
- Kun, hvis det kan gøres på en måde, som ikke ødelægger det generelle æstetiske indtryk af brostensbelægningen
- alle steder hvor der er brosten
- Halmtorvet

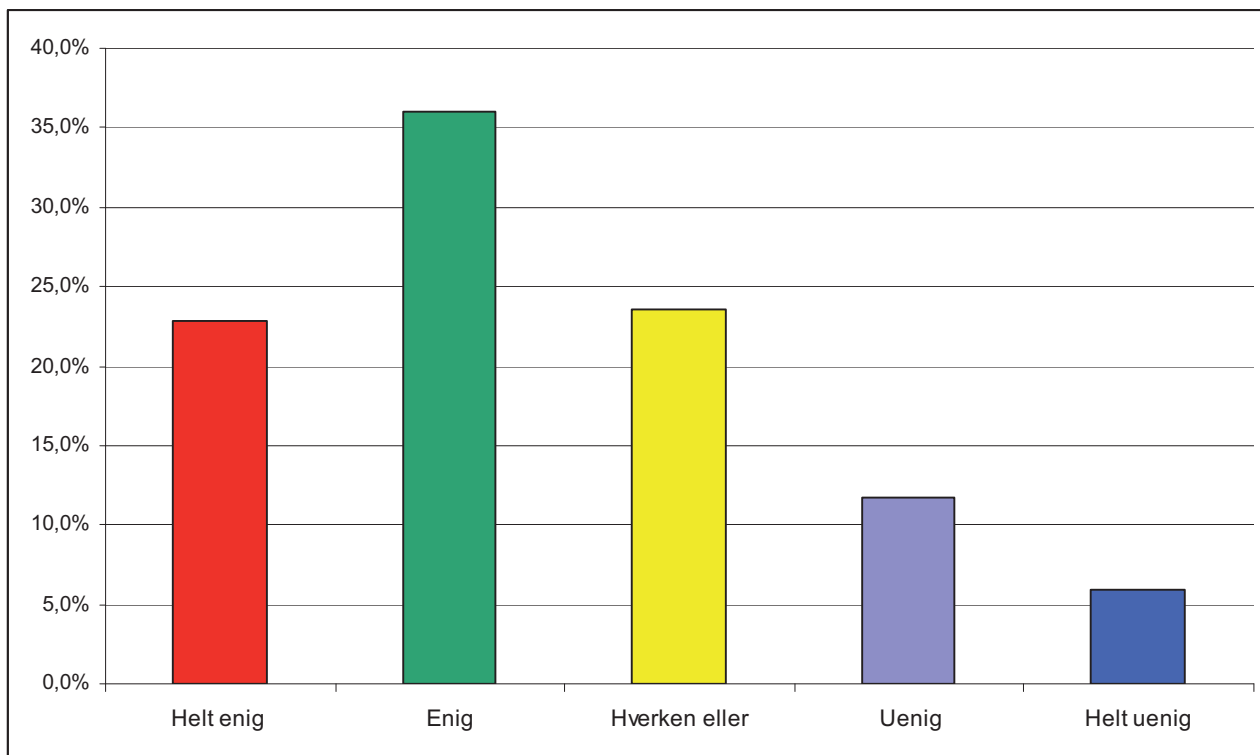
10. Knallerter skal køre på kørebanen uanset hastighed.



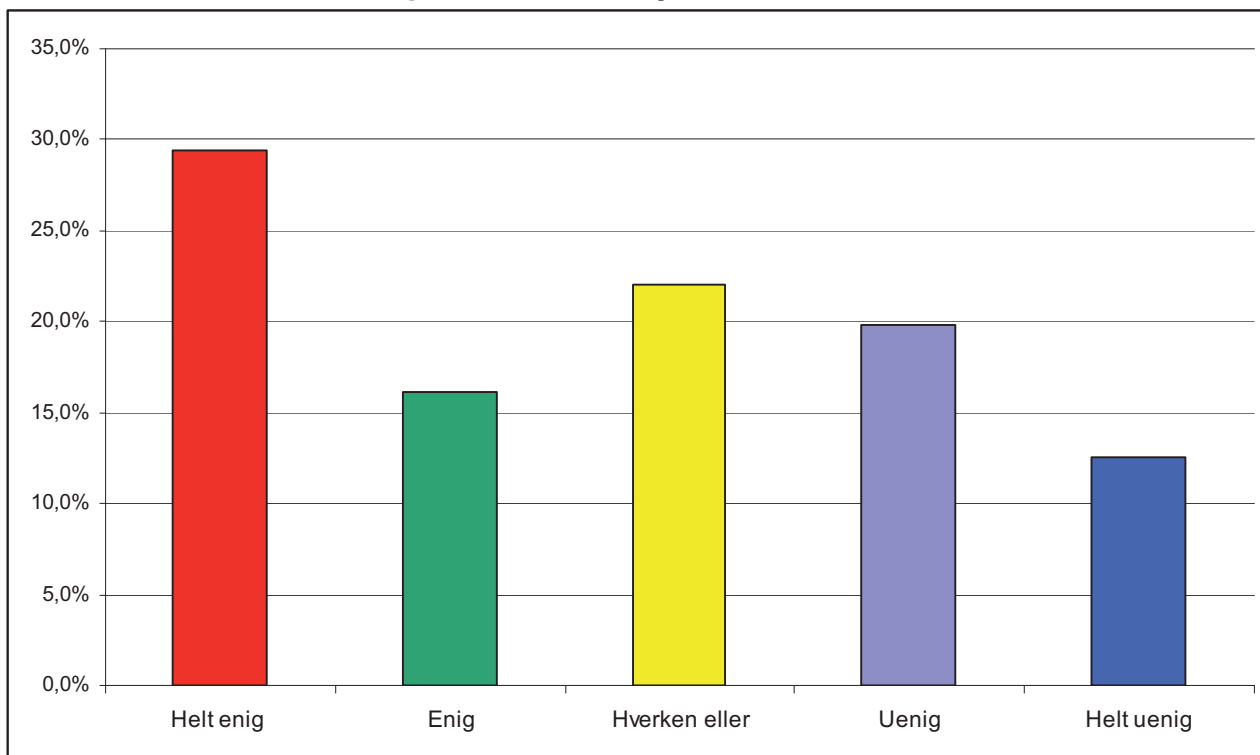
11. Cyklisterne er ofte til fare for øvrige trafikanter, f.eks. fodgængere.



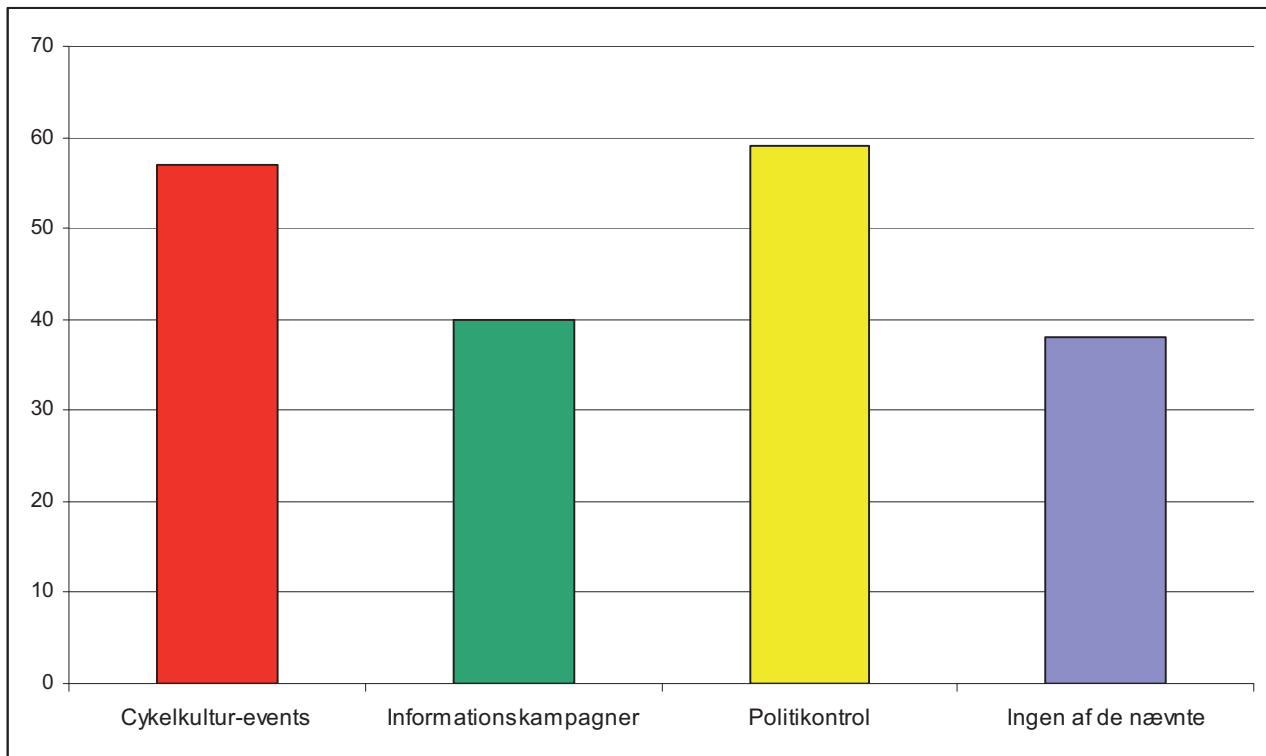
12. Adfærdskampagner, som opfordrer cyklister til hensynsfuld adfærd i trafikken, vil forbedre sikkerheden.



13. Der er behov for større politikontrol af cyklisters færdsel.



14. Hvad kunne få dig som cyklist til i højere grad at overholde færdselsreglerne og opføre dig hensynsfuldt over for øvrige trafikanter? (sæt gerne flere krydser)



Hvis andet, skriv hvad:

- Bedre forhold for cyklister hjælper på adfærden på cykelstierne, se fx Dronning Louises Bro, her er adfærden forbedret betydeligt efter vi har fået en utroligt bred og dejlig cykelsti!
- Rygnumre til cykelbude, de skal ikke sætte livet på spil i trafikken, for at udkonkurere postvæsnet.
- Jeg mener ikke, at det er et stort problem - tværtimod er det oftere uforsigtige fodgængere, der går ud på cykelstien, der er et problem. Men kontrol hjælper da til, at der ikke køres over for rødt fx ..
- Bedre forhold for cyklister! Jeg er en meget lovlydig borger og cyklist, men der er mange steder, hvor færdselsreglerne ikke tager hensyn til cyklister, selvom det er dem der er flest af i det område (og vi gerne vil have flere af!). Derfor mener jeg ikke (tværtimod) at hårde restriktioner er vejen frem, men at de, som nu overtræder reglerne, gør det, da der er for stort pres på de områder, hvor man færdes som cyklist. Færdselsreglerne skal jo give mening for alle og skal jo være regler, der gør at alle kan færdes på nemmest vis sammen i gadebilledet og ikke bare være regler for reglernes skyld. De skal konstant revurderes efter, hvad der er behov for og giver mening!
- At reglerne er tilpasset virkeligheden. Hvorfor må man f.eks. ikke køre til højre selvom der er rødt?
- Jeg forsøger at være hensynsfuld og overholde alle reglerne men generelt tror jeg ikke på kampagner og appel til folks egen samvittighed, tror desværre kun politi kontrol og bøder/straf hjælper.
- Jeg ved faktisk ikke hvad der kan få os til at ændre adfærd. Synes folk er utrolig aggressive, meget lidt tolerante og så køres der alt for stærkt.
- Bedre forhold for cyklister
- Alle får pr. automatik et "cykelkørekort", udviser man hensynsløs kørsel, koster det et "klip" i kortet. To klip = sanktion. Denne sanktion kunne fx være; bøde, tvunget sikkerhedskursus, mm.
- Kunne man gøre det lovligt for cyklister at lave højresving, når der er rødt lys, ligesom der så vidt jeg ved er i Holland? I så fald lovliggøres en typisk adfærd....
- Flere grønne bølger og højrevingsbaner for cyklister udenom lyssignalerne.
- At færdsel er hensigtsmæssigt indrettet både hvad "indretning" og regler angår, så man ikke fristes til at bryde reglerne.
- Cyklist-lyskryds med højresvingsspil, eller de steder hvor cyklister fx kan svinge til højre "indenfor lyskrydset" med hjaltænder, men uden at vente på grønt lyst

- Generelt opfordre til at passe på hinanden og lægge cykelegotrippet på hylden. bedre cykel infrastruktur så man ikke fristes til at gøre noget ulovligt... mindre rødt for cykelister, lynbaner.
- At der er plads til at komme hurtigt frem på cykel, fx hurtigbaner og smutvejen fra krydset efter dronning lousies bro og ind til nansensgade
- Hvis man også er billist får man meget mere respekt for sine medcyklister, medbillister og fodgængere - fordi man kan se, hvor farligt det er (for f.eks. bilerne) hvis man som cyklist ikke overholder færdselsreglerne.
- Jeg har ikke problemer med at overholde reglerne. Men jeg synes det kunne være praktisk, hvis det var ok for cykelister at dreje til højre ved rødt lys. Ligesom bilister må i nogle stater i USA
- Sund fornuft.
- at reglerne tilpasses så det fx ikke er ulovligt at dreje til højre for rødt, hvis man orienterer sig ordentligt. Næsten alle gør det, hvilket undergraver troværdigheden af de øvrige - nødvendige - regler.
- Jeg synes faktisk selv at jeg kører ret pænt, men føler mig til grin fordi andre ikke gør det
- At højresving under ansvar bliver tilladt (som i sverige)
- Jeg overholder færdselsreglerne, når jeg cykler.
- Cykler til arbejde hver dag, en tur på 3,5 km. på den strækning er jeg ved at blive indvoldveret i uheld op til 4 gange hver vej pga. cyklister der ikke har forståelse for færdselsloven eller andre trafikanter.
- Klip i kørekortet, ved hver cykel-overtrædelse skal indføres. Og hvis ikke man har kørekort, må bøden fordobles eller tredobles.
- Tilladelse til, at cyklister må fortsætte med at cykle selv om der er rødt lys i lyskryds - der hvor fortsat cykelkørsel ikke generer anden trafik. Det er træls at holde unødigt for rødt.
- Ved flere lyskryds må cykler og gående sætte i gang før anden trafik. Det er godt!
- Hvis I kan se på en mere hensigtsmæssig afvikling af den højresvingende cykeltrafik i lyskrydset fra Søtorvet ud på Dronning Louises Bro vil det være super. I dag laves der mange ulovlige højresving ind over fortorvet. Kunne der fx laves en cykelbane der letter den højresvingende cykeltrafik?
- Jeg kører rigtig pænt!
- Jeg overholder færdselsreglerne!
- Mange cyklister i Kbh har ikke kørekort - de har derfor ikke rigtig fået lært færdselsreglerne. Sådan ser det i hvert fald ud. Der overhales i stort omfang indenom, og kun ganske få bruger tegngivning f.eks, med højresving eller stop.
- Så infokampagne med fokus på færdselsregler og hensynsfuld adfærd i trafikken - kombineret med synlig politikontrol.
- Bedre lovgivning. Fx skulle det i kryds være lovligt at dreje til højre under hensyntagen til fodgængere.

- Bedre mulighed for at komme rundt som cyklist, så behøver man ikke lave nogle ulovlige handlinger.
- Jeg kører selv meget hensynsfuldt og nogle gange irreterer det mig at cyklister der ikke tager hensyn bare kan gøre det uden at blive snuppet - der er meget lidt kontrol synes jeg.
- Jeg er en sjælden cyklist der er hensynsfuld, aldrig cykler for rødt og giver fodgængere ved uovervågede overgange fortrinsret. Men det virker ikke særligt godt når "de" er ved at blive kørt over af en anden cyklist der ikke stopper der kommer efter mig. Jeg er træt af at være pæn, når andre ikke er det. Men jeg kan heller ikke lade være...
- Jeg HÅBER, at jeg er hensynsfuld overfor de andre i trafikken - og plejer at orientere mig, når jeg cykler, men hvordan man til gengæld får de som kører som havde de fanden i hælene og sviner andre til i trafikken til at opføre sig ordentligt.. Måske er politikontrol løsningen.. Jeg ser rigtig mange i Torvegade, som kører ad Torvegade og blæser på røde lys!
- Noget kampagne hvor man filmer cyklisterne, hvor man typisk ser cyklister som cykler over for rødt. Det kunne være fx ved Dronning Louises bro.
- Der mangler generelt færdselspoliti i København, det er tydeligvis ikke noget man ønsker at prioritere. Danskere er generelt hensynsløse trafikanter, det er ikke noget der kendetegner cyklister i højere eller mindre grad, det gælder alle trafikantgrupper. Start med at slå ned på dem der dræber flest; motortrafikanterne!
- det er godt at starte med sådan nogle events til de mindste cyklister
- Jeg synes faktisk, jeg kører meget pænt.. men det er der sikkert mange der siger. Jeg kører mere eller mindre, som jeg ville gøre i en bil - orienterer mig, tager hensyn osv. Men kan godt finde på at tage et højresving selvom der er rødt... burde det i øvrigt ikke være lovligt..?
- det overordnede problem er den stigende konkurrence mellem trafikantgrupperne om de begrænsede

arealer til trafikafvikling, hvilket som konsekvens må få politikerne til at opprioritere trafikarealerne til de bæredygtige transportformer (gående og cyklister) på biltrafikens og bilparkeringens bekostning

- Start med bilisterne - I øvrigt forstår mange fodgængere ikke reglerne ved busstoppesteder!

- Jeg kører over for rødt, hvis der er grønt for fodgængerne i samme retning, jeg drejer til højre trods rødt, hvis der er cykelsti og ingen fodgængere, nogle bøder ville sikkert hjælpe men man bør også overveje at luge ud i "hindringer" som er ulogiske.

- Hvis trafiklysene passede bedre til min cykel-hastighed, ville jeg køre mindre over for rødt.

- Hvis højresving var lovligt, ville mine højresving være lovlige.

- Mere cykelhensigtsmæssig trafikkontrol og lovgivning og grundig information herom!

- Rimelige og logiske færdselsregler, f.eks. bør det være tilladt at cykle i gågader udenfor butikernes åbningstider og i fodgængerovergange, hvis der ikke er nogen mennesker der. Det bør være tilladt for cyklister at dreje til højre for rødt lys.

- Jeg overholder færdselsreglerne og mener selv jeg opfører mig hensynsfuldt. Er meget i tvivl om, hvad der skal til for at "de andre" også gør det. Desværre er det nok sådan, at det eneste, der virkelig batter, er klækkelige bøder. Informationskampagner virker erfaringsmæssigt kun en tid, så vil man gå den vej, skal de gentages en gang om året.

- Justering af færdselsreglerne i retning af større fleksibilitet (fx at det kan være lovligt at svinge til højre, selv om der er rødt lys) kombineret med adfærdsregulerende tiltag. Sidstnævnte må gerne slå på den enkelte eget ansvar for at have en ordentlig og hensynsfuld adfærd.

- Førerbevis til cykel!! finansieret ved lovpligtig nummerplade på alle cykler

- Flere 'grønne bølger' på cykelstierne. Mange cyklister kører over for gult og rødt, for at nå over i det næste kryds.

- Politi på cykler

- Mere hensyn til cyklister i trafikplanlægningen - uden lysreguleringer med rødt lys for hver 100 m, gader med indkørsel forbudt, spærringer, dumme forhindringer, kantsten, ujævn cykelstier med huller vejarbejde, jernplader mm.

- Information: "Vi er venner i trafikken"

- Den mest effektive metode til at sikre en god afvikling af trafikken, herunder cykeltrafikken, er, at kommunens fysiske anlæg understøtter god adfærd. Der er brug for bedre adskillelse af de forskellige trafikformer. Især bedre adskillelse af biler og cykler og cykler og fodgængere. Drop "sivegaderne", hvor cyklister og fodgængere blot vil være til gene for hinanden. Sørg for at cyklisterne ikke møder mange "barrierer", som "lokker" til at skyde genvej. Fx har Rådhuspladsen de sidste cirke 15 år været en barriere for cyklister. Og åben op for flere frie højresvingkryds for cyklister.

15. Har du andre forslag eller kommentarer til Københavns Kommunes Cykelstrategi?

- Jeg mener at det skal forsøges lovliggjort at cyklister må foretage højresving når der er rødt.

- Send ikke vores børn ud at cykle i trafikken, vi risikerer at de opfører sig som de voksne. Lyt ikke til cyklistforbundet, de sidder grundigt på meningsmonopolet i denne debat.

- Dette spørgeskema er sikkert formuleret af cyklistforbundet.

- Jeg synes det er svært at se den uden i kontekst af fx biltrafikken; vil betalingsring fx have indflydelse på antallet af cyklister?

- Ligeledes er det et tilbagevendende diskussionsemne, om cyklister, der skal ligeud, skal lægge sig til venstre for højresvingende biler - hvorfor ikke løse problemet med cykelsti der (som ved Hovedbanen v. 7-eleven - fungerer pragtfuldt!) - kunne være glimrende fx ved det store kryds ved Glyptoteket.

- Generelt adskillelse mellem cykelstier og busstoppesteder. Det er for mig at se det tydeligste problem/fare/chikane for både cyklister/fodgængere og busbrugere.

- Der var for flere år siden store gule kryds, der skulle gøre biler opmærksomme på potentielle uheldsteder.. lav dem igen.

- Desuden kan man undgå mange ulovlige cykelstier på fortovene hvis man lavede nedkørsler, der ca 10.000 steder de mangler. F.eks. omkring alle vejarbejderne, hvor man skal op og ned fra fortovet flere gange. De smadrer rytmen og cyklen..

- Jeg synes det er en rigtig dårlig ide at man oprettede cykelstier oppe langs søerne i København, disse områder bør forbeholdes gående og løbende... håber ikke denne strategi breder sig videre til andre grønne

områder i kbh.

- Den er glimrende, måske man kunne tilføje små stationer hvor man kan pumpe sin cykel, vaske den etc.
- Tak for indsatsen - det er en god prioritering.
- I er godt på vej! Jeg er vild med de brede cykelstier på Nørrebrogade og over Dronning Louises bro. "Cykelstier", såsom den over fortovet ved krydset Dronning Louises bro/Øster Søgade hen til Vendersgade, så jeg gerne flere af.
- Syntes det er dejligt men fokus på bedre cykelforhold. Men der bør fokuseres på de store ting fremfor små ting som fodstøtter ved lyssignaler.... Syntes generelt det er dejligt at cykle i KBH.
- Drop fodstøtterne. De har dårlig højde.
- Jeg er meget glad for cyklist-øen som ses fx hvor Nørre Søgade møder Gyldenløvsgade. Den fungerer rigtig godt.
- Cykelstien fra Søtorvet til Vendersgade er også et godt tiltag.
- Synes generelt at problemet er cyklisternes hensynsløse opførsel uden omtanke for andre trafikanter og medcyklister.
- Flot at nørrebrogade er ved at være færdig
- Der burde være et maksimumsmål på cyklens bredde - mange steder er det umuligt at passere en Christianiacykel og det sinker utrolig mange andre cyklister og skaber potentielt farlige situationer, når folk bruger fortov/kørebanen til overhaling.
- Et par standere rundt omkring med trykluft kunne også være great:o)
- Lad-cykler er et problem. Enten skal alle cykelstier være brede nok til at man kan komme forbi lad-cyklerne, eller også skal ladcyklerne forbydes.
- Der skal stammes op omkring reglerne for cykeltaxaer. De fylder ekstremt meget, kører meget langsomt og der er ingen signaler fra dem (når de stopper og drejer).
- Det er fantastisk at opleve hvor hurtigt man kan køre på den brede cykelsti på Nørrebrogade, selv i myldretiden. Det opleves som en kæmpe forbedring.
- Lovligt højresving ved rødt udvalgte steder. Hvis man kan i bil i USA, kan man vel også finde ud af det her hjemme.
- Især omkring Dr Louises bro er slemt.
- I højere grad arbejde for at få bilerne ud af indre by, så folk ikke tager den lette løsning. Bilos og bilidioti er destruktivt for det gode, grønne cykelmiljø.
- Tak for en dejlig cykelby!
- Selvom mange er utilfredse med hvilestaterne, så synes jeg at de er meget behagelige, de kunne evt. blive reklamefinansieret. Det samme gælder bycykler. MANGE flere bycykler, kunne også være reklamefinansieret.
- Det er bare super, at Kbh gør så meget for at forbedre forholdene for cyklisterne. Bliv ved med det. Super, hvad der sker med Nørrebrogade :-)
- Bilerne ud af byen
- Bedre parkeringsmuligheder ved stationerne. At vejene/cykelstierne efter en weekend bliver fejtet hurtigere
- når man kører ved. f.eks. Skt. Hans Torv fredag morgen eller søndag morgen, så er der glasskår rigtig mange steder, som ofte resulterer i punktering - problemet er ikke kun lokalt på Nørrebro!
- Følg op på de flotte ambitioner og festtaler med mere handling. hvor mange gange er målet om 50% cyklister blevet udsat nu? Skulle det ikke have været i 2015? Få desuden Frank Jensen til at holde op med at bade sig i cyklismens grønne skær det ene øjeblik og føre bilisme-fremmende provins-politik det næste.
- Det er utroværdigt. Ikke flere parkeringspladser, tak.
- Jeg synes selvfølgelig og er helt enig i, at København skal være verdens bedste cykelby. Det skal slet ikke diskuteres.
- Men hvorfor ikke også verdens bedste by for de gående? Der er trods alt mange, der også går i indre by, og som bor og arbejder der.
- De politisk korrekte cyklister er ofte utroligt aggressive, når de kommer kørende over pladser, i gågaderne og sivegaderne over for de gående, de kører på fortovene, kører nærmest en ned i fodgængerfeltene, smider bare cyklerne fra sig hvor som helst, så vores mange dejlige pladser i indre by ligner en ufremkommelig slagmark - også selv om der er cykelstativer - eller parkerer den på tværs af fortovet, fordi man nu lige skal have sin kaffelatte eller på udstilling og ikke gider gå de få skridt fra enten et cykelstativ til cafeen eller bare sørger for en mere hensynsfuld parkering.
- Hvorfor sørger kommunen ikke for, at der er tilstrækkeligt med cykelstativer indpasset i miljøet på pladserne. Eller hvorfor laver man ikke dedikerede parkeringspladser for cyklister, hvor man må parkere, så vi er fri for den manglende hensynsfuldhed, cyklisterne ofte udøver i vores nærmiljø.

- Gør det lovligt at højresvinge for cykler selvom trafikken har rødt lys - evt. med en lille grøn pil for cyklister
 - Bedre cykelparkering
 - bedre bycykler til turister
 - Konkurrencer med points for god adfærd. Evt. styret via mobiltelefoner og GPS.
 - Jeg elsker at cykle i København!!! Tak for alle cykelstierne :)
 - Der er for mange huller og ujævnheder i både cykelstier og veje, hvilket gør det ret ubehageligt og nogle gange direkte farligt at cykle. Det måtte der meget gerne gøres noget ved!
 - Som nogle af spørgsmålene lægger op til er der behov for en adfærdsændring, der ikke kan hjælpes på vej af politikontrol, men ved informationskampagner mm.
 - Københavns Kommune skulle indføre den "grønne pil skilt" for cyklister! Se e.g. <http://www.tetti.de/bilder/2009/gruener-pfeil-950-6404.jpg> som eksisterer i Tyskland for biler!! (<http://de.wikipedia.org/wiki/Gr%C3%BCnpfeil>)
 - Pilen betyder at man må ved et gadekryds må dreje til venstre (man skal stoppe og kigge!) selvom det er rødt. Det fungerer perfekt i Tyskland med biler og hjælper til at afslappe trafikken ved krydserne og man kommer hurtigere frem. Test det! Kh Julia
 - Bare klø på.
 - I har skabt verdens bedste by for cyklisme, og jeg er sikker på, at I kan forsætte den gode udvikling og beholde den position.
 - Flere cykelventeterræn som på Hans Knudsens Plads (http://multimedia.pol.dk/archive/00562/fodhvilere_562118y.jpg)
 - Godt initiativ at gøre noget ved den stigende cykeltrafik
 - Som sagt er stop-and-go kørsel langt hårdere på cykel end i bil, og det er alt andet lige demotiverende. Hvis det kan lade sig gøre at lave ruter gennem byen hvor antallet af lyssignaler minimeres, vil der næsten ikke være argumenter tilbage for at tage bilen. Det ville tage kortere tid at tage cyklen og desuden langt sundere.
 - Sørg for, at cykelstierne vedligeholdes. Der er mange cykelstier, som trænger til ny asfalt eller reparation af huller og revner.
 - Hurtigbaner vil ikke blive respekteret - cyklisterne er i forvejen dårlige til at respektere højresvingsbaner f.eks. der hvor Nørrebrogade rammer Søgade. Det giver farlige situationer i en hektisk morgentrafik.
 - Jeg synes bare det kunne være rart med mange flere cykelpladser rundt om i byen, flere cykelstativer i det hele taget og så endnu flere cykelstier selvfølgelig.
 - Cykelsti på Nørregade. Bilerne kører alt for stærkt og det er ligefrem farligt at cykle på den gade.
 - Hensynsfuld cykelparkering er meget svært at efterleve mange steder i København, hvorfor en løsning på dette ville være en god idé at medtænke i cykelstrategien.
 - Løsningen ved Dronning Louises bro, hvor der nu er asfalteret cykelsti fra krydset Frederiksborggade/Søgade og hen til Vendersgade er virkelig god, da der er et stort behov for at måtte cykle fra krydset og direkte hen til Vendersgade.
 - Ja, gå tilbage til tegnebrættet og udform en strategi for aktive trafikanter i stedet; gående, løbere, rulleskøjter og cyklister, alle dem der ikke har behov for en motor for at bære egen vægt, er dem der skal kredsnes for, det er god økonomi og det skaber en bedre by for alle, ikke mindst alle de børnefamilier vi altid har mistet til forstæderne.
 - Bilfri zoner
-
- Der er flere steder i Indre By, hvor der godt kunne være plads til cykelstier, f.eks. Nørregade. Det ville være rart med cykelstier - evt. dobbeltrettede der. Og så den oplagte: Gør Indre By bilfri i dag- og aftentimerne. Før det sker bliver København ikke verdens bedste cykelby.
 - politisk mod til at foretage den nødvendige prioritering som omtalt ovenfor
 - For voksne der transporterer små børn på cykel vil det være herligt hvis der kom flere sikre, fredelige ruter i Københavns Kommune
 - Bilister skal forstå at cykler ikke er fjender....
 - En del cyklister skal lære reglerne - rødt lys!
 - Venstresving ved rødt lys kunne måske gøres lovligt?
 - Flere trafiklys kunne gøres trafikstyrede så man ikke skal vente "Palle alene i verdenen" f.eks. tidligt om morgenen.
-
- Jeg synes I gør det rigtig godt. I den tid = 6 år jeg har været beboer i kommunen og cyklende, er der

kommet rigtig mange forbedringer for cyklisterne - så tak for det

- Overordnet set drejer det sig om at gøre cyklen til et naturligt valg/alternativ.

Dette gøres ved at gøre det lettere at være cyklist. her er det særligt et problem når der ved stationer (metro/S-tog/bus) er mangel på cykel parkeringspladser.

- Endvidere kan man jo kigge på adgangen til at få lappet /repareret cykel ved disse stationer, lige som man kan ved Østerport. Man bør simpelthen søge at cykelhandlere får fortrinsret til at etablere værksted /butik ved stationerne eller evt på selve stationsområdet.

- Smutveje er også en rigtig god ide.

- En hjemmeside, der kan regne den hurtigste cykelrute ud. Som tager højde for de specieltindrettede cykelstier og gader der er afspærrede for biler.

- Bedre bycykler - vi er overhalet af andre storbyer på det punkt.

- Flere cykelstativer og fortsat udlugning blandt havelåger og stjålne cykler

- Tillad højresving for cyklister. Oplys at (og hvordan) det er tilladt at dreje til venstre for cyklister i kryds (Kapitel 7, stk. 3) så der ikke kommer så mange "farlige" cyklister der holder for langt ude på cykelstien når de venter på grønt lys efter at have passeret lige over i krydset. Lav flere arrangementer for cyklister (guidede ture i København og omegn, motions-cykelløb, musik på hjul osv osv.). Gør mere for at informere turister om mulighederne for at cykle i København, men også hvordan man færdes i trafikken i København. Betalingsring for bilister nu! Det vil give langt bedre forhold for cyklister.

- 1. Parkering til ladcykler. 2. Indfør cykelparkering som eksempelvis Tokyo, hvor man kan låse sin cykel i et stativ mod betaling. Betaling finder sted, når man henter sin cykel igen. 3. Hvis der kunne findes en løsning der skaber flere cykelstativer ved stationerne - især Nørreport - ville det være velkomment.

- Etabler flere cykelstier hvor der er behov for det, bl.a. Kristen Bernikows Gade og Bremerholmen. I stedet for at bruge pengene på tåbelige løsninger som ved Nørre Søgade, hvor et bredt fortorv bliver ødelagt. De svageste trafikanter, fodgængerne, bliver igen tilsidesat.

- Etabler 'rigtige' cykelstier på Langebro og H.C.Andersens Boulevard, - langs Rådhuset!!

- En cykelsti, som er anlagt på en parkeringsplads, (igen H.C.Andersens Boulevard), er ikke en cykelsti, men en parkeringsplads!! En farlig cocktail med bilister der kigger efter parkeringsplads, og hurtig cyklende cyklister.

- Nedlæggelse af busbaner, senest på H.C. Andersens Boulevard er en dårlig idé. Busserne kommer langsommere frem, udrykningskørertøjerne kommer langsommere frem, (der ligger en bradstation på Boulevarden!!) Nedlæggelse af busbanerne medfører at udrykningskørertøjerne i stigende grad bruger cykelstierne for at komme frem!

- At bygge en cykelsti gennem Christiania mener jeg en fejl.

- Det vil kun skabe problemer. Der findes andre løsninger som er bedre. F.eks langs Refshalevej.

- tydelig skiltning ved gågaders BEGYNDERSE hvor det fremgår at det er ULOVLIGT-FORBUDT at cykle.NB.jeg elsker at cykle ,menABSOLUT også at gå slentre i Københavns Gågader

- Det største problem med cyklisternes adfærd er ikke graden af lovlydighed, men graden af hensynsfuldhed overfor andre trafikanter. Rigtigt mange cyklister overhaler på cykelstien uden at se sig tilbage for andre overhalende. Mange cyklister kører langsomt og slingrende uden at trække ind til siden, så man kan komme til at overhale. Oplysningskampagner og bredere og flere cykelstier vil nok have større effekt end politikontrol.

- Mere hensyn til cyklister i trafikplanlægningen - uden lysreguleringer med rødt lys for hver 100 m, gader med indkørsel forbudt, spærringer, dumme forhindringer, kantsten, ujævn cykelstier med huller vejarbejde, jernplader mm.

- Information: "Vi er venner i trafikken"

- Embedsmændene/trafikplanlæggerne skal ændre holdning til cykelstierne. En cykelsti skal ikke ses som mellemområde mellem fortov og bilveje, hvor man placerer brønddæksler og som snerydes og vedligeholdes som det allersidste. I andre byer placerer man ofte brøndene under fortovfliserne, så reparationer let kan udføres uden at cykelstierne efterfølgende er fyldt med ujævne lapninger.

- Tænkt mere strategisk - hvis Kbh. virkelig vil fremme cyklismen skal der flere gode cykelstier til, der hvor cyklisterne ønsker at færdes. Bredden skal bestemmes af antallet af brugere. Det betyder også, at de parkerede biler må væk fra gaderne, især i Indre By. Tænk også fodgængerne ind i trafikken. Cyklisterne skal let kunne parkere cyklen og færdes videre til fods. Fodgængere har det i dag rigtig svært i mange gader i Indre By. Arbejd også for at man gratis kan få cyklen med i Metroen og måske en dag også i bussen. Og skrot de dårlige fejmaskiner, som sviner mere end de rengør. Ellers er København allerede en rigtig god cykelby. Håber, det bliver endnu bedre.

Øvrige kommentarer fra mails, facebook eller lignende (anonymiseret):

- Mindre biler
- Ja, flere cykel/bus gader og slet ingen biler i middelalderbyen
- Det er et fint spørgeskema, dejlig som cyklist at blive taget alvorligt. Små servicestationer vil gøre det mere behageligt for mig at cykle meget. Det kunne være små gratis stationer hvor man kan pumpe sin cykel, lappe den, pudse den, vaske den, smøre kæden, spænde skærmene etc..
- indre by gøres bilfri, og der skal etableres cykel motorveje, der gør det nemmere at komme fra destination til destination
- lad være med at asfaltere de brolagte gader i indre by, og husk, at bilerne også skal have lov at være der. Der er mindre forurenende modeller på vej, og bilerne er kommet for at blive.

Hørings svar VII

Kongens Enghave Lokaludvalg

E-mail: aeo@okf.kk.dk

Webside: www.kongensenghavelokaludvalg.kk.dk /kgsenghavelokaludvalg@okf.kk.dk



Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Center for Trafik
Cykelsekretariatet
Islands Brygge 37, 1. sal
Postboks 450
1505 København V
Email: cykelstrategi@tmf.kk.dk

Kongens Enghave Lokaludvalg
Valdemarsgade 4
1665 København V

E-mail
aeo@okf.kk.dk

Udkast til høringssvar vedr. Københavns Cykelstrategi 2011-2025

Nærværende høringssvar er et udkast, som formodes endeligt godkendt på førstkommende møde i Kgs. Enghave Lokaludvalg d. 17. august 2011.

Kgs. Enghave Lokaludvalg bakker op om Københavns Cykelstrategi, hvor der lægges op til at prioritere mere plads til cyklisterne samt anlægge tunneler og broer, der både gør det hurtigere at komme frem på cykel, og gør det mere sikkert.

A-net (s. 10-11)

Kgs. Enghave Lokaludvalg kan også bakke op om, at der etableres et A-net af cykelstier, som gør det hurtigt og attraktivt at cykle de lidt længere afstande. Vi vil dog, som ved tidligere lejligheder, gøre opmærksom på, at den på kortet s. 10 viste bro fra Teglholmen til Amager Fælled ikke er en særlig nødvendig forbindelse – det er muligt at krydse havnen ved Fisketorvet, Slusen (ikke vist på kortet) og Sjællandsbroen.

Tværtimod mener vi, at det er et problem, hvis A-nettet sker på bekostning af at sikre forbindelser internt i bydelene. Det er vigtigt også at have gode forhold for de kortere ture – og som det fremgår af Cykelstrategiens eget materiale er cykelpotentialer større jo kortere afstanden til arbejde/uddannelse er. I Kgs. Enghave/Sydhavnen mangler der en sikker forbindelse mellem Teglholmen og Sydhavn Station, denne forbindelse er meget mere nødvendig end en bro over havnen. Samtidig vil det skabe forbindelse mellem A-nettet ved Enghavevej og A-nettet ned igennem Teglholmen og Sluseholmen. Dette vil være en forbedring af det samlede A-net og give en bedre forbindelse til de mange arbejdspladser på holmene i Sydhavnen.

Sagsnr.
2011-72842

Dokumentnr.
2011-568824

Lokaludvalget ser med fornøjelse, at Enghavevej indgår i A-nettet – og vil i den forbindelse gerne gøre opmærksom på, at Lokaludvalget arbejder for at gøre Enghavevej 2-sporet (fyrtårnsprojekt i Bydelsplan for Kgs. Enghave) – for at skabe mere plads til cyklister, andre bløde trafikanter samt fysiske udfoldelsesmuligheder og ophold i byrummet. På grund af broarbejde ved Sydhavn Station, har vi det seneste halve år i praksis kunnet se, at trafikken godt kan afvikles i to spor.

Endelig mener Lokaludvalget, at der mangler et ben i A-nettet, når man kommer syd fra. Dette kunne gå forbi gastårnet i Valbyparken, igennem Valbyparken ad Hammelstrupvej, ad cykelstien langs (gods)jernbanen og over broen til Amager Fælled.

Komfort (s. 16)

Kgs. Enghave Lokaludvalg bakker op om, at vedligehold af eksisterende cykelstier prioriteres.

Bycykler (s. 18)

Kgs. Enghave Lokaludvalg ser frem til, at der snarest etableres et nyt bycykelsystem i København. I den forbindelse vil vi gerne understrege, at det er vigtigt at det kommende system kommer til at dække hele Kommunen og ikke kun Indre By.

Færre missing links (s. 23)

Kgs. Enghave Lokaludvalg er enig i at det er vigtigt at have fokus på missing links. I den forbindelse er det ikke kun på de lange ruter, men også lokalt man bør have fokus på dette. Et af vores indsatsområder i Bydelsplan for Kgs. Enghave er at afskaffe missing links både internt i bydelen og for forbindelser ind og ud af bydelen. Vi indgår gerne i dialog med forvaltningen om, hvor vi mener, der konkret kan ske forbedringer.

Grønne og blå cykelforbindelser (s. 26)

I Kgs. Enghave er der mange gode cykelforbindelser langs havnen og igennem grønne områder. Nogle af disse indgår også i de overordnede Grønne stiforbindelser. Lokaludvalget finder dog ikke, at de lokale ruter (og fremtidige planer) altid er de mest hensigtsmæssige – ligesom der i nogle kommunale kort er faktuelle fejl. Kgs. Enghave Lokaludvalg indgår gerne i dialog med forvaltningen om de bedst mulige ruter og gode genveje igennem Kgs. Enghave.

Til orientering har lokaludvalget netop udarbejdet en første udgave af en halvmarathon-sti rundt i bydelen, hvor en stor del af ruten går gennem grønne områder og langs havnen – ruten kan også cykles. Ligeledes er vi i samarbejde med Vesterbro Lokaludvalg ved at udarbejde et lokalt cykelkort med forslag til 3 ruter.

Cykel og offentlig transport

Kombinationen af cykel og offentlig transport er en væsentlig indsats i forhold til at flere cykler. Det er derfor vigtigt at have fokus på gode cykelforhold ved stationer. Ligesom vi finder det vigtigt at fastholde muligheden for at tage cykler med S-toget og havnebusserne. I den forbindelse ser Kgs. Enghave Lokaludvalg frem til, at det bliver muligt også at tage cykler med havnebusserne fra Sydhavnen.

Med venlig hilsen

Formand Joan Røge
P.v.a. Kgs. Enghave Lokaludvalg

Hørings svar VIII

Nørrebro Lokaludvalg

E-mail: BC50@okf.kk.dk

Webside: www.noerrebrolokaludvalg.kk.dk

Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Center for Trafik
Cykelsekretariatet
cykelstrategi@tmf.kk.dk

Hørings svar fra Nørrebro Lokaludvalg ang. Københavns Kommunes nye cykelstrategi

Nørrebro Lokaludvalg ser frem til, at København bliver verdens bedste cykelby. Det er en rigtig god cykelstrategi med mange gode elementer.

Etableringen af A-nettet er en rigtig god ide for at sikre, at cyklen bliver det fortrukne middel til pendlertrafikken. Satsningen på cyklen kræver bredere cykelstier, så der er plads til både dem, der kører langsomt og dem der kører hurtigt – og ikke mindst fordi der kommer flere og flere ladcykler.

Konkret skal Nørrebro Lokaludvalg nævne, at den ydre del af Nørrebrogade endnu ikke er startet. Vi ser frem til, at hele Nørrebrogade er renoveret.

Etableringen af undergangen under S-banen ved DSB-grunden til Fyrbødervej er et helt central element for at fuldføre den grønne cykelrute på Nørrebro.

Knallerter bør ikke køre på cykelstien, de kører for hurtigt og deres udstødning forurener voldsomt meget. De skal ud på bilernes kørebane, hvor deres hastighed passer bedre.

30-06-2011

Nørrebro Lokaludvalg ser et stort potentiale i, at erhvervslivet også begynder at anvende cykler. Dels til varetransport og dels at serviceerhvervene begynder at anvende cykler.

Sagsnr.
2011-90486

Nørrebro Lokaludvalg skal også fremhæve en gammel succes, Nørrebro indkøbsordning, som gik ud på at levere varer til ældre (og andre) på ladcykel fra lokale butikker. Dette er en model med mange fordele; dels er det bæredygtig transport, dels giver det de ældre større valgmuligheder og endelig understøtter det, det lokale handelsliv.

Dokumentnr.
2011-467669

En af de store gener i bybilledet er dårlig cykelparkeringsmoral samt efterladte cykler og cykelvrag. Nørrebro Lokaludvalg efterlyser en stærkere indsats på dette område. Dels i form af ordentlige cykelparkeringsmuligheder og f.eks. kampagner for god cykelparkering, dels mulighed for at kunne rydde op i efterladte cykler og kunne fjerne cykler, som generer.

Det er også et stort ønske fra NLU, at Nørrebro bliver dækket af bycykler.

Med venlig hilsen

Formand for Nørrebro Lokaludvalg
Kim Christensen

Hørings svar IX

Valby Lokaludvalg

E-mail: dse@okf.kk.dk

Webside: www.valbylokaludvalg.kk.dk



Valby Lokaludvalg
Valby Kulturhus, 1. sal
Valgårdsvej 4-8
2500 Valby

www.valbylokaludvalg.kk.dk

Telefon

3618 0192

E-mail

dse@okf.kk.dk

EAN nummer

5798009800213

Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Center for Trafik
Cykelsekretariatet
Islands Brygge 37, 1. sal
Postboks 450
1505 København V

HØRINGSSVAR FRA VALBY LOKALUDVALG VEDR. CYKELSTRATEGI

Valby Lokaludvalg har modtaget ”Fra god til verdens bedste, Københavns Cykelstrategi 2011-2025 i høring.

Valby Lokaludvalg har drøftet og godkendt høringssvaret på dets møde d. 9. august. 2011.

Valby Lokaludvalg bakker op om intentionerne i cykelstrategien. Det er både på miljøområdet og sundhedsområdet en god prioritering.

Valby Lokaludvalg er generelt enige i, at København er en god by at cykle i. Men der kan sagtens gøres mere for at fremme cyklen som transportmiddel.

Valby Lokaludvalg lægger vægt på at fortsætte udviklingen af ”det store cykelnet”. Supercykelstierne er en positiv udvikling. Valby Lokaludvalg vil i den forbindelse konkret pege på, at bør laves en cykelbro/overgang over Holbækmotorvejen ved Vigerslevparken. Der er pt et afbæk i en ellers grøn forholdsvis uforstyrret cykeltur.

Derudover vil Valby Lokaludvalg pege på nogle steder på det underliggende cykelnet, hvor der med fordel kunne prioriteres cykelstier.

Gåsebæksvej, der går fra Valby Langgade mod Frederiksberg er en fortsættelse af en cykelsti under jernbanen og videre bagom Vigerslev Alle Skole. Vejen er forholdsvis tæt trafikeret, som gennemkørselsvej til Frederiksberg. Derudover ligger der flere dagsinstitutioner, hvor mange bringer deres børn frem og tilbage på cykel. Dette skaber ofte usikre situationer, idet to biler ikke kan passere hinanden og slet ikke udenom en cykel. En cykelsti på Gåsebæksvej vil gøre det mere attraktivt at bringe sine børn i institution på cykel. Desuden vil det højne sikkerhedsniveauet.

12-08-2011

Sagsnr.

2011-109424

Dokumentnr.

2011-569569

Gl. Jernbanevej i det centrale Valby er også en meget trafikeret vej, hvor der længe har været et lokalt ønske om at få anlagt cykelstier. Derudover er der i et sving på vejen udkørsel for cyklister, der kommer via Hønsbroen. Denne udkørsel er ikke organiseret. Cyklister på selve vejen bliver også ”trykket” af bilister, specielt i svinget. Valby Lokaludvalg ønsker, i lighed med f.eks. Områdefornyelsen Gl. Valby, at få lavet svinget og udkørslen fra



Valby Lokaludvalg er en uafhængig lokal forsamling, der er oprettet af Københavns Kommune. Lokaludvalget fungerer som bindeled mellem københavnere i bydelen og politikerne på Københavns Rådhus.

Hønebroen mere hensigtsmæssigt samt at få etableret cykelsti på vejen. Cykelstien her skal desuden ses i sammenhæng med at få trafiksikret Rughavevej/Annexstræde og Skolegade yderligere. Disse gader er centrale for trafikfordeling af både bløde og hårde trafikanter i Valby.

Valby Lokaludvalg har arbejdet meget med en stiplan for cyklister (og fodgængere) på kort og lidt længere sigt. For at disse stier kan fungere efter hensigten er det afgørende, at cyklisterne kan finde dem og bruge dem efter hensigten. Dette kan opnås med billige og effektive virkemidler som skiltning og bemaling af vejbanen. Dette modarbejdes af kommunens meget restriktive politik på dette område, hvorfor vi opfordrer til, at der i cykelstrategien sættes fokus på at få løst dette spørgsmål.

Med venlig hilsen

Michael Fjeldsø

Formand for planudvalget i Valby Lokaludvalg

Hørings svar X

Vanløse Lokaludvalg

E-mail: zv57@okf.kk.dk

Webside: www.vanloeselokaludvalg.kk.dk



VANLØSE LOKALUDVALG

Vanløse Lokaludvalg
Frode Jakobsens Plads 4, 1. sal
2720 Vanløse

Direkte telefon
3819 0860

Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Center for Trafik
Cykelsekretariatet
Islands Brygge 37, 1. sal
Postboks 450
1505 København V

cykelstrategi@tmf.kk.dk

Vanløse Lokaludvalgs høringssvar vedr. Københavns Kommunes nye cykelstrategi 2011-2025.

Vanløse Lokaludvalg har med meget stor interesse læst kommunens cykelstrategi, der indeholder mange gode initiativer og en målsætning for cykeltrafikken, som Vanløse Lokaludvalg gerne vil bidrage til at realisere i samarbejde med kommunen.

Vanløse Lokaludvalg har i forbindelse med udarbejdelse af bydelsplanen for Vanløse afholdt flere seminarer med fokus på de trafikale forhold i bydelen, herunder et seminar med fokus rettet mod cykelforholdene i Vanløse. De konkrete forslag fra borgerne fra byplansarbejdet ses på vedlagte kort og falder på mange måder ind under fokusområderne i kommunens cykelprioriteringsplan. Vi håber derfor, at kommunen vil se nærmere på de enkelte forslag, hvoraf kun cykelstien på den nordlige del af Jernbane Alle er politisk besluttet og ved at blive gennemført. Dog er lokaludvalget ikke enig i alle forslagene og vil derfor meget gerne være med til at prioritere forslagene, når planen skal udføres på taktisk niveau.

08-06-2011

Se bydelsplanen på:

http://cerocms.dk/download/vanloeselokaludvalg.kk.dk/Bydelsplan2ju_ni09.pdf eller download den under menuen *Bydelsplan* på:

www.vanloeselokaludvalg.kk.dk Bemærk, at vej bumpene på kortet ved en grafisk fejl er placeret forkert. Bumpene skulle have været på den del af Grøndals Parkvej, der ikke hører med til Ringvejen.

Sagsnr.
2011-77482

Dokumentnr.
2011-408192

Vi vil særlig gerne henlede opmærksomheden på de udfordringer, der opstår for cyklisterne ved krydsningen af Grøndals Parkvej ud for Linde Alle, der er en del af den kommende cykelsupersti (Albertslundruten). Krydsningen udgør en væsentlig barriere og



Et lokaludvalg i
KØBENHAVNS KOMMUNE

Vanløse Lokaludvalg er en uafhængig lokal forsamling, der er oprettet af Københavns Kommune. Lokaludvalget fungerer som bindeled mellem københavnere i bydelen og politikerne på Københavns Rådhus.

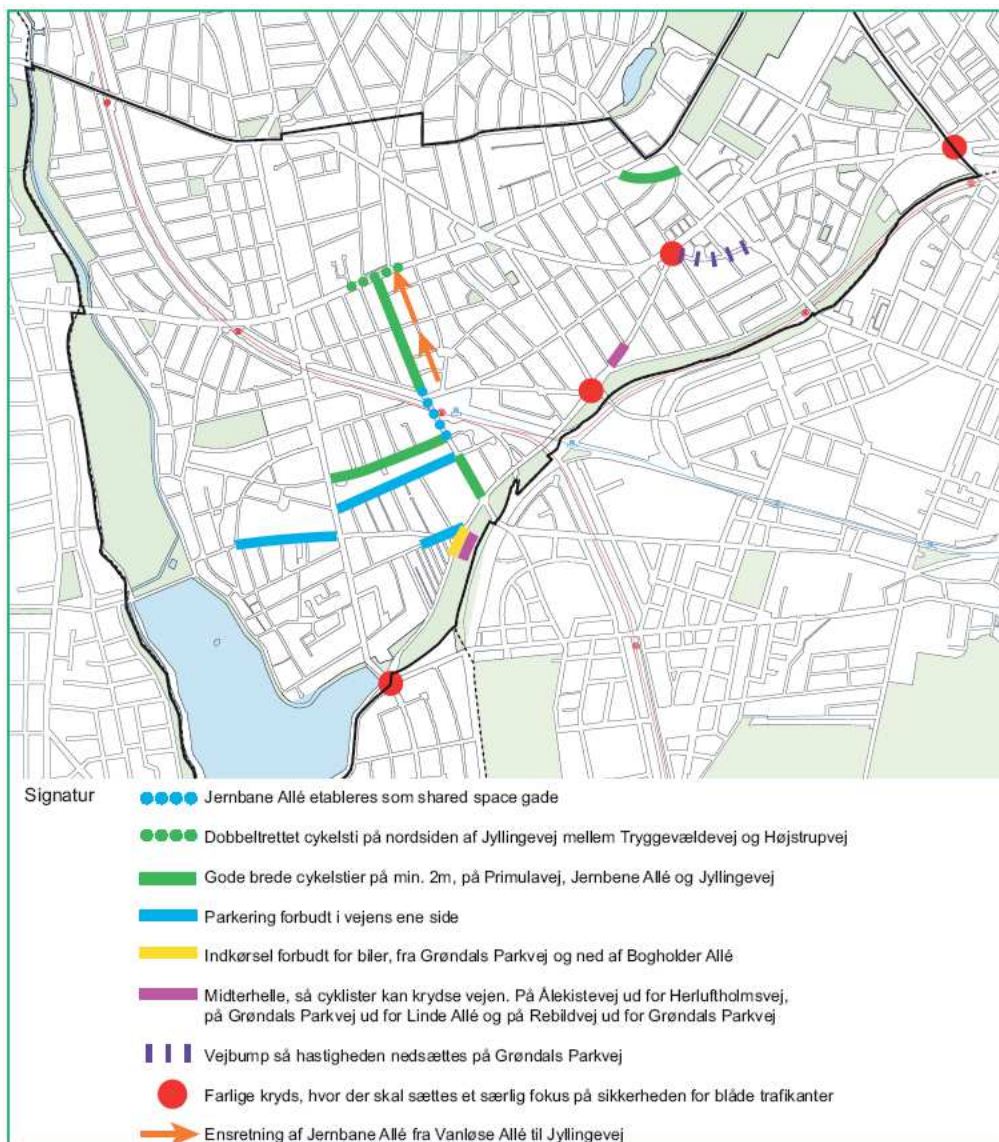
reducerer fremkommeligheden for de mange cyklister, der allerede i dag kører via cykelruten.

Endelig er lokaludvalget glad for, at der sættes fokus på parkeringsforhold for cyklister. I Vanløse er der fortsat væsentlige udfordringer med uautoriseret parkering af cykler omkring Vanløse Station (og til en vis grad omkring Flintholm Station). Vanløse Lokaludvalg vil gerne i dialog med kommunen om en varig løsning til alles tilfredshed, men denne løsning skal sammentænkes med mulighederne som opstår med det nye centerbyggeri ved Vanløse Station.

Vi ser frem til et godt samarbejde.

Med venlig hilsen

Bent Christensen,
Formand



Hørings svar XI

Vesterbro Lokaludvalg

E-mail: ltb@okf.kk.dk

Webside: www.vesterbrolokaludvalg.kk.dk



Valdemarsgade 4
1665 København V

Telefon
26121318
Direkte telefon
3324 3163
E-mail
ltb@okf.kk.dk
EAN nummer
5798009800213

Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Center for Trafik
Cykelsekretariatet
Islands Brygge 37, 1. sal
Postboks 450
1505 København V
cykelstrategi@tmf.kk.dk

Vedr. Københavns Kommunes nye cykelstrategi

Efter drøftelse af det udsendte høringsmateriale vedr. Københavns Kommunes cykelstrategi såvel i Vesterbro Lokaludvalg, som i vores Teknik- og Miljøudvalg og Vesterbro Trafik- og Byrumsgruppe på under deltagelse af inddragede borgere har vi følgende bemærkninger hertil:

Kommunens cykelstrategi indeholder mange gode intentioner og mål, som modtages overvejende positive på Vesterbro. Vi anser cykelstrategien som et væsentligt og vigtigt bidrag til løsning af trafiksituationen i København.

Vi mener dog også at enkelte tiltag, som fodstøtter til cyklister, forekommer som gode ideer til nytænkning på dette område, men at cost-benefit forholdet heraf skal sammenholdes med andre tiltag.

På trods af de gode intentioner i cykelstrategien er der dog også andre forhold, der har betydning for cyklister i København. Således er luft- og partikelforureningen i København fortsat på et uacceptabel niveau, især sammenholdt med ønsket og forestillingen om, at blive verdens bedste cykelby.

Her peger prioritering af flere parkeringspladser i det centrale byområde, og den heraf afledte forøgelse af biltrafikken i den forkerte retning, og forekommer som uovervejede beslutninger uden sammenhæng med helhedsbetragtninger. De vil også yderligere forværre trængselsproblematikken og have negative virkninger såvel på trafiksikkerhed og helbred på andre trafikanter, herunder cyklister.

Under samtale med borgerne på Vesterbro fremkom der fra flere sider også et udtalt ønske om at ændre knallerterens mulighed for at benytte cykelstier. Knallerter på cykelstier udgør et farligt element ikke mindst for yngre cyklister, der burde have et mere sikkert frirum på cykelstier, til at lære at begå sig i trafikken. Ligeledes oplever mange

10-06-2011

Sagsnr.
2011-80208

Dokumentnr.
2011-417071

ældre det som utrygt med knallerterne, der pludselig kommer bagfra i høj fart.

Brug af cyklen som transportmiddel er både et godt bidrag til begrænsning af CO₂-emissionen i forhold til klima-mål, og et godt element til løsning af trængselsproblemer i København. Derfor opfordrer vi også til, at der til stadighed bevares fokus herpå, og at de nødvendige midler til gennemførelse heraf prioriteres.

Med venlig hilsen

Niels Vestergaard

Hørings svar XII

Østerbro Lokaludvalg

E-mail: adh@okf.kk.dk

Webside: www.oesterbrolokaludvalg.kk.dk

Teknik- og Miljøforvaltningen
Center for Trafik
Cykelsekretariatet

ØSTERBRO LOKALUDVALG
Randersgade 35, parterre
2100 København Ø

www.oesterbrolokaludvalg.kk.dk

Hørings svar om Cykelhandlingsplan 2011-25

16.06.2011

Cykelhandlingsplanen virker særdeles ambitiøs. Til trods for dens udseende som reklametryksag, ligger der klart et solidt arbejde bag dens mål. Især på de indledende sider vises stor viden om, hvad der skal til for at nå det ambitiøse mål.

Desværre er de konkrete tiltag længere henne i skriftet mindre klare. Det fremgår, hvad man gerne vil i 2025, men hvordan det politisk skal realiseres står i nogen udstrækning hen i det uvisse. Hvis cykling skal fremmes i det omfang, der lægges op til, er det nødvendigt, at tage et opgør med interessekonflikten med de øvrige trafikantgrupper. Det er umuligt på én gang at få mere cykling og mere kollektiv trafik uden samtidig at reducere biltrafikken. Og den forsvinder ikke af sig selv. Målet om, at der skal skaffes erstatningspladser for hver en nedlagt P-plads vanskeliggør ambitionen om at øge cyklingen ikke mindst til indkøb.

Der er en række steder, hvor Østerbro Lokaludvalg vil pege på forbedrede tiltag for at nå målet.

A-nettet

A-nettet bærer præg af en forældet tankegang, hvor al trafik peger mod Københavns centrum og relativt få tværgående forbindelser. Set fra Østerbro, hvor der er og ikke mindst kommer mange arbejdspladser, er der brug for et højklasset A-nettet ud i alle retninger. Og her springer manglende A-nets ruter i København Nordvest i den grad i øjnene. Der må udvikles et A-net til



hele regionen, der tager udgangspunkt i alle større arbejdspladskoncentrationer i kommunen, for Østerbros vedkommende især Nørre Campus og den kommende udbygning i Nordhavnen.

Cykelruter i alle byens kvarterer kan yderligere medvirke til, at involvere befolkningsgrupper der traditionelt ikke cykler, til i højere grad at gøre det.

Hvad angår A-nettet på Østerbro mener udvalget ikke at den grønne cykelrute Svanemølleruten er en seriøs kandidat til en supercykelsti, der skal betjene det eksisterende Østerbro. Nettet skal suppleres med Strandboulevarden også syd for Vordingborggade. Lokaludvalget ønsker den østlige kørebane nedlagt for biler og biltrafikken koncentreret i den vestlige del med både nord- og sydgående trafik i denne.

På side 9 står et lille afsnit om Bryggebroen. Vi forstår ikke det omtalte missing link i form af manglende krydsning af Østerbrogade.

Indkøbs trafik

Det er ikke nok at indtænke cykling og cykelparkering i nye centre som beskrevet. Hovedparten af al indkøb foregår i de eksisterende indkøbsgader og – centre, der er fastlagt i kommuneplanen. På Østerbro er det Østerbrogade og Ndr. Frihavsgade. I begge gader savnes i høj grad cykelparkering. Specielt i Ndr. Frihavsgade må denne tages fra bilparkeringen, da der ikke er anden pladsmulighed i selve gaden. Der findes stadig muligheder for etablering af ekstra skrå- og vinkelret parkering i sidegaderne, men der er behov for konkret planlægning af denne og en snarlig løsning på beboerparkering i konstruktion for at skaffe den nødvendige plads.

Ndr. Frihavsgade er utryk at cykle i med for mange biler, der kører hurtigt, og en tæt bustrafik, der ikke må forventes nedlagt, når metrocityringen åbnes.

Østerbro Lokaludvalg ønsker ikke cykelstier i gaden, da det vil kræve nedlæggelse af parkeringspladser, der i en vis udstrækning vil ramme handelslivet. Ensretning af biltrafikken, der umuliggør opretholdelse af bustrafikken er heller ikke en løsning. I stedet har Lokaludvalget gennem drøftelserne af Cykelpakke Østerbro peget på en hastighedsdæmpning af biltrafikken i gaden med etablering af 3-4 zoner med indsnævrede kørebaner. Denne løsning blev afvist af forligspartierne bag Nordhavnsvejen med henvisning til forvaltningens indstilling, der påpegede nedlæggelse af et meget stort antal P-pladser. Lokaludvalget stiller sig for det første tvivlende over for om fredeliggørelsen kræver så nedlæggelse af så mange P-pladser. Og for det andet kan Lokaludvalget pege på erstatningspladser for det efter udvalgets opfattelse nødvendige

ge antal. Lokaludvalget ønsker derfor, at man konkretiserer ambitionerne i cykelhandlingsplanen ved at udarbejde en konkret plan for Ndr. Frihavnsgade og en strategi for at gennemføre den.

Cykling mod ensretning

Der må findes løsninger med politiet, og det kan ikke gå for hurtigt. Den seneste sag med Faksegade, hvor der i årevis har været tilladt cykling mod ensretning uden at nogen er kommet til skade, men hvor det blev forbudt, da man vendte ensretningen, er en sand parodi.

Færdselsloven muliggør cykling mod ensretning, hvis trafikken er begrænset. Der må fastlægges et niveau for trafikken, som kan betegnes som beskeden. Og trafikken i Faxegade er i vores optik beskeden. Hvis ikke der snarest kan indgås en aftale med politiet herom, må enten Vejdirektoratet eller justitsministeriet inddrages i udfærdigelsen af en vejregel respektivt et cirkulære, der fastlægger en minimumsgrænse, hvor tilladelse indiskutabelt kan gives.

Hvis det er nødvendigt for at få tilladelse til cykling mod ensretning, må alle gaderne gøres til stillegader med tilhørende foranstaltninger. Det er dyrere. Men nu må der altså ske noget!

Med venlig hilsen

Torkil Groving
ff. Østerbro Lokaludvalg

Linda Christensen
ff. Fagudvalget for teknik og miljø

Hørings svar XIII

Frederiksberg Kommune

Vej- og Parkafdelingen, By - og Miljøområdet

Webside: www.frederiksberg.dk



Cykelsekretariatet
Islands Brygge 37
2300 København S

Hørings svar fra Frederiksberg Kommune vedr. cykelstrategi

På baggrund af den fremsendte høringsudgave af Københavns Kommunes cykelstrategi 2011-2025 samt møde med jeres cykelsekretariat har Frederiksberg Kommune følgende kommentarer:

- Rent layoutmæssigt vil vi gerne rose cykelstrategien, som har en god balance mellem fotos, illustrationer, figurer og tekst, og hvor illustrationerne supplerer og hjælper til forståelse af teksten
- Indholdet i strategien kan flere steder minde mere om visioner end strategier. Der kan være behov for at supplere eller uddybe de mere strategiske elementer, evt. efterfølgende mere konkret (tematisk) udmøntning i særskilte publikationer
- Københavns Kommunes forslag til et A-net har i det store hele god sammenhæng med det eksisterende stinet i Frederiksberg Kommune, men vi vil selvfølgelig fortsat skulle koordinere vores stuebygningsplaner. I forhold til A-net forslaget kan nævnes Kingosgade/Alhambrevej, hvor Frederiksberg Kommune p.t. ikke har planer om cykelstier/-baner
- Det er et fint, at der i strategien er nævnt, at der i de mange kommende år vil være store anlægsarbejder i København, som ikke altid spiller sammen med cyklisteres fremkommelighed
- Frederiksberg Kommune vil gerne samarbejde med Københavns Kommune om at indgå i dialog med Københavns Politi om at tillade cykling med ensretning på flere veje, og finde løsninger som kan anvendes på forholdsvis smalle tværprofiler samt er økonomisk tilgængelige
- Frederiksberg Kommune indgår gerne i yderligere dialog omkring snerydning, så cyklisterne ikke oplever en kommunegrænse pga. forskelligt niveau i snerydningen

11. august 2011
Sagsbeh: LOAN04
Sagsnr.:2011-42418
Bilag: 2
Dokument: 2011-476777

By- og Miljøområdet

Vej- og Parkafdelingen
Rådhuset
2000 Frederiksberg
www.frederiksberg.dk

Telefon 3821 4211
Telefax 3821 4545
Vejojgpark@frederiksberg.dk

Vi ser frem til at modtage den endelige udgave af jeres cykelstrategi.

Venlig hilsen

Jan Bøge Sørensen
Vej- og Parkchef

Hørings svar XIV

Gladsaxe Kommune

By- og Miljøforvaltningen, Vej- og Parkafdelingen

E-mail: vejpark@gladsaxe.dk

Webside: www.gladsaxe.dk

Jeg har læst Københavns Kommunes nye cykelstrategi, og jeg syntes det er en fantastisk flot og ambitiøs strategi :o)

Derudover har Gladsaxe kommune ingen kommentarer til strategien, og det er derfor du får denne mail, og jeg ikke har sendt den til cykelstrategi@tmf.kk.dk

Med venlig hilsen

Susanne Bislev Sonnenberg
Gladsaxe Kommune, By- og Miljøforvaltningen
Vej- og Parkafdelingen
Rosenkæret 39
2860 Søborg

Direkte telefon: 39 57 58 62

Direkte e-mail: subiso@gladsaxe.dk

Officiel post sendes til: vejpark@gladsaxe.dk
gladsaxe.dk

Hørings svar XV

Herlev Kommune

Trafik og Anlæg

Webside: www.herlev.dk

Hej Andreas

Herlev Kommune har ikke nogen bemærkninger til Københavns cykelstrategi. Vi ser frem til at se de spændende tiltag, som I tænker udført på stierne (c;

Mvh.

Med venlig hilsen

Linda J. Madsen
Trafik og Anlæg
Herlev Kommune
Herlev Bygade 90
2730 Herlev
Tlf. 4452 6497
Linda.j.madsen@herlev.dk

Hørings svar XVI

Danske Busvognmænd

Organisation: Danske Busvognmænd

Webside: www.db-dk.dk

Tillykke med jeres ambitiøse cykelstrategi for København.

Vi er i Danske Busvognmænd glade for at blive hørt i forbindelse med jeres arbejde.

I den danske busbranche er vi optaget af, at busserne også kan optræde i byer som en miljøvenlig og fleksibel transportform. I København i særdeleshed side som side med de mange cyklister.

Derfor er vi glade for, at der er tænkt på cyklisternes, bussernes og ikke mindst buspassagerernes samfærdsel. F.eks. i det nævnte eksempel på side 15 - virtuelle bus-heller.

Udfordringerne for en vellykket samfærdsel mellem busser, buspassagerer og cyklister er følgende:

1. Forbedring af forholdene ved på- og afstigninger (busstoppesteder) for den kollektive trafik med bus. Bus-hellerne kan være en del af løsningen.

2. Generelt en forbedret infrastruktur for de mange danske og udenlandske gæster, der besøger København med turistbus. Heriblandt tæller jeg også krydstogtgæster, der ankommer med skib men besøger København og omegn med bus. Her er der et stort behov for systematisk at indtænke turistbusserne og deres gæster i Københavns cykelmiljø.

Jeg kan illustrere punkt 2 med et par gode eksempler:

Eksempel 1: H.C. Andersens Boulevard ved Tivoli:

Indkørselsforholdene til busholdepladsen (HCA Blvd. Langs Tivoli) blev på et tidspunkt lavet om. Cykeltrafik gør det vanskeligt at komme ind til pladsen. Der er risiko for, at manøvrer fra busser (specielt udenlandske, der ikke kender forholdene) gøres unødvendigt risikable på grund af cyklisternes færden på samme areal.

Eksempel 2: Øster Voldgade - Ud for Rosenborg

Der er kommet skilte op, så strækningen hvorpå der må parkeres busser er forlænget og parkering må ske til kl. 17.00. Til gengæld har vi i branchen fortsat et meget stort ønske om en bus-helle som de besøgende til Rosenborg kan træde ud på, når de stiger af bussen. Cykelstien er meget trafikeret, og der opstår let risikofyldte situationer i mødet mellem københavnske cyklister og typisk udenlandske gæster, der ikke er vant til byen cykeltrafik.

Danske Busvognmænd bidrager selvfølgelig gerne med indspark og idéer, når cykelstrategien skal føres ud i livet. Vi er i forvejen i dialog med Center for Veje vedrørende en forbedring af bussernes færdsels- og parkeringsforhold i København. Til vort fælles bedste.

Med venlig hilsen
Lasse Repsholt

Chefkonsulent
Danske Busvognmænd / Danish Bus and Coach Owners' Association

Sundkrogsgade 13, 1. plan

DK-2100 København Ø

Tel: +45 7022 7099

Mob: +45 2047 8003

Fax: +45 7022 1099

lasse@db-dk.dk

www.db-dk.dk

Hørings svar XVII

Cyklistforbundets Københavnsafdeling

Organisation: Dansk Cyklist Forbund

Webside: www.db-dk.dk



12. august 2011

Høringsvar til Københavns Kommunes udkast til en cykelstrategi

Cyklistforbundet noterer med stor tilfredshed, at Københavns Kommune har udarbejdet et udkast til en cykelstrategi for perioden frem til 2025. Nej - begejstring er snarere ordet efter gennemlæsning af udkastet - i og med at ambitionsniveauet er så højt.

Vi kan nemlig bakke 100 % op om, at en cykelstrategi skal være ambitiøs. Når kommunen mener, at cykeltrafikken skal være den vigtigste transportform i en gennemført miljørigtig, CO2-neutral hovedstad i 2025, og når man vil udvikle København fra at være en *god* cykelby til at være *verdens bedste* – så **skal** overliggeren ligge meget højt.

Cyklistforbundet vil ikke nøjes med at rose strategien for at være ambitiøs. Vi tilbyder os fremdeles som en aktiv og konstruktiv medspiller i virkeliggørelsen af den. Bemærkningerne i det efterfølgende skal derfor læses i dette lys.

DEN POLITISKE VIRKELIGHED

Det kræver politisk vilje, mod og gennemslagskraft i de næste mange år at forfølge planerne og føre dem ud i livet. Der ligger en række store udfordringer og risici for at strategien afspores, fordi andre interesser og udviklingstender samtidig gør sig gældende.

Det drejer sig om bilernes placering i trafikbilledet. Hvis det er billigt og nemt at have bil i København, og hvis der etableres et stort antal nye parkeringspladser, vil det øge biltrafikken, og dette kan nemt igangsætte en spiral, hvor der vil rejse sig yderligere krav om, at der skal reserveres endnu mere plads til bilerne. Dette finder Cyklistforbundet yderst uheldigt, da øget biltrafik uvægerligt vil påvirke cyklisternes vilkår i negativ retning – samtidig med at det altså umuliggør realiseringen af cykelstrategiens visioner.

Den parkeringsaftale, som et politisk flertal på Københavns Rådhus vedtog i foråret 2011 er derfor et eksempel på en beslutning, som trækker i den forkerte retning efter Cyklistforbundets mening. Nedsættelse af bilernes hastighed i byen er til gengæld et eksempel på det modsatte, og vi billiger enhver sænkning, som beslutes af Borgerrepræsentationen.

På samme måde konstaterer Cyklistforbundet med stor tilfredshed, at der er et stort flertal på Københavns Rådhus, der anbefaler Folketinget, at der etableres en betalingsring omkring København. Et tiltag, der vil mindske mængden af biltrafik i København til gavn for cyklisterne – og i høj grad have meget stor indflydelse på mulighederne for virkeliggørelsen af cykelstrategien.

I modsat retning trækker ideen om en (bil)tunnel under Københavns havneløb. Selv om en tunnel vil kunne lede gennemkørende biltrafik uden om bykernen, viser erfaringen fra andre bilfremmende tiltag (motorvejsudvidelser, broer o.l.), at der kommer flere biler totalt set. Dette vil være uforenligt med visionen om en CO2-neutral hovedstad. Cyklistforbundet fraråder derfor københavnske politikere at arbejde for etablering af en havnetunnel.

Det drejer sig om intermodalitet. Kombinationen cykel+kollektiv transport indeholder fantastiske fleksible mobilitetsmuligheder. Vi har inden for det seneste år oplevet, at cykler kan tages gratis med S-tog, og at kapaciteten i S-togene er blevet forøget. En kæmpesucces efter Cyklistforbundets mening. Cyklen skal derfor indtænkes i relation til alle former for kollektiv trafik, således at der arbejdes med et sammenhængende trafiksystem, og især med at etablere gnidningsfri skift mellem trafikformerne. Det gælder både i forhold til den eksisterende kollektive trafik og til planer for fremtidige trafikinvesteringer på området.

Og endelig drejer det sig om byens vækst. En forventet byfortætning med 100.000 nye indbyggere indenfor cykelstrategiens periode stiller meget store krav til helhedstænkning omkring arealanvendelse og mobilitet og en prioritering af økonomi og investeringer i forhold til denne helhedsbetragtning. Cykelstrategien skal sammentænkes med denne vækst i befolkning og i antallet af cykler. Når man stiller strategiens mål om, at 50 % af turene til arbejde og uddannelse (senest) i 2025 skal foregå på cykel, op mod de 100.000 nye indbyggere, stiller det nogle enorme krav til infrastrukturen, således at hovedparten af disse vælger cyklen som transportmiddel.

Set i dette perspektiv er det mere end nogensinde bydende nødvendigt, at der udvikles et tværgående samarbejde mellem kommunens forvaltninger, således at cykelstrategiens elementer kan indarbejdes i de øvrige politikområder. Etableringen af cykelsekretariatet under Teknik- & Miljøforvaltningen har været en vigtig faktor til sikring af cyklens placering i nye trafikløsninger – store som små; men med *tværgående* mener vi her i forhold til nogle af de øvrige forvaltninger i kommunen (som f.eks. sundhedsfremme, integration og børn & unge).

PROCESSEN

Et andet aspekt i den politiske virkelighed er processen: forløbet fra strategiens vedtagelse til dens realisering. Succesen afhænger i en vis udstrækning af, hvor let eller svært det er for politikerne at springe fra undervejs. F.eks. når flertallet ændres eller borgmestrene udskiftes.

Vi ønsker derfor, at der fastlægges en detaljeret tids- og investeringsplan med delmål og - handlinger, som dels gør det realistisk at nå det endelige mål og dels gør det muligt at følge processen skridt for skridt. Det vil samtidig gøre det muligt for interesseorganisationer og andre at indgå som samarbejdspartner med råd og ideer på de rigtige tidspunkter.

Cyklistforbundet forventer derfor, at cykelstrategien følges op af en handlingsplan, som både rummer delmål og konkrete initiativer.

STRATEGIENS INDHOLD

Københavns Kommunes Cykelstrategi handler ikke kun om cykler, men om en bedre by at leve i.

Cyklistforbundet ser det som et positivt træk ved strategien, at den ikke udelukkende beskæftiger sig med trafikale forhold, men med byen som helhed. "En cykelby er en by med bedre plads, mindre larm, renere luft, sunde borgere og bedre økonomi." (s. 6) Netop denne helhedsbetragtning lægger op til, at cykelstrategien sam- og indarbejdes i de øvrige planer og politikker for byens udvikling, således at sammenhængene ikke kun indgår i de smukke målsætninger, men også i det daglige arbejde med at realisere dem.

A-nettet består af grønne ruter, cykelsuperstier og de strækninger, der kaldes de mest belastede. 80 % af A-nettet skal rumme 3 baner, sådan at to kan cykle side om side og en tredje overhale uden problemer. Cyklistforbundet forventer, at planerne om A-nettet konkretiseres i det videre arbejde, så det f.eks. bliver klart, hvor store anlægsarbejder der er tale om, og hvornår hvilke strækninger kommer i spil.

Kommer der egentlige hurtigbaner med egen farve på 80 % af A-nettet? Hvis A-nettet skal fungere er det i følge planen (s. 10-11) nødvendigt med 10 nye broanlæg og i følge teksten (s. 22-23) en del andre større projekter i form af missing links og genveje. Vi efterlyser derfor en samlet tids- og investeringsplan, som vil gøre det muligt at vurdere realismen i denne del af strategien.

Cyklistforbundet savner et større fokus i strategien på **cykelsuperstierne**, som i vores øjne er et af de vigtigste midler overhovedet til at nå de fleste af strategiens mål: Når en større del af byens transportbehov skal dækkes af cykler; når rejsehastigheden skal øges, og når cyklisterne skal føle øget tryghed. Vi anerkender, at arbejdet med virkeliggørelsen af disse *superstier* allerede er påbegyndt, men vi kan kun anbefale at det intensiveres – og altså i højere grad bliver betonet i cykelstrategien. Cyklistforbundet har således netop indledt et tættere samarbejde med projektledelsen. Ikke bare for at være opdateret på status men også med henblik på at finde ud af, på hvilken måde vi kan bidrage til udviklingen – f.eks. gennem offentliggørelse af vores positive holdning til dem. Da projektet jo er tværkommunalt ligger der bl.a. nogle muligheder for at Cyklistforbundet kan øve indflydelse på de øvrige kommuner i projektet.

DE SVAGE PUNKTER

Cyklistforbundet mener, at der er en række svage eller ubehandlede og underbelyste punkter i strategien. Her skal især fremhæves:

1. Cykelparkering – helt utilstrækkelig. Der skal forbedres over en bred front. Prioritering? Helhedsplan? Hvordan indgår den nye Nørreport (2014) og de nye metrostationer (2018) i helheden?
2. Intelligent Transport System – er det en fiks idé eller fungerer det? Er der erfaringer andre steder fra?
3. Børn – fremtidens cyklister. Der mangler konkrete mål på børneområdet i strategien.
4. Tilflyttere. På samme måde som med børn er det nødvendigt med en målrettet indsats.
5. Stiernes tilstand er en af de tilfredshedsparametre, der går nedad i kommunens cykelregnskab. Stinettet skal vedligeholdes. Og jo større net, des mere er der at vedligeholde. Hvordan vil det se ud i fremtiden?
6. Turisme. Cyklen og den danske cykelkultur er et kæmpe branding-ikon for København. Men de muligheder og udfordringer dette indebærer, indgår ikke i cykelstrategien. Hvorfor ikke?
7. Tværgående samarbejde mellem forvaltningerne i kommunen (jf. bemærkningerne ovenfor).

ØKONOMI

En pris på 8 mio. kr. for en km cykelsti kan virke som et voldsomt stort beløb. Men for prisen for en km Metro kan man få 125 km cykelsti. Cykelinfrastrukturen er meget billig i forhold til bil, bus, S-tog og Metro.

Cyklingens sundhedseffekt (cykelregnskab 2010 s.18) CO₂-frihed (s.17) og mange øvrige positive konsekvenser for by og byliv (Strategien s.6) viser, at det på alle måder – set ud fra en samfundsmæssig helhedsbetragtning - er en fantastisk god idé at investere i cykeltrafik. Økonomien bør derfor ikke være en begrænsning på ambitionsniveauet. Tværtimod: Jo mere, der investeres i cykeltrafik, des rigere en hovedstad får vi!

Den politiske vilje er derfor den vigtigste faktor i forhold til strategiens virkeliggørelse.

SAMMENFATNING

Som nævnt i indledningen finder Cyklistforbundet det vigtigt, at når Københavns Kommune har store trafik- og miljøambitioner, så er en om muligt endnu mere ambitiøs cykelstrategi påkrævet. Målene i strategien fejler ikke noget; de er absolut ambitiøse og ikke urealistiske. Midlerne er for så vidt også langt hen ad vejen de rigtige med en passende blanding af ”mere af det gode” og af innovative nytiltag. Når vi alligevel ikke er ganske ubekymrede skyldes det to forhold:

1. At processen hen imod virkeliggørelsen af strategien er noget uklar og i hvert fald ikke ambitiøs nok.
2. At den politiske virkelighed desværre fremviser for mange eksempler på beslutninger, der trækker i den forkerte retning – eller i hvert fald at der på den ene side ikke afsættes tilstrækkelige økonomiske ressourcer til de påkrævede tiltag, og på den anden at for mange trafikale beslutninger lider under, at der tages for meget hensyn til ikke-cykelfremmende interesser.

Vores første bekymring kan – som anbefalet ovenfor – afhjælpes ved, at cykelstrategien tilføjes nogle delmål og en mere konkret handlingsplan for virkeliggørelsen af dens elementer.

Omkring de politiske beslutninger kan Cyklistforbundet kun gentage, at det kræver politisk mod og vilje at gennemføre mange af de cykelfremmende tiltag, som er oplyst i strategien; et mod og en vilje, der langt overgår, hvad der hidtil har været brugt. Alene virkeliggørelsen af strategiens centrale mål om, at 50 % af alle ture til arbejde og uddannelse senest i 2025 skal foregå på cyklen, vil kræve mange beslutninger, der realistisk set helt eller delvist vil være indskrænkende for andre transportformer. Og vi vil endnu engang fremhæve, at efter Cyklistforbundets opfattelse handler det lige så meget om politisk vilje som af økonomi, om såvel dette som strategiens øvrige mål nås.

Med venlig hilsen

Erik Hjulmand

Formand for Cyklistforbundets Københavnsafdeling

Hørings svar XVIII

Dansk Fodgængerforbund

Organisation: Dansk Fodgængerforbund

Bilag 1: Bilag til hørings svar om cykelstrategi



Dansk Fodgænger Forbund

Teknik- og Miljøforvaltningen
Center for Trafik
Islands Brygge 37, Postboks 450
1505 København V

Den 12. august 2011

Høringssvar til Københavns Cykelstrategi 2011-2025

Dansk Fodgænger Forbund bakker op om Københavns Cykelstrategi 2011-2025, ligesom vi varmt støtter Fodgængerstrategi for København. Vi lægger meget vægt på, at de to strategier understøtter og supplerer hinanden, og vi har forslag til, hvordan en fælles indsats for de bløde trafikanter generelt kan gavne trafikmiljøet i København.

Dansk Fodgænger Forbund har meget fokus på sikkerhed og tryghed i trafikken. Vi ser en stigende tendens til trafikadfærd, hvor de enkelte trafikantgrupper ikke tager hensyn til hinanden og ikke overholder færdselsloven. Det er til stor gene og utryghed for fodgængere, som er og bliver de mest udsatte trafikanter. Ligesom i Fodgængerforbundets høringssvar til Fodgængerstrategien vil vi her foreslå en stort anlagt fælles adfærdskampagne for trafikanter udført i et samarbejde mellem Københavns Kommune, Dansk Fodgænger Forbund, Dansk Cyklist Forbund og andre evt. Sikker Trafik. Vi anbefaler at fremtidsvisionen under afsnittet ”Trygt fra A til B i 2015” konkretiseres under afsnittet ”Dogmeregler for takt og tone på cykelstier har givet byens borgere en fælles opfattelse af, hvad hensynsfuld adfærd er”.

Vi vil også foreslå en fælles kampagne for at lade bilen stå og tage de korte bilture til fods eller på cykel, som det også fremgår af Fodgængerstrategien.

Vi ser meget positivt på de mange konkrete forslag til forbedringer for cyklister herunder etablering af bredere cykelstier og kortere rejsetider ved anlæg af grønne bølger. Vi ser forslaget om tilladelse til cykling mod ensretning, som en forbedring for både cyklister og fodgængere, idet vi forventer, at man derved kan komme den ulovlige cykling på fortovsarealer i ensrettede gader til livs.

Dansk Fodgænger Forbund er åbne over for muligheden for cykling henover pladser, såfremt det tydeligt markeres, hvor cykling tillades. Fortovsarealer og gågader ønsker vi fortsat friholdt for cykling. Cykling på disse arealer ville give en øget utryghed for fodgængere.

Afsnittet Byliv fra A til B i 2025 ser umiddelbart rigtig godt ud. Optimal udnyttelse af fortove, cykelstier, busbaner og kørebaner er tiltalende, men vi er imod at arealet på udvalgte strøggader til bredere cykelstier i morgenmyldretiden tages fra fortovsarealerne, som i forvejen er relativt smalle. Fodgængerstrategiens normer om frie fremkommelighedszoner på fortove på min. 2,00-2,50 meter bør overholdes døgnet rundt.

Fodgængere er i dag meget generet at cykling på fortove. På visse strækninger kan dette skyldes stor omvejskørsel for cyklister, som alternativt vælger at køre på fortovene. Trafikmønsteret bør analyseres og etablering af dobbeltrettet cykeltrafik bør overvejes på disse strækninger (eksempler vedlagt), således at fortovsarealerne derved kan forbeholdes fodgængere. Vi vil desuden foreslå en intensiveret indsat i samarbejde med Politiet for at alle trafikantgrupper overholder færdselsloven.

Venlig hilsen
Dansk Fodgænger Forbund, Københavns Afdeling
v. Ullaliv Friis og Kurth Johansen

Bilag: Eksempler på steder, hvor dobbeltrettet cykeltrafik anbefales.



Dansk Fodgænger Forbund

Den 12. august 2011

Bilag til høringssvar til cykelstrategi for Københavns Kommune 2011-2025

Forslag til dobbeltrettede cykelstier på visse strækninger

Her er et par eksempler på strækninger, hvor forholdene for både cyklister og fodgængere kan forbedres ved indretning af cykelstier til dobbeltrettet cykeltrafik.

Forslag til dobbeltrettede cykelstier på begge sider af



Lyndbyvej på strækningen Borgervænget-Ryparken og Rovsingsgade-Emdrupvej



Cykelsti



Fortov,

Lersø Parkallé nr. 113-173



Dansk Fodgænger Forbund



Fortov



Cykelsti

Fortov

Det vil også være en god idé med modsat rettede cykelstier på den anden side af Lersø Parkallé, svarende til 113-173, fordi der ligger Lundehusskolen i nr. 152, så kunne børnene cykle på cykelstien i modsat og undgå at skulle over Lersø Parkallé. Der er godt nok en gangbro over vejen, men de mindre børn har ikke kræfter til at få deres cykel med op over broen. Derfor er de begyndt at cykle på fortovet i stedet.

Hørings svar XIX

De Københavnske Ældreråd

Organisation: De Københavnske Ældreråd

Adresse: Henrik Pontoppidans Vej 2, 2200 København N

Email: a027@suf.kk.dk

Webside: www.aeldreraad-kbh.dk



Den 7. juni 2011

Teknik- og Miljøudvalget
c/o Teknik- og Miljøforvaltningen
Center for Trafik
Islands Brygge 37
Postboks 450
2300 København S

Ældrerådernes hørings svar om "Fra god til verdens bedste – Københavns Cykelstrategi 2011 – 2025"

Ældrerådene, der har fået planen til høring, har ved adskillige tidligere lejligheder drøftet forholdene i byen for fodgængerne, og ligeledes mulighederne for nemt at kunne bevæge sig rundt i byen på cykel, herunder de muligheder – eller rettere mange steder manglende – for at komme nemt og bekvemt af med en cykel ved bestemmelsesstedet.

Man hilser med tilfredshed de mange nye initiativer, der er indeholdt i planen, og har særligt hæftet sig ved følgende:

- Det er væsentligt at gennemføre den prioritering af mere plads på cykelstierne, der er skitseret på side 7 i strategien – såvel tryghed som sikkerhed er meget væsentlige faktorer
- Man kan endvidere fuldt ud tilslutte sig en gennemførelse af det såkaldte A-NET, beskrevet på side 11-12, hvor der er sikret "særlig høj standard for plads, krydsninger og vedligehold.."
- Man imødeser med forventning en gennemførelse af det skitserede projekt på side 15 om "gadens døgnrytme", "...hvor LED-lys i belægninger angiver, hvilke transportformer, der har adgang hvornår..." , således at visse gader på bestemte tidspunkter af døgnet (myldretiderne) kan ensrettes for trafik, hvor der herudover er normal trafik i begge retninger
- På side 19 gøres opmærksom på et problem, ældrerådene ved adskillige lejligheder har gjort opmærksom på – nemlig meget problematiske cykelparkeringsforhold en række steder i byen, eks. ved Metrostationer med den følge, at også fodgængerne har meget vanskelige adgangsforhold. Det er meget væsentligt med en indsats på dette område.

Ældrerådene har ikke herudover bemærkninger til strategien.

På ældrerådernes vegne

Bent Johansen
Formand

Bjarne Petersen
Formand for trafikudvalget

Hørings svar XX

DI

Organisation: DI Organisation for erhvervslivet

Webside: www.di.dk

Københavns Kommune
Center for Trafik
Islands Brygge 37
1505 København V

Organisation for erhvervslivet
Confederation of Danish Industry

cykelstrategi@tmf.kk.dk

Vedr. udkast til Københavns Cykelstrategi 2011-2025

DI takker for den fremsendte høringsudgave af Københavns Cykelstrategi 2011-2025.

Først og fremmest er DI enig i målsætningen – at København skal være verdens bedste cykelby. DI indgår gerne i en konstruktiv dialog om målsætningen.

Cyklen er et væsentligt transportmiddel for mange af DI's medlemmers medarbejdere – særligt til og fra arbejde, men også i arbejdstiden. Der er mange fordele ved cykling – både for sundhed, miljø, klima, trængsel og økonomi. Og så har cykling vist sig at rumme et stort potentiale, når det drejer sig om branding af København og Danmark i udlandet. Derfor er det vigtigt, at fremme cykling i København.

Opprioritering af cykling må dog ikke føre til en nedgradering af andre dele af byens transport.

Målet bør være mest mulig mobilitet – for alle former for transport. Cyklen bør derfor i højere grad ses i kombination med andre transportformer. Dette aspekt savnes lidt i strategien. Parkering berøres ganske vist, men en af de afgørende fordele ved cyklen er jo netop, at den kan medbringes i øvrige transportformer. Kombinationen af cykel og anden transportform er derfor bredere end blot parkering, selv om det sidste naturligvis også har en meget stor betydning.

De fleste tiltag, der er nævnt i strategien, virker umiddelbart positive. Men der synes at mangle viden om, hvor stor effekt flere af de forskellige tiltag har. DI mener, man bør anvende midlerne dér, hvor de gør mest gavn. Altså bør de områder prioriteres først, hvor man får mest for pengene. Vi savner derfor analyser af effekter og af samfundsøkonomi for flere af de forskellige typer projekter.

Dér, hvor der er den klareste dokumenterede effekt, er tiltag inden for sikkerhed. Fx viser beregninger foretaget af COWI¹, at omlægningen af krydset ved Gyldenløvesgade har haft en meget høj intern rente, hvilket peger på, at omlægningsprojekter af trafikken, der relaterer sig til sikkerhed, er blandt den type projekter, der allerbedst

¹ Cykeløkonomi med byværdier for øvrig transport

Postadresse/Postal address

1787 København V (+45) 3377 3377 di@di.dk
Danmark www.di.dk

Besøgsadresser/Visiting addresses

H.C. Andersens Boulevard 18 Sundkrogsvej 20
København V København Ø

kan betale sig. Tilsvarende viser en undersøgelse for Stormgade, at trygheden steg meget kraftigt efter anlæg af en cykelsti.²

Omkring skoler bør der være en oplagt effekt af tryghedsskabende omlægninger og/eller nyanlæg. De byarbejdspladser, hvor der er registreret flest cykelture, er hospitalerne.³ Derfor burde hospitaler og andre store offentlige institutioner (fx større uddannelsesinstitutioner) måske også indtænkes særskilt i strategien. Der burde kunne gøres særlige indsatser her.

Vedligehold kunne også trækkes mere frem i strategien. Jo bedre vedligeholdt en cykelsti er, des større bliver både sikkerheden og komforten – og til dels også den mulige hastighed. DI finder det afgørende, at den eksisterende infrastruktur vedligeholdes. Det er langt billigere at vedligeholde infrastrukturen i tide end at (gen)etablere den. Cykelregnskabet 2010 viser, at tilfredsheden med cykelstiernes tilstand ligger på omkring 50 %. Det er for lavt og bør have meget høj prioritet. 19 % af cyklisterne angiver således, at færre huller vil give større tryghed. Ud over større tryghed og færre uheld, resulterer bedre vedligeholdte cykelstier også i mindre slid på cykelmateriellet.

Cykelregnskabet 2010 viser, at mængden af cyklister, der er tilfredse med antallet af cykelstier, er knap 70 % og svagt stigende. Dette er et pænt resultat, men rummer stadig mulighed for forbedring. Ca. 30 % har angivet, at flere cykelstier ville få dem til at føle sig mere trygge og derved cykle mere.

Tilfredsheden med cykelstiernes bredde ligger kun på omkring 50 % - noget lavere end med antallet. Her er der virkelig mulighed for forbedring. Effekten kan antydes ved at 37 % - den højeste enkeltandel blandt cyklister – angiver at mere plads på cykelstien ville få dem til at føle sig mere trygge og derved cykle mere.⁴

Byrum / plads er en begrænset ressource, som skal anvendes på den mest optimale måde. Derfor er det hensigtsmæssigt, om man først identificerer og udbedrer missing links, større og mindre genveje. Dernæst at man analyserer om og hvordan kapaciteten generelt kan udvides. Så vidt muligt uden at begrænse pladsen og kapaciteten til byens andre trafikale eller øvrige formål.

Københavns cykelklynge har vokset sig stor og mange virksomheder er aktive på markedet. Det er derfor godt at strategien forholder sig til udvikling og innovation. Der er store potentialer i anvendelsen af nye teknologier som ITS og elcykler. Sådanne nyudviklinger skal promoveres. For kun gennem innovation, kan København forblive verdens bedste cykelby i 2025.

Med venlig hilsen

Jakob Svane
DI

² Tryghedsundersøgelse efter anlæg af cykelstier i Stormgade.

³ Cykeltrafik i København, s.2

⁴ Cykelregnskabet 2010.

Hørings svar XXI

FDM

Organisation: FDM

Memo

Fra
Torben Lund Kudsk
Til
København Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen

Vedrørende
Cykelstrategi 2011-2025

13. juli 2011
Dir. tlf.
+45 45 27 09 24
Dir. fax
+45 45 27 09 89
E-mail
tmk@fdm.dk

FDMs bemærkninger til Københavns Kommunes cykelstrategi 2011-2025

FDM har med interesse modtaget høringsudgaven af Københavns Cykelstrategi 2011-2025 "Fra god til verdens bedste", og skal i den forbindelse fremsætte følgende bemærkninger.

Strategien udstikker de overordnede mål uden detaljerede beskrivelser af de enkelte løsningmodeller, hvorfor FDM ligeledes kun vil kommentere på de overordnede mål og virkemidler og kun med relationer til bilismen.

FDM vil indledningsvist opfordre Københavns kommune til at fremme mobilitet i bred forstand, ikke mindst i lyset af Københavns særlige rolle som hovedstad og vært for mange offentlige arbejdspladser og kulturinstitutioner. Dette betyder, at der dagligt er et stort antal borgere som har ærinde i København, og for hvem det ikke er praktisk muligt at vælge cyklen som transportmiddel - eksempelvis grundet turlængden eller muligheden for skifte af transportform undervejs.

Hvis der ønskes en større cyklende andel i byen af de pendler der kommer fra det store opland som det københavnske arbejdsmarked har, er løsningen ikke at besværliggøre bilismen i København, men derimod at se på bedre muligheder i omegnskommunerne for at etablere park & ride evt. kombineret med bycykler ved stationerne. Igen er faktorer som tid, regularitet og komfort afgørende faktorer for at modalskiftet i realiteten vil kunne ske.

Ligeledes har et stigende antal borger i København selv bil, der anvendes til at pendle til arbejdspladser udenfor København, og hvortil der ofte er begrænsede transportmæssige alternativer. Som det anføres i strategien, er cyklisternes hovedbegrundelse for at anvende cyklen tidsbesparelse. Det samme er gældende for bilister, når de fravælger kollektiv trafik eller cyklen. I det lys må FDM opfordre til, at fremtidige tidsgevinster for cyklister opnås med mindst mulig tidstab for de øvrige trafikant grupper.

I det lys, er tankerne om anvendelse af ITS interessante. De i strategien futuristisk vognbaner med LED-lys til skiftende, dedikeret anvendelse af vejarealerne forekommer som værende en meget omkostningsfuld løsning. Måtte FDM foreslå en mere simpel løsning, der kan implementeres på me-

Politisk Sekretariat

Firskovvej 32
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 45 27 07 07
Fax +45 45 27 09 93

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

get kort sigt. Ifølge Vejdirektoratet og rådgivningsfirmaer, er der ganske markante tids- miljø og sikkerhedsgevinster at hente ved anvendelse af intelligente lyskryds, der løbende selvjustere efter trafikmængderne. Disse kunne være basis for at opnå tidsgevinster for alle trafikanttyper – også cyklisterne.

I relation til anvendelsen af vejarealerne vil FDM opfordre til det sker ud fra en mobilitetsoptimerende tankegang. Idéer om cykelstier i tre spor med hurtigbaner og langsombaner "med plads til at tage den med ro og nyde butiksvinduer og byliv", forekommer ikke at harmonere med den forventede stigende trafikmængde i København, ikke mindst med tanke på at det er flere pendlere, der ønskes i sadlen.

Tankerne om "vognbanelinjer" på eksisterende, brede cykelstier forekommer derimod at være en god idé, da der på cykelstierne kunne hentes megen ekstra kapacitet, hvis nogle af vejtrafikkens regler og disciplin kunne finde vej til cykelstierne.

I relation til færdselssikkerheden henvises ofte til undersøgelser af tryghed. FDM vil gerne understrege, at i færdselssikkerhedssammenhænge er der en anerkendt sondring mellem tryghed og sikkerhed. De to forhold er ikke altid overlappende. Når det handler om sikkerhed skal der sættes ind der for der er en reel fare. Det er i FDMs optik problematisk at sætte tryghed lig sikkerhed. Tryghed kan være en forudsætning for at flere anvender cyklen, men det har ikke nødvendigvis noget med sikkerhed at gøre.

Afslutningsvis ser FDM frem til at visionerne med tiden opsættes til konkrete tiltag og FDM stiller sig gerne til rådighed for dialog og råd i forbindelse med konkret udmøntning.

Hørings svar XXII

Friluftsrådet København

Organisation: Friluftsrådet København

Københavns Kommune
Teknik- og Miljø Forvaltningen
Center for Trafik
Islands Brygge 37
1505 København V

Høring af "Fra god til verdens bedste - Københavns cykelstrategi 2011 - 2025"

Friluftsrådet København ser med stor sympati på strategiforslaget om at fremme cykelismen i byen. Friluftsrådet deler opfattelsen af, at cykelismen fremmer folkesundheden og og bidrager til at forbedre byens miljø generelt.

Cyklen er et genialt transportmiddel i en by som København og giver en nem fremkommelighed modsat privat bilisme.

Friluftsrådet København finder dog, at der er 2 aspekter i cyklen som transportmiddel, nemlig adfærdsregulering og cykelparkering, der ikke er vægtet tilstrækkeligt i strategiforslaget. Det er Friluftsrådets opfattelse at disse 2 aspekter må indgå og løses ligeværdigt sammen med ønsket om at fremme cykelismen i byen.

Oplevelsen af at færdes til fods i byen er, et anarkistisk kaos af adfærd, cyklister på kryds og tværs af færdselsretninger, over fortove, fodgængerovergange, gågader og pladser. Det er forbundet med en vis form for livsfare at færdes i byen som fodgænger på grund af cyklisternes adfærd, også når det gælder respekt for rødt og grønt lys.

Oplevelsen af byen er også, et anarkistisk kaos af cykler, parkeret, henstillet eller henslængt stort set hvor som helst til væsentlig gene for fremkommeligheden for fodgængere. Dette kaos er ligeledes med til at skabe et særdeles uskønt indtryk af byens gader, stræder og pladser.

Friluftsrådet København har på det seneste været inviteret til at deltage i dialogmøder om større markante plads- og bygningsprojekter i byen. Når det netop kommer til cykelisme, primært adfærd og parkering, har der ikke været den fornødne fokus på netop disse to aspekter fra projektmagernes side. I nogle tilfælde har Friluftsrådet endog mødt en direkte opgivende holdning til problematikken, især for så vidt angår organiseret cykelparkering.

Det er endvidere vigtigt at erkende, at tilladelse til, i visse tilfælde eller på visse lokaliteter, at cykle over fortovsarealer, på pladser og mod ensretning, sandsynligvis medfører en yderligere adfærdsændring mod den opfattelse, at det så vil være generelt i orden at agere sådan overalt.

Friluftsrådet skal derfor opfordre Borgerrepræsentation i København til,

- at politiske initiativer til fremme af cyklisme i byen, nøje kædes sammen med disse to aspekter, adfærdsregulering og organiseret cykelparkering, som uadskillelige parametre i en fremtidig cykelpolitik,
- at det vægtes, f.eks. at etablere cykelstalde på de erfaringsmæssigt mest benyttede knudepunkter for cykelparkering, gerne på f.eks. betalingskortbasis.
- at "uorganiseret" cykelparkering får konsekvenser i form bortfjernelse,
- at tilladelse til kørsel over torve, pladser og ad ensrettede gader, tydeligt skiltes således at det synliggøres for andre trafikanter og fodgængere, at dette kan forventes og belægninger og byinventar anvendes til at markere adskillelseszoner mellem fodgængere, cyklister og bilister.

Dette forhold aktualiseres yderligere af det stigende antal 3-hjulede ladcykler og cykeltaxi.

- at øget fremkommelighed for cyklister i form af nye broforbindelser over byens kanaler o.lign., etableres på en sådan måde, at det for København unikke, kulturhistoriske og rekreative sejlskibsmiljø i byens kanalerne kan opretholdes.

København, den 11. august 2011

Svend-Erik Fangel Pedersen
Friluftsrådet København

Hørings svar XXIII

Københavns Kommunes Handicapråd

Organisation: Københavns Kommunes Handicapråd

E-mail: handicpraad@sof.kk.dk

Webside: www.handicpraad.kk.dk



04-07-2011

Til Teknik- og Miljøforvaltningen

Sagsnr.
2011-90834

Dokumentnr.
2011-474278

Handicaprådets høringsvar vedr. Købehavns Cykelstrategi

Handicaprådet takker for det fremsendte høringsmateriale og har med stor interesse læst udkast til kommunens cykelstrategi.

Handicaprådet har nogle overordnede betragtninger vedrørende tilgængelighed, trafikikkerhed og parkering.

Tilgængelighed

Handicaprådet mener, at det er yderst positivt, at tilgængelighed bliver nævnt som en central prioritering i kommunens cykelstrategi. Det er dog vigtigt, at det ikke kun er cyklister, men også svagere trafikanter, der tages tilgængelighedshensyn til. Anlægget af cykelstier og udmeldingen om bedre tilgængelighed og plads til forskellighed skal således også afspejle en reel forholden sig til, at der er borgere, der ikke kan cykle, men som skal tilgodeses ved gode og trygge forhold, når de fx skal krydse cykelruter og stier.

Trafikkerhed og hensyn

Trafikkerheden skal også sikres bredere, således at de svagere trafikanter ikke udsættes for cykel-chikane eller fare for sammenstød på deres færdsel i byen, når cyklister fx kører på fortove, over gader og pladser eller ved busudstigning, hvor mange borgere med handicap føler sig utrygge ved at stige ud i dag, fordi cyklisterne ikke holder tilbage.

Handicaprådet foreslår, at kommunen laver kampagner og undervisningsmateriale, der fremmer mere hensynsfuld adfærd i trafikken.

Parkering

Handicaprådet finder det konstruktivt, at cykelstrategien medtænker flere cykelparkeringsmuligheder, idet man i dag møder cykler parkeret på mange forskellige, uortodokse og generende måder. Det kan være svært at benytte sig af fortov i kørestol, hvis cykler er parkeret, så fortovet er for smalt. Tilsvarende gør sig gældende for blinde, hvis blindestok nemt bliver fanget i egerne på en dårligt parkeret cykel. Cykelparkering er også et problem ved S-togs stationer, hvor nedgangen til elevatorer blokeres af cykler til gene for borgere med barnevogn eller rollator.

Handicaprådet ser frem til at følge cykeludviklingen i kommunen frem mod målet om at blive verdens bedste cykelby!

På vegne af Handicaprådet,

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink that reads "Janne Sander". The signature is written in a cursive, flowing style.

Janne Sander,
Formand for Københavns Kommunes Handicapråd

Hørings svar XXIV

Kræftens Bekæmpelse

Organisation: Kræftens Bekæmpelse

Webside: www.cancer.dk

29. juni 2011

Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Center for Trafik, lok. 120
Islands Brygge 37
Postboks 450
1505 København V

Strandboulevarden 49
2100 København Ø

Tlf +45 3525 7500
Fax +45 3525 7701
Tlf. +45 3525 7509
www.cancer.dk
calia@cancer.dk

UNDER PROTEKTION AF
HENDES MAJESTÆT DRONNINGEN

Kræftens Bekæmpelses Høringssvar til Københavns Kommunes Cykelstrategi 2011 - 2025

Tak for muligheden for at deltage i høringen af Københavns Kommunes Cykelstrategi 2011 – 2025 fremsendt den 1. juni 2011

Vi har valgt at opdele vores svar i to afsnit 1) Overordnede kommentarer, der vedrørende Strategien som helhed, sprog og dispositionen 2) Specifikke kommentarer, der er mere tekstnære med angivelse til konkrete sidetal i publikationen.

Følgende afdelinger fra Kræftens Bekæmpelse har medvirket i udarbejdelsen af høringssvaret:

- Afdelingen for Forebyggelse og Dokumentation
- Institut for Epidemiologisk Kræftforskning

1) Overordnede kommentarer

Vi har med stor interesse læst Strategien. Kræftens Bekæmpelse anser også dagligdags og rekreativ cykling som et vigtigt område inden for forebyggelse og sætter pris på, at Københavns Kommune, med Cykelstrategien, retter fokus på området. Vi vil godt benytte lejligheden til at vise vores interesser i at indgå samarbejde med jer i udvikling af nogle af jeres projekter evt. som partner i en ansøgning til Vejdirektoratets Cykelpulje. I det følgende vil vi komme med nogle overordnede bemærkninger om, hvordan vi mener Strategien kan blive endnu bedre.

Lay out, billeder og det visuelle udtryk fungerer rigtig godt. Det gør Cykelstrategien indbydende at læse. Sproget er flydende, letlæseligt men samtidig med en faglig tyngde, der gør Cykelstrategien til et brugbart værktøj for Kommune, eksterne parter og politikere.

Forslag til hvordan Cykelstrategien kan blive endnu bedre

- Cykelstrategien i web-udgave For og bagside bør have et andet

format (liggende), så det hænger sammen med de øvrige sider, når man printer ud

- Skriften er meget lille og det er svært at læse teksten i de sorte bokse
- Bør det ikke være jeres ny Teknik og Miljøborgmester Ayfer Baykal, der står som afsender frem for Bo Asmus Kjeldgaard?
- Hænger visionen om 50% af alle ture til og fra arbejde og uddannelse er på cykel sammen med den ny trafikpolitik for Københavns Kommune med 3/3 (1/3 cyklister, 1/3 billister, 1/3 offentlig transport – kilde oplæg af Per Als Mobility Management 28. juni 2011)?
- Ifølge dugfriske tal fra Bikeability WP 3's undersøgelse af Københavneres cykelvaner ses at motion og dermed sundhed spiller en stor rolle i fht. valg af cyklen som transportmiddel (Hans Skov Petersen Mobility Management 28. juni 2011). Vi mener derfor at det er vigtig at have et afsnit om hvad cyklen bidrager til af Sundhedsgevinster. Et forslag til tekst om kræft gives her:

Fysisk aktivitet har en forebyggende effekt på udvikling kræft. Hvis alle danskere var fysisk aktive minimum ½ time om dagen for voksne og en time for børn, kunne 5-6 % af alle kræfttilfælde undgås. Alt motion tæller, så der er ingen undskyldning for ikke at tage cyklen til og fra arbejde, uddannelse, afhentning af børn mm.

- Der står ikke noget om hvordan måler/evaluerer I jeres mål?
- Er der afsat økonomi til alle tiltag og er efterfølges strategien af en mere konkret/detaljeret tidsplan?

2) Specifikke kommentarer

s 4: Det er svært at se ændringerne på billedet 2025 i fht. de i 2010 – måske kan ændringerne markeres med en anden farve de steder, hvor der er planlagt ændringer

s. 9: Er teksten i den orange cirkel et citat? Hvis ikke bør ” ” fjernes og hvis det er, bør kilde indgå

- Fig. 4 og 5 refereres ikke i teksten. Hvorfor er de der?

s. 14: Der refereres til et billede af ladcykelparkering tilføj (jvf billede **th**)

- Under Aktuelt 2011 står at der er søgt penge i Cykelpuljen – I har vel fået svar på om I har pengene til det – mangler der finansiering udover?

s 22: Der er forskel på skriftstørrelse i de øverste 3 kolonner i fht. den sidste kolonne med overskriften ”Flere Cykler hurtigere”

s. 26: Der er forskel på skriftstørrelse i den første kolonne med overskriften Grønne og Blå Cykelforbindelser i fht. efterfølgende tekst.

s. 30: Under overskriften Rejsetid: Er der flere projekter om Sikker Skolevej – og bør den ikke også høre under Tryghed?

S 31. Der står ikke noget om hvordan de to ekstra temaer behandles – realiseres og hvad målene er?

Vi håber I kan bruge vores input. Det har været fornøjelig læsning. Vi ser frem til alle de nye spændende tiltag Københavns Kommune, der vil gøre Københavns Kommune til verdens bedste cykelby.

Med venlig hilsen

Kræftens Bekæmpelse



Kræftens Bekæmpelse

Hørings svar XXV

Københavns Miljø og Energikontor

Organisation: Københavns Miljø og Energikontor

Hørings svar:

19. juli 2011

Hørings svar til "Fra god til verdens bedste"

Københavns Miljø- og Energikontor arbejder for at forbedre miljø- og energiforhold i København herunder en mere bæredygtig transport. Derfor har vi læst "Fra god til verdens bedste" med fornøjelse, dog finder vi områder i høringsudgaven som også bør have en prioritering.

- Motivation af den enkelte borger: Det er vigtigt at motivere folk til at cykle, især fordi den ekstra %-del der skal til at cykle i København ikke bare hopper op på cyklen. Derfor er det godt med mange forskellige indgangsvinkler for motivation, så mange som muligt bliver motiveret. Indgangsvinklerne kunne f.eks. være sundhed, daglig motion, spare penge, forbrænding af kcal, konkurrence med sig selv om hvor hurtigt man kan køre turen, få hele familiens logistik til at hænge sammen mm. Derfor skal sådanne aspekter ind tænkes i vejledning af borgere via forskellige metoder f.eks. møder, reklamer. Samt hvilke værktøjer borgerne har behov for får at blive motiveret, det kan f.eks. være promovning af apps til telefonen om forbrænding af kcal, cykelruter mm.
- Forskellige typer af cykler: For mange borgere er det at købe den rigtige cykel i forhold til deres behov svært. Derfor ville det være godt med udlånsstationer af forskellige typer af cykler, f.eks. elcykel, citycykel, racercykel, ladcykel mm. så inden borgerne investerer i en cykel, så har de fået vejledning og afprøvning af cykel i forhold til deres behov.
- At få flere til at pendle samt virksomheder til at benytte cykler i arbejdstiden: Der er nogen fysiske forhold der skal være til stede, hvis medarbejderne skal cykle til og fra arbejde. Det kan f.eks. være badeforhold, cykelparkering, cykelværksted, løsninger i forhold til cykeltasker til computer og tøj. Derudover skal medarbejderne motiveres af virksomheden f.eks. ved at deltage i "Vi cykler til arbejde", cykeltøj med virksomhedens logo, konkurrence blandt medarbejderne om hvem der cykler mest. Derudover er der hele motivationsdelen, hvordan får man motiveret medarbejderne til at cykle, det kan f.eks. gøres ved Energigtjenestens virksomhedskoncept ang. grøn transport, hvor fokus er på at motivere medarbejderne og hjælpe med at løse de barrierer der er for medarbejderne i forhold til at cykle frem for at benytte anden transport.
- Fokus på børn: Der er allerede i "Fra god til verdens bedste" fokus på sikker skolevej. Men der er andre aspekter som er vigtige, hvis man skal have børn op på cyklerne. F.eks. kampagner med skolerne om bilfriskoler og fysik afspærring så bilerne ikke kan komme tæt på skolen. Derudover skal der være steder i København, hvor forældrene kan træne deres børn, til at blive cykelsikre dvs. cykellegepladser. Samt information (Dansk Cyklistforbund har en del) om hvordan forældre gør deres børn cykelsikre. Sådanne materiale kan også deles ud i børneinstitutioner.
- Forhold for cyklister: Odense har gjort mange ting, for at få folk til at cykle, som København kan lære af, f.eks. at ensrette mange gader og derved gøre det besværligt for bilister at færdes i Odense, det har gjort det meget tidsbesparende at cykle i Odense i stedet for at køre i bil. Bedre cykelparkering ved stationer, disse er virkelig dårlige mange steder i København. Det er også i dag besværligt at have sin cykel med, hvis man skal shoppe i flere butikker, da der er meget dårlige cykelparkeringsforhold ved butikker i København. Standere med pumper rundt omkring i byen, vil også højne forholdene for cyklister meget. I dag skal man finde en cykelhandler som måske har en pumpe foran sin butik og dette er ofte kun i butikkens åbningstid.

Med venlig hilsen

Charlotte Hansen
Dagligleder af
Københavns Miljø- og Energikontor

Hørings svar XXVI

Metroselskabet

Organisation: Metroselskabet I/S

Webside: www.m.dk

Hørings svar til Københavns Kommunes nye cykelstrategi

Metroselskabet stiller sig naturligvis til rådighed for fremadrettede drøftelser om, hvordan Metro kan bidrage til målet om at gøre København til verdens bedste cykelby.

Den videre udvikling af en bæredygtig, attraktiv og konkurrencedygtig by stiller betydelige krav til en effektiv og høj mobilitet. Her spiller højklassede kollektive transportudbud i sammenhæng med meget gode cykelmuligheder en nøglerolle for en øget grøn mobilitet.

Det er Metroselskabets vurdering, at cyklisme og metro understøtter hinanden, hvilket tallene også viser.

- Efter metroens åbning er cyklismens andel af pendlerkunderne i København flere år steget. Fra cirka 32% i 2002 til cirka 35% i 2010.
- Metroen og cyklismen er – udover gang – de to mest miljøvenlige og effektive transportformer. Metroens forbrug af kørestrøm fører til en udledning på kun 36 gram CO₂ per personkilometer. Til sammenligning udleder en almindelig personbil 225 gram CO₂ per personkilometer.

Bl.a. på grund af den positive synergi mellem metro og cykel deltager Metroselskabet i udviklingen af det kommende pendlercykelsystem i København og på Frederiksberg. Det er vores vurdering, at bedre cykelforhold og nye attraktive pendlercykler er med til at løfte den samlede kollektive transport i hovedstaden.

Som led i udviklingen af en sådan sammenhæng vurderes det, at

- skiltning til metrostationerne,
- bedre cykelparkeringsforhold ved stationerne
- 3 forskellige services tilknyttet cyklen og metro i øvrigt (vedligehold, tryk, information)

vil forbedre integrationen og brugen af begge transportformer.

En kundeanalyse foretaget af Metroselskabet viser netop, at bedre integration af cykel og metro, herunder forbedrede muligheder for cykelparkering og bedre synlighed af stationerne er elementer, der efterspørges af borgerne. Bedre integration af cykler og Metro vil ifølge Metroselskabets kundeanalyse kunne give 1,2% flere rejser i metroen og samlet set øge den grønne transports attraktivitet.

Med venlig hilsen

Rebekka Nymark
Udviklingschef

Hørings svar XXVII

Miljøpunkt Amager

Organisation: Miljøpunkt Amager

Webside: www.miljopunkt-amager.dk

Høringsvar til Københavns Cykelstrategi 2011-2025

Indledning

I første omgang vil vi gerne takke for et inspirerende og fremadrettet oplæg til strategi for udvikling af København som verdens førende Cykelby. København er i dag verden største cykelby og det er ikke sket af sig selv. Københavns udvikling af cykeltrafikken viser, at når visioner følges op af handling og de rette prioriteringer, så kan meget lade sig gøre. Det konkrete tal for cykeltrafikken taler sit klare og tydelig sprog. I København cykler vi på arbejde, til studie og i skole. Og det betyder at København er en verdens reneste byer og at CO₂-målene fra Københavns Klimaplan ikke er umulige af nå.

Tivoli, Strøget og Det Lille Havfrue er stadig hovedattraktioner for byens turister. Men det, der i dag definerer København som en moderne, fremsynet og bæredygtig hovedstad, er cyklen. Det billige, sunde, forureningsfrie og sikre transportmiddel, der i dag fås i et utal af smukke og skæve former, er blevet Københavns signal til sin omverden. I dag bliver der bygget "Copenhagen-lanes" på Time Square i New York og verdens beslutningstagere, forskere, byplanlæggere og arkitekter kommer til København, for at få at se "how they do it".

Københavns internationale brand er i dag lig med "cykel". Og derfor er det meget interessant for os at læse og kommenterer oplægget til en ny cykelstrategi for København.

Nærværende høringssvar indeholder nogle betragtninger om cyklismens innovative potentiale, en kommentar til strategiens målsætning, samt kommentarer og konkrete inputs til strategiens enkeltdele. Høringssvaret afsluttes med en betragtning om strategiens prioriteringer og nødvendigheden heraf.

De innovative investeringer

Udviklingen af København til en verdens kendt cykelby, skyldes i høj grad en infrastrukturel nytænkning gjort i starten 1980'erne, hvor de første cykelstier direkte i vejbanen blev etableret. Indførelsen af cykelstierne har bogstavelig talt transformeret København fra at være en ordinær europæisk storby med tiltagende trafikale problemer, til en nyskabende og ren by, der prioriterer forureningsfri og sund mobilitet.

I de seneste år er antallet af cyklister og kørte kilometer på cykel imidlertid stagneret. Derfor er der i høj grad brug for at fremme nye initiativer og idéer, der kan understøtte og forbedre vilkårene for cyklisterne i København. Borgerne i København har mange forskellige behov og krav til mobilitet, som cyklen indtil videre kun delvist er i stand til at dække. Men intet er statisk og den øgede brug af ladcykel fortæller, at cyklen hele tiden kan udvikles og indtage nye roller og funktioner i borgernes mobilitet og i byrummet. Det er vigtigt at Københavns Kommune er opmærksom på dette udviklingspotentiale. De københavnske ladcykler er ikke i sig selv nyskabende, men deres funktion og kapacitet er målrettet de københavnske borgeres behov og ønsker, hvilket har gjort ladcyklen til en moderne succeshistorie i trafikal sammenhæng. Udviklingen af de københavnske ladcykler kan alene tilskrives de kreative kræfter i det københavnske cykelmiljø. Her opstår der løbende nye ideer, som forandrer og forbedre cyklismen i København. Københavns Kommune bør understøtte og samarbejde med de forskellige kreative kræfter i det københavnske cykelmiljø, der vil kunne løfte København videre i udviklingen som bæredygtig storby.

Der bør fra kommunens side afsættes midler til nyskabende og lokale cykelinitiativer, som skal kunne søges af borgere og interessenter – f.eks. én mio. kr. om året til udvikling og afprøvning.

Strategiens mål og visioner

Kommunens mål om at 50 % af transporten til arbejde og uddannelse skal ske på cykel, er en fornem og vigtig målsætning. En målsætning som imidlertid oprindeligt var tænkt for 2012, men som i dette udkast til

cykelstrategi rykkes til 2015 - "Og nås det ikke til 2015, vil det stadig være noget at stile mod frem mod 2025." Erkendelsen af at målsætningen kan være svær at opfylde, forklares med at "en cykelmarkedsandel på 50 % af rejserne til arbejde og uddannelse er (...) ekstremt ambitiøst - ingen anden storby i verden har et lignende ambitiøst mål på cykelområdet." Det er ikke godt nok. En kommentar til denne bortforklaring vil være, at målsætninger bør følges af konkrete handleplaner.

At nå et så ambitiøst mål, som de 50 % i virkeligheden er, kræver politisk vilje, hvilket ikke nødvendigvis er en forudsigelig faktor. Men netop derfor, er det så vigtigt, at der udarbejdes en konkret handlingsplan til strategien. En handlingsplan der beskriver årlige mål og redskaber frem til 2015 og som sætter økonomi på indsatsen. Nærværende strategi har allerede identificeret de overordnede problemstillinger og kommunens Teknik- og Miljøforvaltningen er allerede klar over, hvad der virker, og hvem der kan samarbejdes med i det konkrete. Derudover må en handlingsplan for cykelstrategien nødvendigvis koordineres og samordnes med de generelle trafikpolitiske prioriteringer i kommunen. Ellers er der risiko for, at de trafikale investeringer modarbejder hinanden, hvilket vil være spild af skatteborgernes penge.

Såfremt Københavns Kommune tillige inddrog byens borgere aktivt i realiseringen af målsætningen, vil resultaterne være ligeledes mere holdbare og populære. Inviter alle byens borgere med et personligt brev, hold en fest, inviter tivoligarden og meget meget mere. Nu skal målet markeres i offentligheden og processen sættes i gang – det ville være modigt, inddragende og virkelig visionært.

Konkrete kommentarer til strategiens enkeltdele

Tal og tendenser (side 9)

Som en del af en kommende handlingsplan for at nå målet med de 50 % cykelture, bør der samarbejdes med Dansk Cyklist Forbund om "Cykelvenlig Arbejdsplads". Københavns Kommune skal ind i dette samarbejde. Det vil være et konkret partnerskab. Københavns Kommune skal tilbyde gratis eftersyn til de af kommunens private virksomheder, der har ambitioner om at blive certificeret "Cykelvenlig Arbejdsplads".

Ladcykelparkering (Side 14) & Cykelparkering (side 19)

Bør udvikles i samarbejde med arkitekter, designere. Sørg for, at dem, der har input til ladcykelparkeringen, også kan komme af med det. Fint med erhvervsdrivende, boligforeninger og developere som reference grupper – men det skal være gode, æstetiske og gennemtænkte designløsninger, og til det skal man bruge arkitekter og designere!

Der bør afsættes midler (10 -20 mio. kr.) til forsøg med/udvikling af nye former cykelparkering til såvel ladcykler som konventionelle cykler. Det ville være at adressere et meget reelt problem. Det ville give nye eksportmuligheder, ny omtale og endnu flere cyklister.

Det er en kommunal opgave at tage cykelparkeringen mere alvorligt end bilparkeringen. Lav cykelparkeringsnormer. Stil krav om cykelparkeringsanlæg ved nybyggeri. Fjern bilparkeringspladser, der hvor behovet er for cykelparkering er større. Der kan holde mere end 10 cykler på en bilparkeringsplads.

Gode cykelstier hele året (Side 18)

Bump og buler et stort problem når kommunen eller entreprenør er har arbejdet med belægningen på cykelstierne. Nogle gange bliver resultatet dårligere end udgangspunktet. Det er meget vigtigt, at der laves en fuldstændig præcis beskrivelse af, hvordan kvaliteten skal være på cykelstierne. F.eks. er det vigtigt, at undgå lunger på cykelstien, som i praksis indsnævrer cykelstien, når det regner. Der må arbejdes mere med tilsyn af det udførte arbejde – også i regnvejr så man kan se, om der er lunger, før det godkendes!

Nyt bycykelsystem (Side 18)

Spar ikke penge på det nye bycykelsystem – det SKAL være 20% bedre end alt andet i verden – ikke mindst på DESIGN og funktionalitet!

Hurtigt fra A til B (Side 22)

Samarbejdet med politiet er vigtigt. Der skal indgås en tæt dialog med politiet om de trafikale prioriteringer i København. Politiet skal hjælpes til at se trafikken fra cyklistens synspunkt i stedet for bilistens. Den smidige cykeltrafik ikke er en trussel. Højresving er jo netop udtryk for, hvor ufarligt det i praksis er at gøre det. De har endelig godkendt det og det er første skridt på vejen. Meget meget mere af den slags!

Kommunen bør gå i dialog med politiet om at få flere betjente op på cyklen. De 2-4 stykker der er i dag arbejder i deres cykeltøj, er en misforståelse af dansk cyklisme. Det virker som om politiet ikke har tænkt over, hvad de skal med en cykelenhed. Eksempelvis er en af hjørnestenene i dansk cykelkultur at man IKKE skal have specielt tøj på for at cykle.

Flere cykler hurtigere (Side 22).

Dette er en rigtig god beskrivelse af behovet blandt cyklister. Spørgsmålet er blot om de beskrevne forslag er unødigt komplicerede. Hvorfor opfinde den dybe tallerken, når det allerede er sket i Malmø? I Malmø har de indsat bevægelsessensor på fodgængermasterne i vejkryds, som registrerer når der er en cyklist på vej – så skifter det automatisk til grønt for cyklisten. Det er en billig og enkel løsning – og effektiv! Det er aktivt udenfor myldretiden. Og det kan times som man vil. Desuden er det et gennemprøvet system og hvortil der vil være begrænsede udviklingsomkostninger.

Trygt fra A til B (side 26)

Var det sådan at man kunne forbyde biler – eller begrænse dem i at parkerer/holde på cykelstierne? Det er en meget problematisk praksis, der udsprænger af trafikale vanetænkning. Det kan godt være at parkerede biler på cykelstier ikke er i vejen for andre bilister – nej, de men er i vejen for alle cyklisterne. Der opstår også farlige situationer med ind og udstigning af taxaer.

Små tiltag med stor effekt (side 27)

Alle steder hvor cykelbaner leder op til et kryds, bør bilernes stopstreg trækkes tilbage, så der kan etableres en "cykelbås" foran bilerne. Det vil være en kæmpe opgradering af forholdene for cyklisterne og en tydelig markering af de cykelvenlige trafikale prioriteringer!

Et spørgsmål om prioriteringer

En cykelstrategi for København, må ikke bare satse på, at borgerne selv vælger cyklen, fordi det er det den nemme eller billige løsning. I en cykelstrategi for København må kommunen og byens politikere erkende at cyklen også er en livsstil, der fremmes i en selvbevidst, innovativ og miljøvenlig storby. At inddrage cyklen som et prioriteret transportmiddel i trafikpolitikken er en grundlæggende politisk og strategisk prioritering. En prioritering, der vil fremme bæredygtige og fleksible løsninger og skabe rammerne for de infrastrukturelle og systemiske udfordringer, København og Hovedstadsregionen vil stå overfor i de næste 50 til 100 år. Prioriteringer, som vil fremme nogle transportformer og begrænse andre.

De faktiske prioriteringer af de infrastrukturelle vilkår for transporten i København, må være et bevidst valg mellem forskellige løsninger og udviklingsmuligheder – ellers foretages der ingen prioritering.



I København har der gennem en årrække været investeret flittigt i udvikling af infrastrukturen for cyklisterne. Disse investeringer presser andre transportformer i byen af den simple årsag, at flere cyklister fylder mere. Med mindre der ændres fundamentalt i den københavnske bygningsmasse eller der igangsættes meget omkostningstunge anlægsinvesteringer i infrastrukturen, vil prioriteringen af en transportform altid ske på bekostning af andre transportformer. Det er her den virkelige prioritering foregår. Og derfor er det heller ikke muligt at lave en fremadrettet og realistisk strategi for cykeltrafikken uden også at forholde sig til cyklens "konkurrenter".

Fremadrettede investeringer i infrastrukturen kan godt tjene flere trafikformer og hensyn på samme tid, hvilket f.eks. etablering af underjordiske parkeringsanlæg er et eksempel på. Her giver fjernelse af parkerede biler fra gaderne, nogle nye muligheder for udnyttelse af byrummet uden at antallet af parkeringspladser mindskes. Men samtidig er etableringen af underjordiske parkeringsanlæg udtryk for en politisk vilje til at anvende mange midler på at sikre privatbilismens plads i København. Midler der lige så vel kunne være anvendt andre steder til forbedring af infrastrukturen og udvikling af byens rum, som f.eks. til trafikdæmpende foranstaltninger ved byens folkeskoler og til at forbedre cyklens rejsetid på strategisk vigtige strækninger i København.

Skal København være verdens bedste cykelby skal der prioriteres. I nærværende høringsudkast, fremføres det, at en cykeltur foretaget fra Øster allé til Nørreport i myldretiden sparer samfundet for 3 kroner og 65 øre, mens den samme tur i bil koster samfundet 6 kroner og 59 øre, hertil kommer en årlig sundhedsgevinst ved cykling i København på 2 mia. kr.

Lasse Rossen
Bestyrelsesformand i Miljøpunkt Amager

Claus Knudsen
Centerleder i Miljøpunkt Amager

Hørings svar XXVIII

Movia

Organisation: Trafikselskabet Movia

Københavns, Kommune, Teknik og Miljø, Center for Trafik, Cykelsekretariatet
Islands Brygge 37, 1.
Postboks 450, 1505 Kbh. V.

Sagsnummer
ThecaSag-107801
Movit-2184004

Sagsbehandler MLL
Direkte 36 13 15 05
Fax -
MLL@MOVIATRAFIK.DK

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

8. august 2011

Movias svar på høring om Københavns cykelstrategi

Movia har nedenstående bemærkninger til Københavns Kommunes cykelstrategi, som den er sendt i høring i april 2011:

I forhold til kommunens satsning på at udvikle cyklismen i København er det Movias interesse, at samspillet mellem cyklerne og den kollektive trafik og i særlig grad busserne bliver så godt og gnidningsfrit som muligt, og at dette element tænkes ind i cykelstrategien. Movia vil derfor anbefale, at overvejelser herom indgår i cykelstrategien. Det skal i den forbindelse bemærkes, at Movia selv arbejder for at fremme samspillet med cyklerne. Således besluttede bestyrelsen på sit møde i maj 2011, at det skal være muligt at medtage cykel på alle S- og R- buslinjer i Movias område.

Der er specielt to områder, som Movia finder relevante i denne sammenhæng. Det første er, at det påtænkte A-net for cykler i stort omfang omfatter veje, som også er busbetjent med Movias busser. Movia vil anbefale, at det af strategien fremgår, at udvidelse af cykelstierne ikke sker på bekostning af busbaner eller på anden måde forringer fremkommeligheden for Movias busser. I lighed med cykler bidrager busserne til et renere miljø i byen, og det er altafgørende for den kollektive bustrafik, at fremkommeligheden ikke forringes, tvært i mod er der en række steder behov for forbedring. Det skal tilføjes, at bussen for mange cyklister er det alternative befordringsmiddel, når det er dårligt vejr.

Det andet område er risikoen for konflikt mellem cyklister og buspassagerer ved stoppestederne. Her kunne et mål for kommunen være at skabe større tryghed for begge parter. Det er i sagens natur til gene for cyklisterne, hvis de skal sætte hastigheden ned eller standse op ved alle stoppesteder, for at buspassagererne kan komme sikkert over cykelstien. Det drejer sig derfor om at udforme stoppesteder, så konflikten mellem cyklister og buspassagerer undgås

eller minimeres. Movia deltager gerne i det konkrete arbejde med at udforme stoppesteder til gavn for såvel cyklister som for buspassagerer.

Afslutningsvis skal Movia udtrykke tilfredshed med, at forbedring af cykelparkeringsforhold ved stationer indgår i strategien. Det er til gavn for både cyklisterne og den kollektive trafik, og man kunne derfor også forestille sig, at de større busterminaler også er mål for forbedring af parkeringsforhold for cykler.

Venlig hilsen

Jeppe Gaard

Områdechef, Projekter og Infrastruktur

Hørings svar XXIX

Nyboder Skole

Organisation: Skolebestyrelsen på Nyboder Skole

Nyboder Skoles forslag til Københavns Kommunes Cykelstrategi 2010-2025

Skolebestyrelsen på Nyboder Skole har besluttet at give sin holdning til kende ved at sende kommunen forslag, der kan gøre situationen for cyklister foran Nyboder Skole mere tryk. Vi har modtaget bidrag fra forældrene, som vi kort sammenfatter her:

- Ved lysreguleringen ud for skoleindgangen kan der laves en opdeling af cykelstien i en ligeud og en venstre svingbane for at undgå ulykker.
- Evt. et lyssignal for cyklister foran skolen. Mange cyklister respekterer ikke det store lyssignal og holder ikke tilbage for krydsende fodgængere.
- Evt. bump for cyklister for at få farten sat ned.
- Længere tid om med grønntlys for fodgængere foran skolen – især vigtigt om morgenen.
- En bedre helle ved fodgænger-overgangen.
- Ofte fartkontrol foran skolen. Mange lastbiler passerer i alt for høj fart. Mere politi ville også kunne gøre bilister mere opmærksomme på, at det er en skolevej.
- At der er tale om en skolevej bør skiltes bedre.
- Nedsæt permanent hastigheden foran skolen til 30-40 km i timen.
- Forbyd u-vending foran skolen.
- Etabler vejbumper for at få hastigheden ned.

Med venlig hilsen

Skolebestyrelsen på Nyboder Skole

V/ Nina Hoest-Madsen, formand for Skolebestyrelsen

Hørings svar XXX

Rådet for Bæredygtig Trafik

Organisation: Rådet for Bæredygtig Trafik

Hørings svar – Cykelstrategi Kbh. 2011-2025



10 Ønsker på Vegne af
Rådet For Bæredygtig Trafik
Udarbejdet af Lars Barfred
11 August 2011

Vision

Hvis vi spørger os selv, hvorfor er det vi gerne vil have flere til at cykle. Vil en del af svaret handle om at tage hensyn til miljø & klima, mindske transport gener for byens borgere i form af støj og luftforurening, bruge pladsen i byen mere effektivt og gøre byen mere attraktiv at opholde sig i, samt de sundhedsmæssige effekter, af en befolkning der har et rimeligt fysisk aktivitetsniveau.

Hvis det er en korrekt antagelse, er det måske for smalt og kortsigtet at kigge fokuseret på en cykelstrategi, da ovenstående ønsker også tilgodeses af gang, løb, skateboarding og f.eks. rulleskøjter.

Samtidig er København allerede der hvor de fleste storbyers aspirationsniveau når til. Det har været en rigtig god markedsføringshistorie for København, der har profileret København som en grøn, åben, venlig by for mennesker. Som en moderne storby. En positionering der er afsindig kostbar at markedsfører sig til med traditionelle mediestrategier, og som vil være uhyreværdifuld for København, ift. at tiltrække erhvervsinvesteringer i forskningstunge og fremtidsrettede initiativer, virksomheder og arbejdspladser, samt de rigtige medarbejdere.

Derfor bør man måske kigge længere, end blot at ville forbedre og fastholde, men se på om en cykel strategi er vidtrækkende nok, eller om man skulle se byens udvikling ud fra et nyt paradigme, et **aktiv-mobilitets paradigme**.

Hvad er destinationen for København som aktiv-mobilitetsby, vej for vej, bro for bro, plads for plads. Hvordan ser den optimale København-cykelby el. aktiv-mobilitetsby ud, ift. at 50-75% af byens pendlere cykler/løber/går til arbejde/uddannelse, hvad er det så der samlet set mangler, og hvor meget af det kan vi nå frem mod 2025.

Med den form for destinationsplanlægning kan alle interessenter forholde sig til udviklingen, og indrette sig efter den. Så kan de handlende der føler sig glemt el. klemt planlægge i god tid i forvejen, når biler og parkeringspladser forsvinder.



Morgentrafik på Islandsbrygge, en fredag mellem 9 og 9:15

Hvad skal vi nå inden 2025

Målet i 2025 må være at Københavneren bruger et mix af gang cykel, kollektiv trafik og el-delebiler, som den samlede pakke for persontransport for private og virksomheder. Således at vi får reduceret den lokale og globale klima- og miljøeffekt af vores transport.

Man bør derfor udvikle byen, så man får fjernet den gennemkørende biltrafik, vareleverancer sker indenfor et eller flere snævre tidsvindue(r), hvor københavnerne og

udenbys-pendlerne i øvrigt bruger byens gader mindst. Det betyder at København får et bilfrit hjerte omkring Middelalderbyen og i hver bydel.

Får at kunne løfte en sådan omstilling er det nødvendigt at få løftet cykel mobilitet op på et statsligt balanceret niveau ift. motorveje, så infrastrukturinvesteringerne i henholdsvis bilisme og cyklisme, efter i 60 år og have været 100% bilisme fra statens side, passende kan være 100% cyklisme i en årrække, så specielt regionale stisystemer, som cykelsuperstierne, ikke bremses af varierende kommunale prioriteter, blandt de 18-20 kommuner omkring hovedstaden. Og så der ikke skal gå ti år med at etablere en minimal løsning, som er Københavns Kommunes plan, men mere optimale løsninger kan etableres væsentligt hurtigere.

Trafikmikset i København bør tilstræbes at være **"mindst 65% Aktiv mobilitet, omkring 20% kollektiv trafik, højest 15% bilisme"**. Det vil skabe en helt anden by, end den vi kender i dag, og end den man arbejder frem imod med den nuværende **"mindst 30% cyklisme, 30% kollektiv og højest 30% bilisme"**.

65% aktiv mobilitet er ikke en overdreven målsætning ift. den nuværende, målet for cyklisme for 2015 er 50%, der er allerede 8% der går, så ift. det nuværende niveau og mål skal der fra 2015-2025 rekrutteres yderligere 7%, som enten går, cykler, løber eller løber på rulleskøjter.

For at nogen mål kan nås, må borgerrepræsentationen dog helt og holdent stoppe med at modarbejde målene ved at etablere flere parkeringspladser, og i øvrigt kun have en mulig betalingsring som strategi for mål-opnåelse. Man hænger således det eneste initiativ, på en gren, man reelt aldrig ved om man kan nå. Fremfor at se på alternative måder at nå samme mål på.



Generelt for bysamfund, vil der være en stor værdiskabelse i at kunne flytte pendlere fra venstre mod højre.

30/30/30 målsætningen er i øvrigt ret præcist det transport mix man registrerede blandt Københavns pendlere i 2008¹, hvis man medregner fodgængere som kollektiv trafik. Der er derfor en bagstræberisk målsætning, idet fodgængere med rette bør medtages som aktivmobilitet (cyklisme), og der er jo intet samfundsmæssigt fremmende, i at prøve at reducere gang til fordel for kollektiv trafik.

¹ Kilde KK: Fra God til Verdens Bedste

Rekrutterings Base

Når man ser på 2008¹ pendler statistik, som det er fremlagt i oplægget til cykelstrategien, må man konstatere at der mangler 63.500 cyklister, for at nå 2015 målet om 50% cykelpendler andel.

Realiseret pendler adfærd 2008							
	0 - 1,9 km	2 - 4,9 km	5 - 9,9 km	10 - 14,9	Over 15 km	Alle	Andel
Gang/løb	30.000	6.000	-	-	-	36.000	8%
Cykel	35.000	67.000	43.000	9.000	1.000	155.000	35%
Bil	3.000	18.000	27.000	23.000	67.000	138.000	32%
Bus	1.000	9.000	14.000	3.000	1.000	28.000	6%
Tog	1.000	4.000	13.000	13.000	43.000	74.000	17%
Andet	-	-	1.000	1.000	4.000	6.000	1%
Alle	70.000	104.000	98.000	49.000	116.000	437.000	

Mål	218.500	Cyklister
Diff +/-	- 63.500	Cyklister

Pendler transportform statistik, København 2008; Kilde Københavns Kommune

Hvis man samtidig acceptere ekstra 7 %-points andel til fodtrafik i form af gang, løb og f.eks. rulleskøjter, kan man opstille en række samlede programmer, med det mål at nå en samlet andel for de aktive trafikformer på 65%.

Det kunne (meget groft estimeret) se ud som i nedenstående tabel, hvor der er regnet med en vækst i pendlere på 50.000 frem mod 2025. Det kan ses som en samlet 10 års fysisk anlægsplan for transportinfrastruktur for kommunen, med et samlet budget på knap kr. 16 milliarder.

Det er jo et uhyrligt beløb i cykel regi, men størstedelen er nu til BRT (Bus Rapid Transit) og letbane, men stadig et budget der ligger milevidt fra de budgetter man arbejder med i dag. Omvendt må man konstatere det er en tredjedel af tredje fase i Metro-udbygningen, som Overborgmester Frank Jensen har foreslået, til omkring kr. 50 mia.

Den afgørende forskel, er om man planlægger efter at der skal være plads til flere biler, end der er i byen nu, eller om man planlægger efter der skal være mindre kapacitet til biler i byen.

Alle de bilister der skifter til kollektiv trafik, vil i øvrigt ikke miste mobilitet, hvis de ikke kan klarer sig uden bil, vil et delebils medlemskab, kunne kompensere, men for de fleste vil og/eller en ladcykel, ekstra cykel ved en forstadscykel o.l. nemt kunne kompensere for almindelige borgeres transport og indkøbsbehov. Det vil give den enkelte "konvertit" en markant forbedring af privatøkonomien, hvis de ophører med at have egen bil. Det vil ikke være ualmindeligt med en fremgang i købekraften på 20%, Det vil være en markant injektion i økonomien for byens butikker og restaurationer, hvilket igen vil styrke økonomien i kommunekassen, i forlængelse af reducerede vedligeholdelseskostninger på de mindre brugte veje.

Ændring i cykelpendlere efter trafikomstillingsprogrammer	0 - 1,9 km	2 - 4,9 km	5 - 9,9 km	10 - 14,9	Over 15 km	i alt	Omkostning
Bedre løbe forhold, blandt andet pendler-løbestier langs a-nettet	- 10.000	- 13.000	- 9.000	- 3.000	- 500	- 35.500	500.000.000
Cykelsuperstier langs hele S-togsnettet			5.000	7.000	3.000	15.000	1.000.000.000
Bedre Kollektiv trafik, BRT & Letbane	- 1.500	- 4.000	- 1.000	- 1.000	- 1.000	- 8.500	10.000.000.000
Betalingsring		10.000	10.000	1.500	1.000	22.500	300.000.000
10.000 P-pladser rykkes under jorden	5.000	3.500	2.000	1.000	100	11.600	3.000.000.000
30.000 P-pladser på overfladen nedlægges og laves til park, legepladser og cykel P, cykelstier og giver plads til BRT & letbane i eget tracé	12.500	8.750	5.000	2.500	170		300.000.000
Trængsel på cykelstier -som følge af vækst og langsom tilpasning	- 500	- 4.000	- 5.000	- 1.000	- 1.000	- 11.500	-
Bredere cykelstier	1.000	12.000	9.000	5.000	2.500	29.500	250.000.000
Cykel/busgader	500	4.000	5.000	2.000	1.600	13.100	250.000.000
Modsat ensrettet trafik i ensrettede gader	500	4.000	4.000	500	800	9.800	50.000.000
5 Nye Cykelbroer/tuneller	500	4.700	4.750	1.000	2.500	13.450	200.000.000
Alle	8.000	25.950	29.750	15.500	9.170	59.450	15.850.000.000

Et fremtidigt (2025) pendler transport-mix vil bilismen være reduceret med næsten 50%, det reducere det samlede areal vi skal bruge til transport i byen med godt 40%. Dette areal kan bruges til parker², daginstitutioner, idrætsanlæg og f.eks. billige boliger, alt sammen noget byen mangler plads til.

Nyt Trafikmix	0 - 1,9 km	2 - 4,9 km	5 - 9,9 km	10 - 14,9	Over 15 km	Alle	Andel
Gang/løb	40.000	19.000	9.000	3.000	500	71.500	15%
Cykel	43.000	92.950	72.750	24.500	10.170	243.370	50%
Bil	600	5.400	10.800	14.950	43.550	75.300	15%
Bus	600	6.300	11.900	2.850	990	22.640	5%
Tog	600	2.800	11.050	12.350	42.570	69.370	14%
Andet	-	-	500	800	3.520	4.820	1%
Alle	84.800	126.450	116.000	58.450	101.300	487.000	

² Oversvømmelserne om sommeren, med milliard omkostninger for forsikringselskab og samfund bevidner om at byen har en for høj andel areal, der er beklædt med asfalt, fliser og bygninger.

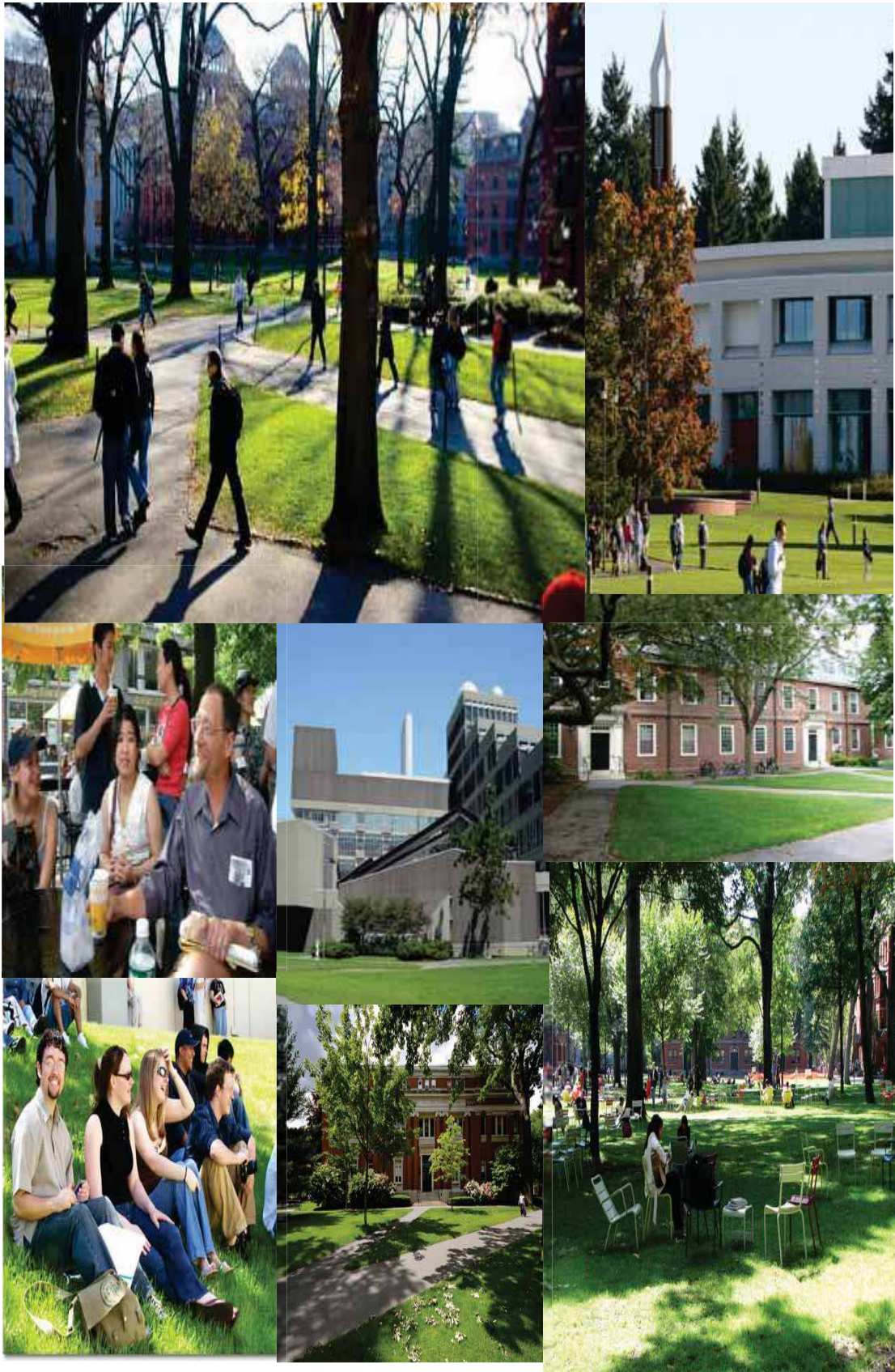
I den københavnske trafik-diskurs, hører man ofte argumentet; "der skal også være plads til bilerne", det er ikke i sig selv et egentligt argument, og man må uanset ens holdning til biler, stille sig spørgsmålet, hvor mange skal der være plads til.



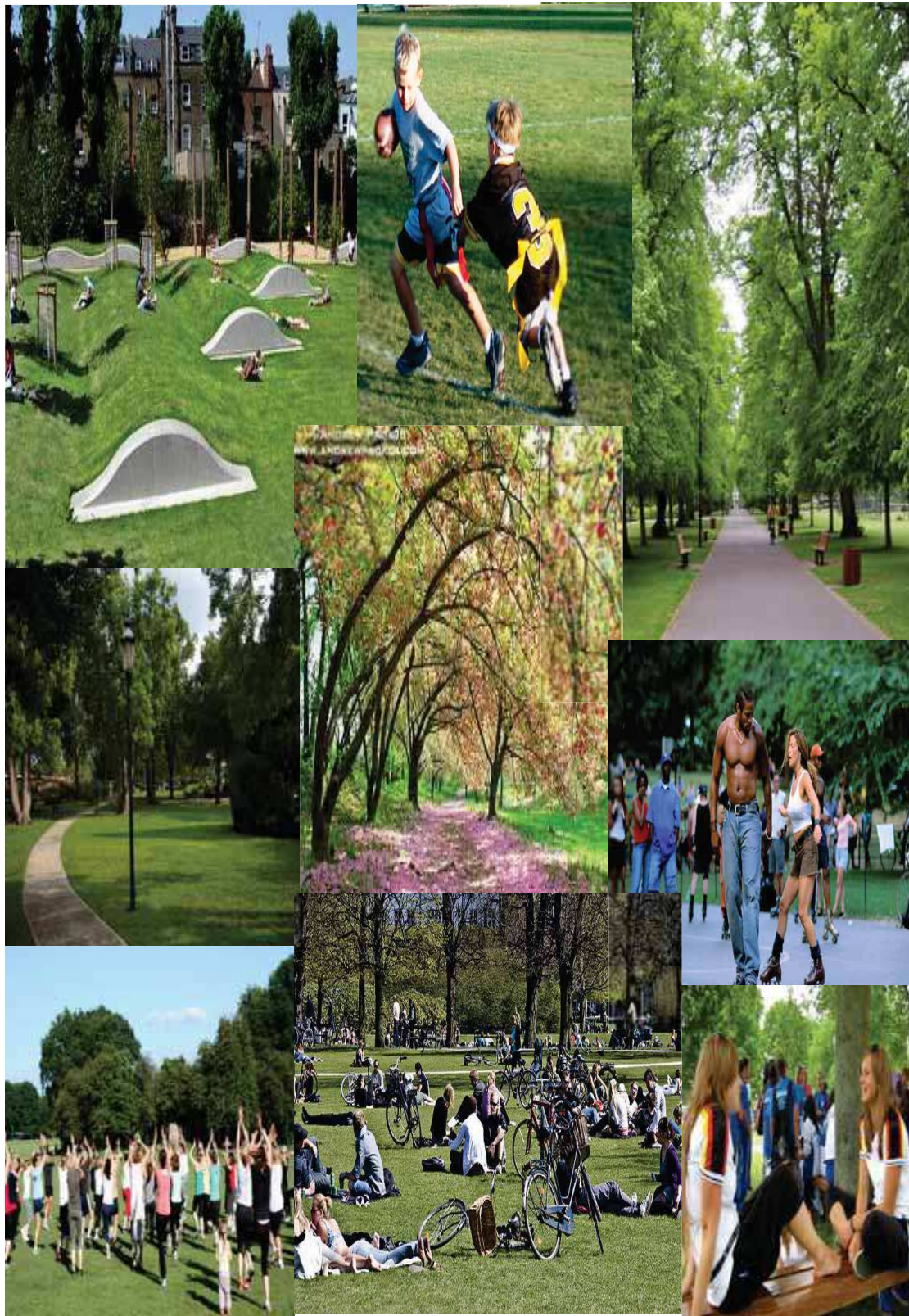
Har vores by mest brug for uendelig mange biler eller er det også nødvendigt og gøre byen attraktiv ud fra andre parametre, f.eks. græs, grønne træer og parker.



Tæt biltrafik, lange køer, gader der tapetseres med parkerede biler, udstråler storby dynamik og velstand, men er det det vi vil med vores by, bringer det nogen reel værdi til byens beboere?



Ro, ingen Biler, grønne arealer.... Provensby eller et campus for et fremtidsrettet bæredygtigt videnssamfund?



København har faktisk mulighed for, indenfor realistiske rammer, uden at skulle rive en eneste bygning ned, at bliver verdens grønneste storby, målt på areal park & natur pr. indbygger. En førsteplads der i de sidste 40 år har været Curitiba (Brasilien).

Ønske #1 Overordnet prioritering af vejkapacitet.

1. Fodgænger kapacitet, sikkerhed & fremkommelighed
2. Cykelfremkommelighed
3. Cykelsikkerhed
4. Kollektivtrafik fremkommelighed
5. Cyklistparkering
6. Bilistfremkommelighed
7. Bilistparkering

Ud fra ovenstående prioritering og et mål på f.eks. "**mindst 65% Aktiv mobilitet, omkring 20% kollektiv trafik, højest 15% bilisme**".

Bør cykelinfrastrukturen udbygges ud fra den omtalte destinationsplan, hvor stier inddeles i tre overordnede kategorier;

- **CE-nettet** (Cykel-express nettet) -i stil med det skitserede A-net, men navnet er ændret for at det ikke misforstås med a-busserne. Sti-systemet er karakteriseret ved regionale ruter, dvs. det går på kryds og tværs af den store hovedstadsregion. Stierne er primært for høj hastighedscyklisme, men skal også kunne håndtere rekreative cyklister og løbere. Men ingen former for motoriseret trafik, dvs. ikke el-cykler over 25 km/t og ingen knallerter. Stierne skal så vidt muligt være uafbrudte med lys og krydsene veje, ved brug af broer og tunneller. Ideelt set burde CE-nettet finansieres af staen på samme vilkår som motorvejssystemet.
- **Prioriterede stier.** Alle større veje, minimums bredde på 2,5 meter, så to cyklister der følges kan overhales, og ladcykler kan overhale hinanden.
- **Almindelige cykelstier,** disse bør som udgangspunkt være minimum 1,5m i bredden og kan både være Anlagt cykelsti, opmalet bane, eller opmalet bane beskyttet af vejside parkering eller stål-steeler. Disse stier bør kun være i mindre gader med en el. to vejbaner.

Ønske # 2 Rigtige cykel express veje i eget trace og løbe stier

Ingen kritik af super-cykelstierne, men et ikke krydset trace langs alle fem fingre, som følger skinnerne over og under veje, med tilkørsels og frakørselsramper. Vil være langt bedre, og vurderet på pris/nytte vil det uden tvivl kunne konkurrere med bilisternes motorveje og motortrafikveje.

Dette system vil passe med forstadskommune bebyggelsen, ift. femfinger layoutet i regionen, og derfor imødekomme flest cykel-pendlere. Det vil også give motionscyklister og løbere hurtig uhindret træningsmuligheder ud af byen, med et minimum af bykørsel, hvor de i virkeligheden ofte passer meget ringe ind.

Ønske #3 Lovmæssige ændringer

Problematikken med dette punkt er at det ligger udenfor Borgerrepræsentationens ressort, men er afhængigt af folketinget. Det er dog ikke anderledes end f.eks. betalingsringen, og BR kan derfor ligeledes officielt bede den til enhver tid siddende regering om at ændre loven.

Færdselsloven:

-Tillades

Højresving for rødt, når cykelsti på krydsende vej, der drejes ind på.

Kører modsat rundt i lyskrydset langs fodgængerfeltet.

Dette skal kunne modsat i dag, kunne etableres af kommunen uden at Politiet skal godkende det, som det er tilfældet i dag, og som næsten umuliggør at højresving for rødt realiseres.

-Forbydes

At kører med hovedtelefoner

At tale i mobiltelefon

At sms'e

At gennemfører venstresving i lyskryds for grønt.

At bilister skal blænde ved højre sving, -det er mere sandsynligt at en lastbil der er ved at sætte i gang kan overskue om der kommer cyklister, end en lastbil der er i fart.

Samtidig er det en megen stor kilde til irritation og aggression, for bilister, når cykler kanter sig ind alligevel. Cyklisterne kan ikke forventes at have kørekort og kende reglen, derfor er det i mange tilfælde "ikke" en fællesregel.

Endelig forstår mange bilister tilsyneladende ikke højrevigepligten når de nærmer sig en cykelsti/højresvingsbane, og er udelukkende fokuseret på at blænde af.

Skattelovgivning.

I dag er mindste enhed for firmabil beskatning en måned. Dermed kan medarbejderen ikke spare en krone ved at cykle til arbejde ind i mellem, og firmabil ordningen, er principielt en blankocheck til medarbejderen, der kan øge sin løn ved at træde på speedere mere.

Hvis man i stedet tillod at virksomheder kunne betale et delebilsabonnement og forbrug, og medarbejderen blev beskattet af det reelle forbrug delebilsfirmaet/foreningen fakturerede virksomheden, ville medarbejderen opnå en markant besparelse, hver dag hvor han valgte at cykle og/eller tage kollektiv trafik.

Værdien af fri Delebilsordning kan takseres til 50% af det fakturerede, ligesom at en medarbejder ikke beskattes 100% af omkostningerne ved en firmabil, da en del af kørslen antages af være i erhvervsregi.

Alternativt, kunne man lade firma-delebilsmedlemmer have to bookingnumre, et til erhvervskørslen, og et til privatkørsel, medarbejderen beskattes så af forbruget på det private bookingnummer, og forbruget på virksomhedsbookingnummeret og det månedlige kontingent op til 300,- pr måned, anses for værende erhvervskørsel.

Ordningen har den fordel, at der foreligger tids & km registreringer fra en uafhængig part, der er rapporteret elektronisk fra et GPS fyr i bilen.

Man kunne tillade virksomheder og give medarbejdere cykler som led i en bruttolønsordning.

Byplanlovgivning

Tillad virksomheder at nedlægge bil P-pladser, hvor arealet konverteres til cykel-P og/eller omklædningsfaciliteter til medarbejdere der cykler eller løber til arbejde.

Stil krav til at nyt erhvervsbyggeri skal stille overdækket cykel-P til rådighed, med 1 cykel-p el. 0,5 ladcykel-P per 40 m2 byggeri, Kompressorpumpe ved over 20 ansatte.

Krav til omklædningsfaciliteter ved over 50 ansatte.

Fjern krav til et antal parkeringspladser ved nyt erhvervsbyggeri, og sæt loft over, svarende til 1 bil-P-plads pr. 80 m² byggeri.

Ønske #4 Sportsbyen



Den menneskelige organisme og fysik, som ikke adskiller sig fra Homo sapiens or 150.000 år siden, er ikke udviklet til stille-siddende arbejde og bilkørsel. Det medfører depression, fedme og fedmerelaterede sygdomme.



Jo bedre fysisk overskud og kondition den gennemsnitlige borger har, jo nemmere er det og motivere til aktiv-mobilitet, fremfor brug af bil og kollektiv transport. Det er også vigtigt at man gør sig klart at fysisk aktivitet er afgørende for en velfungerende hjerne³. Det har ikke alene beviseligt en meget høj effekt ift. indlæring, men også ift. generel opretholdelse af en tilstrækkelig mental kapacitet gennem livet, samt læring i professionelt regi. Det er således helt afgørende i opbygningen af et videnssamfund, en metropol der næsten udelukkende har service og videns-erhverv, såvel som i landets største universitetsby. Kollektiv transport er ganske vidst, miljø venligt og effektivt if.t. en demokratisk fordeling af byens fælles rum, men det forbygge ikke problematikkerne ved den inaktive livsstil, hvis man planlægger kollektiv trafik ud fra et dør-dør transport koncept. Således bør kollektiv transport planlægges ud fra at

det er en del af et transportkoncept, hvor man bruger aktiv-mobilitet i kombination med kollektiv transport. Derfor er det nye fokus med anden generation af bycyklerne også rigtig godt, til at understøtte samspillet mellem kollektiv trafik og aktiv-mobilitet, stor ros for det.

Kollektiv transport også enormt ressourcekrævende, ift. aktiv-mobilitet infrastruktur. Det af Overborgmester Frank Jensen forslåede tredje ben i metroudbygningen beløber sig til 50 mia. Hvis man i stedet forestiller sig hvad bare en brøkdel af det beløb, brugt på idrætsanlæg ville ændre på byen, er helt overvældende. Som det mest åbenlyse, er det lidt absurd af man

³ John J. Ratey, MD, is an Associate Clinical Professor of Psychiatry at Harvard Medical School har bl.a. forfattet 60 peer reviewed artikler om Aggression, Autism, ADHD, and other issues in neuropsychiatry. samt bl.a. bogen Spark: The Revolutionary New Science of Exercise and the Brain.

kalder sig en cykelby og ikke engang har en velodrom, Ballerup har en fin indendørs og København kunne derfor passende have en udendørs.



Et hold motionister træner Kettle bell styrke træning ugentligt i Folkets Park

De største areal potentialer er i luftrummet over DSB's banearaler, op til Hovedbanegården, ved Vesterport, Østerport og videre langs Nordhavn og svanemølle strækningerne.

Området før Hovedbanen, er specielt velegnet til at have en decideret sportsby, og ligger vældig godt for både Sydhavnen, Vesterbro, Indre By, Islands Brygge, Christianshavn, Indre Frederiksberg og Nørrebro, alle bydele der er nærmest helt uden idrætsanlæg. Samtidig er der nem adgang for Hele byen, da området støder op til 4 S-togstationer og to kommende metro-cityring stationer. De større stadion-anlæg af varierende typer, kan

understøtte et væld af såvel motions, som eliteidrætsudøvere og er exceptionelt velplaceret



Den nye skaterpark i Fælledparken, Juli 2011, et godt eksempel på den nødvendige bredde der også skal være plads til i byrummet og idræts tilhuddene

til internationale begivenheder, da det er ligger i gåafstand fra Byens største hoteller: Marriott, The Island, Tivoli Hotel, WakeUp Copenhagen, SAS Royal, Scandic (sørne), Plaza, Astoria, Imperial, Mercur, The Square, First Hotel Vesterbro –Samt en myriade af mindre hoteller.

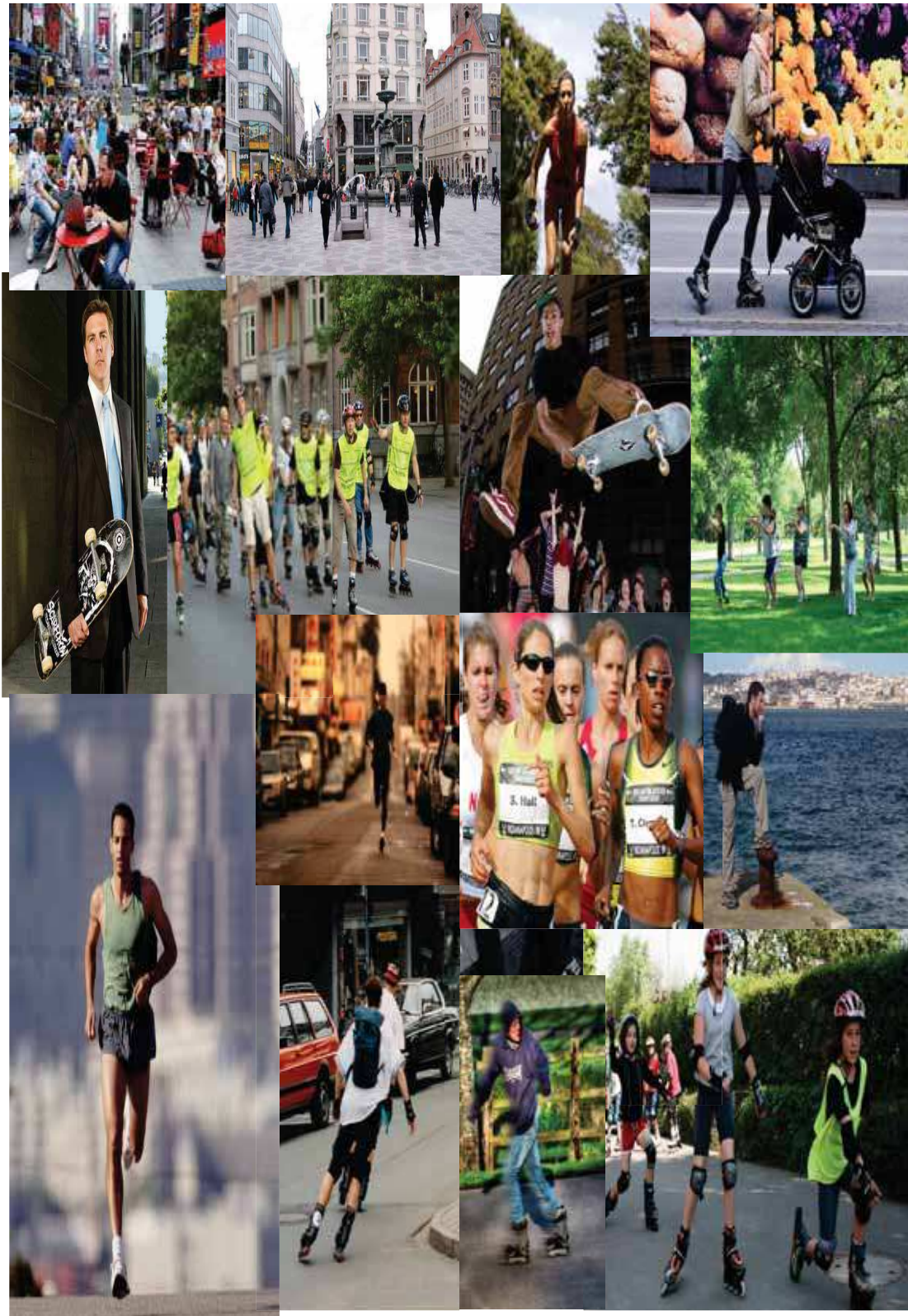
I forhold til store nationale events, er det også optimalt at man ikke behøver bygge en eneste parkeringsplads, da den kollektive transport er så optimal i området, der findes ikke noget bedre sted at samle titusinder af mennesker.

Også i det små kan borgerne gives mange flere muligheder for at aktivere sig. Der er allerede anlagt et udendørs fitness center mellem DR Byen og Ørestads Boulevard, ved Rigshospitalet og ved Sortedam Dosseringen/Fredens Park



Udendørsfitness i Fredenspark, pænt og diskret layout, måske skulle det "råbe lidt mere" til omgivelserne.

Den slags "voksen" legepladser, burde sammen med cyklisterne være en integreret og synlig del af byens identitet.



København –En by for aktive mennesker ?



"Københavns Sports By"

- 1 * Udendørs Velodrom
 - 2 * Atletik Stadion (som Øbro stadion)
 - 9 * Sportshaller som KB Hallen
 - 1 * Multihal m. 45.000 tilskuere
 - 3 * 50m Svømmehaller (a la Bellahøj)
 - 24 * Tennisbaner
 - 22 * Fodboldbaner og/ eller...
 - Basketbaner
 - Beach Volley
 - Parkour
 - Omklædnings og klubhuse
 - 1 * Flydende Ro/kajak stadion
- Krydsende Cykelsti
Klubhuse & omklædning

- Stort Lokalt Potentiale:**
1. Ultra Central placering
 2. Kollektiv trafik
 3. Hoteller
 4. DGI Byen
 5. En bydel uden sportsfaciliteter

Luftrummet over baneterrænet før hovedbanegården har potentiale til en sportsby i olympiske dimensioner, en gå tur fra Rådhuspladsen og flankeret af Hovedbanegården, 3 yderligere s-togsstationer og to kommende metro-stationer.

Ønske #5 Tekniske løsninger

A-nettet

Er en rigtig god ide, godt eksempel på at se cykelsti udvikling konceptuelt, fremfor blot i den enkelte gade. Det skæmmer, at passager der markeres som "OK/kun behov for mindre justeringer" inkludere f.eks.;

- 1) 800 meter HC Andersens Boulevard, hvor der ikke er cykelsti på nogen af siderne, samt af Langebro kun har opmalet cykelbane.
- 2) Byens farligste gade i færdselsregi, Rantzausgade, hvor der ej heller er cykelsti, er parkering i begge sider af gaden og busslusen ikke har været i drift i minimum et år. og det eneste tiltag er der er planlagt er miljøbump.
- 3) Dobbeltrettet cykelsti langs Peblinge dosseringen på Nørrebro siden, der er for smal til at to ladcykler i modsatgående retning kan passere hinanden.

Ny type cykel stier

Stål steeler cykelsti det foreslås at cykelbaner der ikke er lavet med eleveret kantsten ift. bilbane, skærms fra kørende bil og bilister der ønsker at parkere på hele eller dele af cykelsti, kantes med stål steeler for hver 1,5 m. Denne type cykelsti må være både billigere i anlæg og drift, end traditionelle hævede cykelstier, men lige så sikre. Steeler adskilte stier vil også være sikrere end cykelbaner der blot er malet op.

Den største fordel er at disse stier relativt billigt kan øges eller indsnævres i bredde, ved fremtidige ændringer i behov og lokal indretning af byrummet.

Cykel/busgader

Anlæg en række gader i byen, hvor almindelig bilisme er forbudt udenfor et givent tidsrum, f.eks. 9:00 – 14:00 Formiddags/frokost vinduet, Ved denne form for løsninger hæves persontransport kapaciteten med minimum en faktor fem, og den kollektive trafik kan passere hurtigere og mere pålideligt. Det er urimeligt i en by med 23% bilejerskab, at der ikke er en eneste større gader der er cykel/bus gade, p.t er det blot 50 meter på Nørrebrogade.



Stål steeler som afspærring mellem vejbane og cykelsti, billede fra Montreal Cvclechi



Københavns Kommune bruger allerede Stålsteeler i forskelligt regi, her foran Mosaik Trossamfund i Krystalgade, man bruger dem dog ikke i relation til cykelstier, endnu.

Cykelstativer og tyveri.

De cykelstativ modeller man bruger nu, er uegnet til at fastlåse cyklen til. Uden at en dyrere cykel kan fixeres med en dyr lås, er den ikke beskyttet mod tyveri, så er den blot forsikret (måske). Jo flere cykler man får stjålet, jo højere bliver ens selvrisko, hurtigt til et niveau hvor cykler til en værdi under 2.000 reelt ikke kan forsikres. Den massive brug af "cykler fjernes uden ansvar" skilte på butiksfacader og kontorbygninger gør reelt at cyklister er meget uvelkomne i det meste af byen, specielt i kombination med at der generelt i bybilledet vel kun er 10-20% af de cykelstativer der skal til, hvis cyklister skulle have en lige så god servicegrad som bilisterne har med parkeringspladser.

Den almindelige lovløshed der averteres på hver anden bygning gør også, at alle og enhver tilsyneladende har en opfattelse af at de kan kaste rundt med andres cykler som for godt befindende, gør også livet surt for cyklisterne, som kan ligge i vejviseren efter hjælp til en ødelagt cykel, politiet nægter at reagere og forsikringens selvrisko sikre at forsikringsselskabet heller ikke skal hjælpe.



Cykelstativer hvor man kan låse selve stellet, den typisk dyreste del på cyklen, fremfor at kunne låse hjulet fast, om noget overhovedet.



Drive-in cykel P-kælder i Amsterdam

Cykelstativer på udbyggede hjørner

Sikre oversigt og fremkommelighed på fortovet, reducere ulovlige parkeringer og følgende ulykker.



Affaldsspande

De nye skraldespande, som vidst kun er opsat på forsøgsbasis, er rigtig fine, og kan lige vel anvendes af gående. Det er ofte man har et æbleskrog eller lignende man gerne vil af med undervejs. Alternativt kunne man også blot placere de normale skraldespande helt ude ved kantstenen, fremfor at de står op til flere meter inde på fortovet.



Hvis man placere de almindelige skraldespande langs cykelstien, fremfor 15 meter væk, kunne man måske få en højere anvendelse af byens affaldspande



Cykelstier i Kryds

Når man ser på layoutet af et typisk lyskryds i København, har man ofte afbrudt cykelstien 10-20 meter før krydset for at gøre plads til en højresvingsbane for bilister.

Cykelstien bør altid føres hele vejen igennem krydset således at man ikke skal flette med bilister i en højresvingsbane for bilister. Bilister der ofte har glemt højre-vigepligten, men aldrig glemmer at de for alt i verden skal blokere for cyklister.

I større lyskryds er der ofte ganske mange cyklister der samles i et udefineret område, hvor de skal holde og vente på at de kan fuldføre deres venstresving "uden at være til ulempe for bilisterne"⁴ Der er bare ikke gjort plads til disse cyklister, det er meget u hensigtsmæssigt, specielt når man er mere end to tre stykker. Igen går det udover fodgængerene, da fodgængerovergangen ofte tages i brug, og/eller cykelstien blokerer for de cyklister der skal lige ud, så de risikere at hænge i krydset, når lyset skifter

Cykelstien bør følge hele hjørnet i et lyskryds, på samme måde som et fortov gør. Dette vil sikre og skabe tryghed for cyklister der drejer til højre for rødt.

Når man kører lige ud af en større vej skal man ikke over "fartbump" ved lyskryds, som man i realiteten skal mange steder, hvor man skal over en asfaltrampe/kantsten, for at kunne fortsætte lige ud, når man kommer til cykelstien på den modsatte side af krydset.

Der bør optegnes cykellommer, så cyklister så vidt muligt clearer krydset først ved grønt, for at undgå højresvingsulykker, og lige så vigtigt at der er plads til at venstresvingende cyklister kan afvente fribane og/eller grønt, uden at skulle genere ligeud kørende cyklister.



Typiske løsninger i Kbh. i dag, der har til formål at sikre bilers fremkommelighed, på cykel-sikkerheds og cykel- fremkommeligheds bekostning.

⁴ Færdselslovens formulering; Cyklist, Kapitel 7, stk. 3 der ønsker at svinge til venstre, skal fortsætte gennem krydset til dets modsatte side og må først foretage svingningen, når det kan ske uden ulempe for den øvrige færdsel. ”



Optimale kryds-løsninger i Kbh. der tillader højresving for rødt for cyklister, og buslommer der sikrer at der ikke sker højresvingsulykker, gør plads til venstre svingende cyklister og sikrer at cyklerne clearer krydset hurtigt efter der er blevet grønt, så bilisterne ikke skal vente på cyklisterne.



Cykellomme etableret på Frederiksberg Allé –Juni 2011

Cykel P-huse

I tillæg til at der overalt i Indre By, og generelt i hele byen mangler cykel-P, vil det være oplagt hvis man som i Holland, byggede passende drive-in cykel-P huse i forbindelse med de store pendlere S-togstationer, ikke mindst Hovedbanen, Vesterport, Nørreport, Østerport m.fl. Således at pendlere der tager S-toget ind og ud af København, frem for bilen, har sikre ordentlige forhold til at placere deres cykel. Det er langt billigere end at bygge park-n-ride anlæg til biler, og der er langt bedre økonomi i at kombinere kollektiv trafik og cykel, end kollektiv trafik og bil, som er den dyreste transport løsning man kan vælge, både fra et samfundsperspektiv, såvel som privatøkonomisk. Derfor er der også langt flere der vælger tog-cykel kombinationen. For S-togene, metroen og den kommende letbane, er det billigere at lave lette konstruktioner til Cykel-P, fremfor at ligge og kører rundt med cyklerne.



Cykel P-hus i Zaanstad, Holland, optimalt set bør etageniveau over eller under stue plan dog kunne når kørende, fremfor ad trappe.

Den bedste løsning på cykel-p faciliteter i forbindelse med kan ses i Bilag 1 – med cykel-p faciliteten ved Gronningen station i Holland.

Andre steder har også brug for mere strukturerede løsninger, f.eks. Højbro Plads/Amagertorv og Kgs. Nytorv/Magasin.

Ønske #6 Færdselslov og Kultur

Vi skal ikke have højere bøder eller færdselskampagner, vi skal have politi. Straffen for en overtrædelse er ikke straffens størrelse, mens straffens størrelse multipliceret med sandsynligheden for at blive taget.

Dermed er der reelt ingen straf for at kører for stærkt, overfor rødt, uden styrthjelm, motorcykler med ulovlige lydpotter, kører gennem busluser, modsat ensretning, parkere på cykelsti, cykle over for rødt, på fortovet osv. Så længe man ikke er impliceret i alvorlige ulykker. For at lette Politiets indsats bør fotofælder og fysisk blokade bruges i langt højere grad end det er tilfældet i dag.

Hvis politiet ikke kan sikre at mekaniske pullerter ikke systematisk ødelægges af hærværk, må man anvende fotobøder til alle overtrædelser eller grave busgrave, uanset at politiets biler ikke kan køre igennem. Københavns Politi har f.eks. modsat sig at busslusen i Rantzaugade, byens farligste gade både ift. kriminalitet og trafikulykker, bliver en busgrav, fordi de så ikke kan køre igennem den lukkede gade. De kan heller ikke køre gennem Assistens kirkegården, Hans Tavsensgade eller Kapelvej f.eks. så dette argument er ikke særligt sammenhængende, med de faktiske forhold i området.

Det er uacceptabelt at vi i f.eks. Stengade har 3.000 biler i døgnet der trodser motorkørsel forbudt og i byens farligste gade Rantzaugade ikke kan blokeres for gennemkørsel, fordi politiet vil kunne køre gennem en busluse og kategorisk nægter at slå ned på de bilister der kører gennem busluserne. Politiets opgave er at reducere risikoen for at uskyldige dør, ikke at sikre deres egen og kriminelles mobilitet, på et sted, hvor vejen kun holdes åben for bybussers fremkommelighed.

I det daglige er cykelstierne også blevet en populær parkeringsplads, uden at Københavns Politi vil skride ind overfor dette.

Det forekommer at der mangler en mere konstruktiv dialog omkring kommunens mål og Københavns Politis prioriteter. Man kan ligeledes stille spørgsmålstejn ved om heste og deres efterladenskaber er formålstjenelige på strøget, eller om det var smartere med flere cyklende (og trækkende) politibetjente i bybilledet.

Sænk hastigheden på veje og cykelstier.

Cyklister bør principielt underlægges samme hastighedsbegrænsninger som biler, og det faktum at man typisk ikke har speedometer på en cykel bør ikke vises hensyn.

Den generelle hastighed i byen bør nedsættes til 30 km/t

-Det vil reducere sandsynligheden for alvorlige og fatale skader ved ulykker med ca. 40%-point, fra 50% til 10% sandsynlighed for død.

-Det vil reducere antallet af ulykker idet en halvering af hastigheden reducere bremselængden med 75%, forskellen på 50 og 30 km/t er derfor at bremselængden reduceres fra 12,6 til 4 meter i tørt føre.

-Det vil reducere variationen i hastigheden på en given strækning, hvormed trafikken bliver mere forudsigelig.

-Cyklister og bilisters hastighed vil blive dramatisk indsnævret, og dermed koeksistere bedre.

Bremslængde ved tørt føre

Speed (km/h)	Reaction distance (m)	Braking distance (m)	Total stopping distance (m)
	5.5	5.3	10.8
	9.2	14.8	24.0
	11.0	21.4	32.4
	14.7	38.0	52.7
	18.3	59.4	77.7
	22	85.5	107.5

Source Transport Research Laboratory, UK, 2007, © Road Safety Authority, 2007

Bremslængde ved vådt føre

Speed (km/h)	Reaction distance (m)	Braking distance (m)	Total stopping distance (m)
	5.5	9.4	14.9
	9.2	26.1	35.2
	11.0	37.5	48.5
	14.7	66.7	81.4
	18.3	104.3	122.6
	22	150.2	172.2

Source Transport Research Laboratory, UK, 2007, © Road Safety Authority, 2007

- Ramt af en almindelig personbil med 60km/t, vil 9 ud af 10 fodgængere vil blive dræbt
- Ramt af en almindelig personbil med 50 km/t, 5 ud af 10 fodgængere vil blive dræbt
- Ramt af en almindelig personbil med 30 km/t, 1 ud af 10 fodgængere vil blive dræbt

Source RoSPA UK

Ifølge Vejdirektoratet⁵ falder støjen i byen med 1,9 dB ved nedsættelse af hastigheden fra 50 – 30 km/t. Det lyder ikke af meget, men man skal huske at dB er en eksponentiel skala, et fald på 3 dB er en halvering af støjen. 1,9 dB gør derfor en meget markant forskel. Et generelt fald i støjen med 1,9 dB vil forøge værdien af de 60% af byens boliger og ejendomme er berørt af støjgener over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58 dB. Den værdistigning vil være adskillige milliarder, samt den afledte værdi af besparelser på støjisolering af skoler og arbejdspladser, og stigningen i arbejdspladsernes effektivitetsforbedringer. For slet ikke at tale om herlighedsværdien ved simple glæder som at man kan åbne vinduer og altandøre, i sit hjem og på ens arbejdsplads.

Samtidig skal man holde in mente at Københavns Kommune har en støjplan, som man ikke med nuværende planer kan nå. Den eneste økonomisk realistiske måde at nå de kommunale støjmål på, er ved at reducere støjen fra trafikken, som er den største støjkilde i byen.

Udover øget sikkerhed for pendlere og rekreative trafikanter, har en reduktion af hastigheden den meget markante fordel, at vi simpelthen kan bruge vejrummet til noget mere, end blot bilkørsel. Veje i boligkvarterer har det karakteristika, at de ikke bør bruges til gennemkørsel, dermed udgør den kørte strækning en insignifikant andel af en tur, hvis længde er nødvendiggjort af bil, det medfører at en reduktion til f.eks. 20 km/t ingen betydning vil have for rejsetider.

På amerikanske militærbaser, er hastighedsgrænsen 10 miles/t -16 km/t. Man kan vel med rette stille spørgsmålstegn, om vi ikke som minimum skulle vise vores børn de samme sikkerhedsmæssige hensyn, som amerikanere viser deres væbnede styrker.



Øget funktionalitet og programmeringsmuligheder af gaderummet i boligkvarterer. Billede lånt fra; <http://www.sustrans.org.uk>

⁵ <http://www.vejdirektoratet.dk/dokument.asp?page=document&objno=278599>

En øget mulighed for brug af boligkvarterernes gaderum til børns leg og cykling, vil til dels kompensere for de begrænsede sports og legefaciliteter der er pr. barn i København, sammenlignet med øvrige byområder i Danmark.

Et af de tilbagevendende "argumenter" mod reduktion af motor-trafik, er at København ikke skal ligne en provinsby. Det er dog svært at se hvordan en reduktion af hastigheden skulle have en negativ påvirkning af storbyens positive kvaliteter, som kulturliv, museer, restaurant-udbud osv.

Hvis man gerne vil begrænse "tabet" af børnefamilier til forstæderne, ville det måske netop være en ide, at man selektivt adopterede nogen af forstædernes kvaliteter, som f.eks. at børn kan lege i gaderne, som de i øvrigt også kunne tidligere i København. Som minimum kunne man jo starte med nogen forsøgs-bydele eller kvarterer, og se hvordan boligpriserne udviklede sig relativt.

Konsekvensen for bilister ved at sænke hastigheden er derimod ganske begrænset.

Kommunegrænsen ligger ca. 6 km i en radius fra Rådhuspladsen, en given tur i bil indenfor Kommunegrænsen er således oftest 6 km eller kortere, og det vil være både hensigtsmæssigt og naturligt at antage, at hvis ens rute er væsentligt over over 6 km i kommunen, vil det være hurtigere og køre ud på ring 3 og rundt om byen.

Det tager henholdsvis 7,2; 9 & 12 minutter og kører 6 km med henholdsvis 50, 40 og 30 Km/t

Forudsat at man kan køre for grønt hele vejen vil man derfor skulle bruge mindre end 5 minutter ekstra pr. tur. I realiteten er gennemsnitshastigheden i København dog omkring 30 km/t og reduktionen af ens gennemsnitshastigheden vil derfor ikke være 20 km/t men nærmere omkring 4-5 km/t Den tidsmæssige forsinkelse på en gennemsnitlig tur i kommunen, vil derfor være 1-2 minutter, ubetydeligt ift. hvordan lyskrydsene passer og hvor let man har ved at finde en parkeringsplads, når man når frem.

Forurening og forbrug af fossile energi.

Ca. 50% af brændstofforbruget ved bykørsel er drevet af accelerationen, ved at sænke hastigheden til 30 km/t vil accelerationerne bliver reduceret, forureningen vil tilsvarende reduceres.

Når farten sænkes, reduceres benzinforbruget overproportionalt, hvis farten halveres, sænkes forbruget 75%⁶.

Kommunens egen analyse

TMF har i 2009 en analyse af ændring af hastigheden fra 50 km/t til 40 el. 30 km/t.

Undersøgelsen har medført følgende delkonklusioner:

- Bilernes gennemsnitshastighed vurderes at falde med 2-3 km/t ved en hastighedsgrænse på 40 km/t og 4-5 km/t ved en hastighedsgrænse på 30 km/t.
- Det kan ikke påvises, at der vil ske en stigning i luftforureningen ved at sænke hastighedsgrænsen til 40 eller 30 km/t;

Undersøgelsen konkludere dog også

- Det vurderes, at trafikanterne vil have væsentligt lettere ved at acceptere en

⁶ <http://www.lowtechmagazine.com/2008/09/speed-energy.html>

- hastighedsgrænse på 40 km/t end en hastighedsgrænse på 30 km/t;
- Som forsøg vil der kun være omkostninger til skiltning forbundet med at ændre hastighedsgrænserne. Gøres forsøget permanent, vil omkostningerne være væsentligt større ved 30 km/t hastighedsgrænse end ved en 40 km/t hastighedsgrænse, da hastighedsdæmpende foranstaltninger så skulle ligge tre gange så tæt.

Alternativt til miljøbump, vil mobile automatisk fartkontrol enheder/fartfælder i et omfangsrig volumen, formentlig kunne give samme effekt som fartbump.

Ønske #7 Ny gruppering af trafikanter

Når man ser på hastigheder er det også naturligt at man måske får et mere moderne inddeling af hvilke trafikantgrupper der naturligt passer bedst sammen, og der er specielt løbere, rulleskøjtøløbere og knallerter tydeligt placeret forkert.



Fodgængere og handicappedes fremkommelighed på fortove er meget ofte ganske begrænset i København, Sværtegade, Indre By, Maj 2011

Ideelt set, burde knallerter forbydes i miljøzonen, de forurener op til samme niveau som tre personbiler og er det dødligste transportmiddel vi har i Danmark. Det har man gjort i Lund, i Sverige. Samtidigt overflødiggør den meget væsentlige infrastruktur i form af cykel-infrastruktur og den kollektive trafik, knallerter i tæt bebyggelse i fladt terræn, som København. Endelig er det ikke rimeligt af cyklister i god form med stor lungeventilation, skal ligge bag en knallerter udstødning, der svarer til tre bilers udstødning. Det er simpelthen for absurd.

Hvis man ser på de mest anvendte transportformer i København, og deres hastigheds-spektrum bør fortovet forbeholdes fodgængere og kørestolsbrugere, såfremt der er cykelsti. I dag skal fodgængerne dele pladsen på fortovet med trafikanter der bevæger sig med op til fem gange deres egen hastighed, stort set alle cykler parkeres på fortovet, butikkers mere eller mindre skilte og salgsstativer, barnevogne, og ikke mindst i varierende grad også cyklister og biler, der godt lige mener man kan gøre brug af

fortovet. det er simpelthen urimeligt. Fortovet er det eneste del af byrummet vi ALLE skal bruge, det er vi nødt til at gøre mere plads til, og vise mere respekt.



Studivestrate, Indre By, Maj 2011 –Hvor er der gjort plads til fodgængerene, kørestolsbrugeren, faren med barnevognen ?

På cykelstien bør der gøres plads til såvel cykler, ladcykler, som rulleskøjteler og løbere. Knallerterne, høre til på vejen sammen med bilerne. Specielt i lyset af at en knallert udelukkende køres ved maks. hastighed, og en meget høj andel er ulovlige og dermed har en maks. hastighed der ligger betydeligt over de 30 km/t. Samtidigt er gennemsnitshastigheden for biler alligevel under 30 km/t.

2011 trafikantgruppering		Fremtidig trafikantgruppering	
	Min. Km/t	Max. Km/t	
Fortov	Fodgængere	2,5	4,3
	Kørestolsbruger	4	4
	løbere	10	20
	Rulleskøjter	10	20
Vej Cykelsti	cyklister	10	35
	knallerter	30	45
	Biler/MC	30	50
Fortov	Fodgængere	2,5	4,3
	Kørestolsbruger	4	4
	løbere	10	20
	Rulleskøjter	10	20
Vej Cykelsti	cyklister	10	35
	knallerter	30	45
Vej	Biler/MC	30	50

Ønske #8 Sikring af informeret beslutningsgrundlag i den politiske proces.

Når man spørger indtil motivation for politikere i beslutningsprocessen omkring f.eks. investering i flere parkeringspladser, og gennemgår det informationsmateriale der udleveres fra forvaltningen, fremgår det tydeligt, at beslutningerne er rent politiske, og tendere til at være truffet primært ud fra generelle vaner og fordomme, fremfor dannet på et informeret grundlag.

I lyset af at de trafikpolitiske beslutninger beløber sig til rammer helt op til omkring 50 mia. er det helt essentielt, at kommunen har en række basis informationer, som både er til rådighed for politikere og byens borgere. Det er en ren demokratisk nødvendighed, borgerne har behov for at kunne gennemskue rationaliteten i politikernes allokering af de fælles ressourcer, ikke mindst på et økonomisk betydelig område som det trafikpolitiske, som helt uden sammenligning omfatter den største aktivmasse en kommune har ansvar for.

Disse basisinformationer bør opgøres/opdateres årligt pr bydel og blandt andet inkludere;

	Længde	Areal	antal
Offentlige gader og veje			
Private gader og veje			
Heraf ikke motoriseret arealer:			
Gågader			
Fortove			
Opholds-legeområde			
Anlagte cykelstier			
- heraf a-nettet			
- heraf prioriteret sti			
- heraf mindre stibredde			
Afstribede cykelbaner			
Cykel-P i alt			
Vejside Cykel-P			
Anden Cykel-P			
Kørebaner i alt			
- heraf ensrettet, alle			
- heraf ensrettet, kun motor-trafik			
- heraf cykel/busgade			
- heraf 20 km/t			
- heraf 30 km/t			
- heraf 40 km/t			
- heraf 50 km/t			
- heraf over 50 km/t			
Bil parkering i alt			
Vejside parkering			
Skråparkering (inkl. 90 grd.)			
Offentlig P-pladser overflade/vej			
Offentlig P-pladser, ovefflade/baggård			
Offentlig P-pladser, underjordisk			
Offentlig P-pladser, P-hus			
Erhverv P-pladser overflade/vej			
Erhverv P-pladser, ovefflade/baggård			
Erhverv P-pladser, underjordisk			
Erhverv P-pladser, P-hus			
Privatv P-pladser overflade/vej			
Privatv P-pladser, ovefflade/baggård			
Privatv P-pladser, underjordisk			
Privatv P-pladser, P-hus			

Transportmiddel tal Antal transportmidler
Cykel pr cap
Ladcykel pr cap
Delebilmedlemmer
privatbil pr. cap
Virksomhedsbiler**

Trafiktal -pendlere eller sam antal trafikanter
Gang
Løb
Cykel
Anden aktiv transport
S-tog
Bus
Metro
Taxa
Delebil
Egen/firmabil
Virksomhedsbil

Trafiktal -alle rejser/ture antal trafikanter
Gang
Løb
Cykel
Anden aktiv transport
S-tog
Bus
Metro
Taxa
Delebil
Egen/firmabil
Virksomhedsbil

**Biler der kun bruges i erhvervsregi, ikke firmabiler der må bruges privat

Dernæst må det være rimeligt at man laver samlede årlige opgørelser pr trafikantgruppe (park, fortov/ pladser, cykelsti & vej) på ny-anlæg samt drift & vedligehold. Så det er tydeligt og gennemskueligt, hvordan kommunen prioritere på trafikområdet.

Ønske #9 Viden om og kommunikation af cyklister som forbrugere og den kommunale nytte af dem.

I det moderne samfund, er en vigtig værdi af individet, dets værdi som forbruger. For at cyklisme anerkendes som attraktivt af en række vigtige interessent grupper, f.eks. den københavnske handel, er det derfor vigtigt at kortlægge den form for viden og kommunikere den.

Idet cyklister har signifikant lavere faste omkostninger til transport, end bilister, må cyklister være en mere købestærk og interessant kundegruppe for alle andre end bilforhandlerne og forsikringsselskaberne. Imidlertid hersker der stærke dogmer om at "gode kunder kommer i bil". Dette område bør belyses meget bedre ift. at motivere handlen til at være mere konstruktive i dialogen omkring ændring af byrum, til i højere grad betjene de aktive trafikanter, heriblandt cyklister, samt at de handlende indretter bedre forhold for cyklister, det er ikke ualmindeligt for et supermarked at have f.eks. 20 bil-p og fire cykelstativer, hvis nogen overhovedet.

En borger med en mellemlang uddannelse, som f.eks. politibetjent, skolelære eller sygeplejeske, der har en ny eller nyere bil under 200.000 i indkøb og kører omkring 7.500 km om året, skal bruge de første 3 måneders sin fulde udbetalte løn, alene på afbetaling og drift af sin bil –Hvert år.

Det viser både tydeligt hvor stor en begrænsning mange bilejere, har i forhold til deres øvrige forbrug, og hvorfor mange er motiveret til at flytte uden for byen, for at finde en billigere bolig.

Hvis man i stedet fokuserede på at unødvendigøre bilen, for disse borgergrupper, ved at have et bredere og mere fleksibelt udbud af f.eks. daginstitutioner, kollektiv trafik, sportsfaciliteter, og naturligvis cykel-express ruter. Vil man afskaffe borgernes bil-afhængighed, og øge deres forbrugsevne i byen!

Københavns "Cykelindustri" på 1.3 mia. Hvis i sammenligner med "bilindustrien" i København er den langt, langt større, på landsplan er den over 60 mia. MEN, en meget væsentlig del af de 60 mia. er statslige skatter og afgifter og import, det vil sige at den reelle danske værdiskabelse i det regnestykke er forsvindende lav, en meget lille andel er danske lønninger og fortjeneste.

Når man ser på hvad cyklisme kommercielt gør for byen, bør man regne på arbejdspladser og lokalt overskud, trods at ladcyklerne stadig er små og unge, har de potentiale til at blive store industrier, hvis der er nogen der hjælper dem, og de selv ønsker det.

Den københavnske cykel-"industri" udgør 1.3 mia. om året og består i grove træk af



Udkørende cykelsmed, der her vedligeholder et hotels udlejningscykler

hjemmeproducerede ladcykler, importerede by-, mountain-, racer-cykler, og en meget væsentlig service-del der består af små reparationer. Derfor er antallet af arbejdspladser pr. omsatte krone relativt højere end de fleste andre sektorer indenfor forbrugsgode, hvor en langt højere andel af omsætningen er importerede vare og for bilsektorens vedkommende relativt høje stats afgifter og skatter. Salget af en ladcykel gavner kommunen mere, i skatter og arbejdspladser end salget af en bil.

Ønske #10 sikrer et kommercielt og vedvarende afkast af investeringerne i cyklisme.

Når man har opbygget, lidt ved et tilfælde, en markant USP for byen omkring cyklisme, bør man udnytte dette, på alle måder der kan være profitable.

Hvordan får man de relativt mange små ladcykel og mode-cykel virksomheder til at vokse sig store og blive eksport virksomheder.

Der er i dag ikke en eneste større cykelproducent i DK, mens der er masser i f.eks. USA, Canada, Tyskland, & Italien, samt en skov af underleverandører i Asien.

Mens vi er det land der er mest kendt for by- og lad-cyklisme.

Man kunne f.eks. investere i ph.d. stipendiater i moderne cykelindustri og lade de ph.d. studerende opbygge et videns og konsulentcenter, der afholde løbende workshops og yder konsulent hjælp til de spirende cykelproducenter. Så man får et videns-hub i det der kunne blive en blomstrende cykelindustri.

På tilsvarende måde kunne man investere i at udvikle moderne kollektiv trafik og delebilisme.

Ultraevent hvor man én dag om året lukker motorvejen fra Malmø til Vejle for biler, i 24 timer, og afholde et hav af nationale og internationale løb, for løbere, cyklister, rulleskøjteløbere, håndcykler, motionister uden for løb, osv. osv.

Distancer fra krydsning af en enkelt bro og op til 250km & 4 broer - Det kunne i løbet af en årrække udvikle sig som et blive et verdensklasse event, på linje med New York Marathon!

Årlig cykel eller sports festival i byen –som en københavnsk event i Roskilde Festival klasse.

Kommerciel Cykel messe i Top-3 international klasse, evt. i direkte forbindelse med førnævnte cykel/sportsfestival. Nye trends og innovation indenfor cykelindustri og kultur, skal flyde ud fra København.

Inspirationskilde: Pedapalooza (<http://shift2bikes.org/cal/viewpp2011.php>)

City-logistik og erhvervscyklisme videns-center, som joint venture med private virksomheder. Et særligt område er økonomisk analyse i.f.t bæredygtig transport i storbyer, specifikt i.f.t. erhvervstransport. Det er et stort potentiale i at udvikle og opbygge viden omkring bæredygtig vare-distribution og logistik, måske specielt som en kombination af brug af overskydende vogn og jernbane kapacitet om natten og cykeludbringning fra mindre city-hubs. På samme måde kan en stor andel af håndværker besøg



klares med håndværkere der ankommer med værktøj på cykel, og forbrugsmaterialer er fremsendt sideløbende direkte fra grossistlager til reparationsstedet.



Vareudbringning med cykel, evt. hjulpet af en lille el-motor – et sundt job i modsætning til at sidde i en varevogn otte timer om dagen.



Cykel-taxa i Berlin, i kombination med S-tog og metro, kan cykeltaxa'erne faktisk tilfredsstille de fleste turisters behov. Med en GPS-styret info skærm om hvad man passere, kan det blive en overordentlig rig oplevelse.





Kabine cykler, kunne som ladcykler være en fremtidigt marked, hvor København kunne være pionæren –kom hurtigt og tørskoet til arbejde, relativt dyre i indkøb, meget billige i drift.

Konklusion

København har alle muligheder for at udvide og udnytte den

førerplads indenfor cyklisme, med meget store gevinster for lokalsamfundet i form af et næsten støj og luftforureningsfrit miljø, med lav olie afhængighed. Det vil igen give muligheden for at byen kan blive grønnere og på alle måder mere sund og behagelig og bo og opholde sig i. Det mest fantastiske er at det er den billigste løsning på en lang række af de primære udfordringer København og andre storbyer står foran.

Byen vil kunne rykke internationalt, på at brede cyklisme begrebet ud til aktiv mobilitet, dækkende over alle transportformer der ikke kræver en motor. Samtidigt vil det være naturligt at udfordre resten af verdens storbyer på at have bedst park & natur samt idrætsfaciliteter for borgerne, det vil i den grad vække international genlyd og positionere København

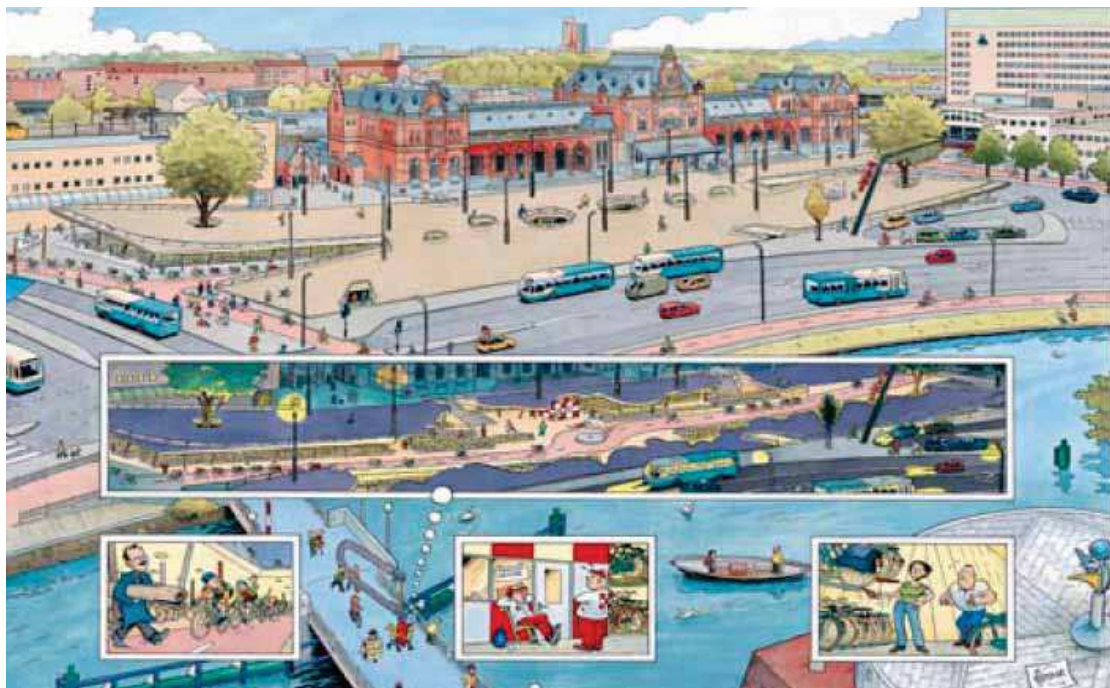
Det værste man kan gøre er at investere for lidt og for langsomt, for at tækkes bilismen. For er der nogen der overhovedet har råd til at kører i egen bil i 2025?

Bilag 1 Groningen underjordisk cykel-P anlæg –Best in Class

Før:



Plan:



Efter:



Hørings svar XXXI

Rådet for Sikker Trafik

Organisation: Rådet for Sikker Trafik

Webside: www.sikkertrafik.dk



Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Center for Trafik,
Islands Brygge 37
Postboks 450
1505 København V

Sendt pr. mail til: cykelstrategi@tmf.kk.dk

12. august 2011

Hørings svar: Fra god til Verdens bedste

Rådet for Sikker Trafik er rigtig glade for at blive hørt og takker for et positivt møde i forbindelse med høringen i juni 2011.

Kommentarer til strategien følger hermed.

Tryghed vs. sikkerhed

Det er tydeligt, at strategien bygger på devisen, at flere vil cykle, hvis de føler sig tryggere i trafikken. I strategien skelnes der ikke klart mellem tryghed og sikkerhed – nogle steder flyder begreberne lidt sammen.

Det er vigtigt at holde sig for øje, at tryghed er en følelse, og sikkerhed er et udtryk for ulykkesrisiko. Der er således behov for, at sikkerhed og tryghed går "hånd i hånd". Det gør ikke noget, at man som cyklist er lidt utryg de steder, hvor trafiksituationen er farlig – f.eks. ved højresvingende lastbiler, eller hvor cykelintensiteten er særlig høj. Utrygheden vil være med til at skabe opmærksomhed og derved kompensere for den mindre sikkerhed.

Et kort afsnit, hvor begreberne defineres tydeligt, og en helt konsekvent brug af begreberne, kunne gavne strategien.

Børn og skoler

Et sted står der: "Mange transportvaner grundlægges i en tidlig alder.....", hvilket vi bakker fuldt op om. Skolerne har en væsentlig indflydelse på de vaner.

Børne- og Ungdomsforvaltningen kan med fordel involveres tydeligere i strategien. Dels gennem en aktiv cykel-/trafikpolitik på kommunens skoler, dels ved fokus på cykling og trafiksikkerhed i forbindelse med fritidsaktiviteter m.m. Rådet for Sikker

Trafik indgår gerne i en yderligere dialog om implementering af Cykel- og Trafikpolitik på kommunens skoler.

Fleksible kørebaner

Rådet for Sikker Trafik har fuld forståelse for behovet for at få trafikken i byen til at glide enklest muligt samtidig med, at byrum skal være attraktive og imødekommende. Det er vigtigt i udarbejdelse af evt. forsøg med fleksible kørebaner at give børn, svagtseende og ældre en særlig opmærksomhed. De vil ofte have svært ved at overskue et varierende trafikmønster, der variere fra "time til time".

Trafiksikkerhed

Trafiksikkerhed fylder ganske lidt i strategien, men en høj sikkerhed er en forudsætning for en reel velbegrundet tryghed, som skal være med til at få flere til at komme på cyklen.

Emnet er berørt i forbindelse med ombygninger m.m., men 2 emner bør behandles særskilt.

Cykelhelme:

33 % af alle de københavnske cyklister kører med hjelm. Det er Danmarksrekord. Det er således fuldt ud accepteret og helt almindeligt at køre med hjelm – der er dog stadig 2/3, der ikke bruger hjelm. Hovedskader er alvorlige, da hovedet ikke vokser sammen som "arme og ben". Mellem 50 og 60 % af alle hovedskader kunne undgås, hvis alle brugte hjelm. Københavns Kommune bør have en strategi for at øge hjelmbrug. Rådet for Sikker Trafik indgår gerne i en dialog herom.

Højresvingsulykker

Højresvingende lastbiler, der kolliderer med ligeud kørende cyklister, er en ulykkestype, der i høj grad er kendt fra Byområdet. Cykelstrategien bør berøre emnet – og forholde sig til mulige initiativer for at imødegå ulykkestypen. Mange initiativer er taget – men der er behov for opfølgning, udbredelse og igangsættelse af initiativer på området..

Cyklister og deres medtrafikanter

Rådet for Sikker Trafik modtager ofte henvendelser fra borgere, der til fods eller i bil føler sig utrygge af stadigt flere cyklister.

Det kunne være interessant i Cykelstrategien at forholde sig til, at den øgede cykeltrafik har konsekvenser over for andre trafikantgrupper med henblik på at skabe en by, hvor såvel fodgængere og buspassagerer som bilister m.fl. oplever en øget tryghed – og sikkerhed.

Med venlig hilsen

Søren Troels Berg

Specialkonsulent

stb@sikkertrafik.dk

T +45 39 16 39 26

M +45 30 31 39 89

Hørings svar XXXII

Anders Kristensen

Til Københavns Kommune
Cyklisternes By

Jeg har læst hjemmesiden kk.dk/cyklernesby og syntes det er rigtigt godt med de mange cykeltiltag der tages og planerne i cykelstrategien. Men jeg savner en strategi for hvordan man effektivt gør byen til et mere trygt sted at færdes på cykel og til fods. Jeg tænker her på de mange biler, som byen stadig er præget af. Der sidder ofte kun en mand i hver bil, der helt unødvendigt kører parallelt med den kollektive trafik og cykelmuligheden og forurener byen og skaber et ringe og stressende trafikmiljø. Helt galt oplever jeg det i Indre By, hvor jeg bor og oplever at skilte med al indkørsel for motorkøretøjer forbudt simpelthen ikke overholdes. Det gælder f.eks. på Gammel Torv og Nytorv og i Nørregade i retning imod Nørreport. Her blæser et stort antal bilister på skiltene og passerer dagen igennem de to torve og Nørregade i den forkerte retning. Ved Nytorv står der ganske vist under trafiktavlen "ærindekørsel tilladt", men de mange biler har tydeligvis intet ærinde på stedet. De kører lige igennem området. Og der er ikke kun tale om unge lømmeltyper, nej mange "pæne" borgere blæser høj og flot på trafikreglerne. Ofte sker det med høj fart for at få ugeringen overstået hurtigt. Der er ingen, der håndhæver færdselsreglerne på dette felt og de mange lovovertrædende bilister får hurtigt den erfaring, at det kan man blot blive med. Det foregår med stor ulempe for os cyklister, der tror at disse gader i Indre By er fredelige og trygge steder, men som hele tiden skal være på vagt for at hurtiggående bilister pludseligt dukker op og overtræder alle færdselsregler. Det er lige så slemt som i Stengade, hvor jeg arbejder dagligt. Jeg tror I ved hvad jeg mener med den henvisning. Når politiet ikke gør noget ved problemet, har jeg tænkt over om det er fordi politiet ikke er enig med Københavns Kommune om trafikpolitikken eller om det er grundet nedprioriteringer på området. Jeg ved det ikke, men jeg rejser spørgsmålet om ikke kommunen så ikke tage initiativ til med skrapere midler at få stoppet den ulovlige biltrafik i de områder af Indre By, som kommunen jo ønsker skal være fredelige og trygge steder.

Nu har jeg nævnt et lokalt sted hvor jeg bor, men mit synspunkt gælder selvfølgelig alle andre steder i København, hvor problemet også findes.

Med venlig hilsen

Anders Kristensen, cyklist

Hørings svar XXXIII

Dorte Thudium

Som cyklist er jeg naturligvis glad for, at der stadig er fokus på cyklisternes forhold i København.

Men det undrer mig, at man synes, at det er hensigtsmæssigt at lægge brosten på ruter, som i høj grad bruges af cyklister.

Det er ganske ubehageligt at cykle på brosten, og ødelæggende for cyklen.

De bliver glatte, og masser af steder mangler lige en eller flere brosten, eller brosten stikker op over de øvrige.

I øvrigt, og det har ikke noget med cyklisme at gøre, så er brosten smukke og sænker biltrafikkens hastighed. Men det øger altså også trafiklarmen.

MVH

Dorte

Halmtorvet ... som i vid udstrækning er belagt med brosten. Så jeg foretrækker at trække min cykel ud af kvarteret

Kbh. V

Hørings svar XXXIV

Erik Jensen

Bilag 1: Bilag til hørings svar fra Erik Jensen

Jeg er glad for at der sker fremskridt for cyklisternes forhold i København.

Cyklister er glade for genveje. Nogle gange er det desværre ikke altid lovligt.

Et eksempel er at mange cyklister benytter at køre ind ad den ensrettede gade fra Sofiegade via Prinsessesgade mod Torvegade.

Jeg synes at i skulle gøre det lovligt at benytte vejen for cyklisterne i den ensrettede gade . Der er med god vilje og forsigtighed plads til det. Skiltet der viser at indkørsel er forbudt har drejet sig så det ikke er synligt. Se billede.

Som beboer og cyklist her ved krydset Sofiegade - Prinsessegade oplever jeg mange farlige situationer hvor bilister drøner over krydset og skaber farlige situationer. Uheld med sammenstød er der også sket.

Jeg synes at der skal laves hajstriber så bilister og cyklister bliver opmærksom på krydset og dermed bliver mere agtsomme når krydset skal passeres.

Hajstriberne foreslår jeg etableret når man kommer fra Chr. Havns Voldgade og kører ad Sofiegade til Prinsessegade.

Med venlig hilsen
Erik Jensen
Prinsessegade 4B, 1 TV - 38
1422 Kbh K
Tlf. 32 95 11 47

Bilag til høringsvar fra Erik Jensen

Billede af snoet skilt. Skiltet der viser at indkørsel er forbudt har drejet sig så det ikke er synligt jf. høringsvar.



Hørings svar XXXV

Frank Nørgaard

Hej

det går stærkt med forbedringer for cyklister - og det er godt.

Men det gør jo at jeres cykelstikort allerede trænger til en opdatering bl.a. i fælledparken.

Borgmester Jensens Alle `s første del har skiftet navn til Edel Sauntes Alle og P.H. Lings Alle er nedlagt.

Glæder mig til at se jeres løsning til cykel rute fra Gunnar Nu Hansens Plads til og med krydsning af Øster Alle.

Lige nu mangler der skiltning og afmærkning.

m.v.h.

Frank Nørgaard

Borgmester Jensens Alle 27 D 2.tv 2100 ø

Hørings svar XXVI

Lars Hejndorf

København gør det helt rigtige på cykelområdet. Fodstøtterne er super! I er succesfuldt ved at ligestille cyklister med bilerne – herligt og visionært.
Gi den gas!

Mange venlige hilsner
Lars Hejndorf
Ben Websters vej 136 st.
2450 SV

Hørings svar XXXVII

Lasse Schelde

Hørings svar vedr. Københavns cykelstrategi 2011-2025

Fra Lasse Schelde

Jeg vil gerne starte med at rose jer for et meget ambitiøst arbejde med denne strategi. Tak for det!

Jeg mener det er den helt rigtige løsning at satse på at blive verdens bedste cykelby – og bliver planerne i denne strategi realiseret godt er jeg sikker på at det vil være en beslutning man vil se tilbage på internationalt og sige – det var her København viste resten af verden hvordan man skabte en sund, effektiv, bæredygtig og attraktiv by.

Hvad skal der til

Det undrer mig at cykelsekretariatet, ikke har en fast driftsøkonomi men er projektfiancieret. Det kan ikke være rigtigt at man i verdens bedste cykelby ikke har cykelsekretariatet på driftbudgettet. Det vil give nogle helt andre muligheder for at kunne planlægge strategisk, sammenhængende og lave fremadrettet arbejde, eksempelvis undersøgelser, analyser samarbejde med forskningsinstitutioner m.v. Ting der nu hører under Vej & Park, men også Center for Byggeri kunne med fordel og fornuft samles i Cykelsekretariatet for at kunne give en langt bedre helhedsplanlægning på dette område. Med mulighed for at opbygge stor viden indenfor eksempelvis cykelparkering. Desuden er det oplagt at innovationsdelen - som i skriver for lidt om - administreres af cykelsekretariatet.

I nævner i også eksternepartnerskaber - det vil være rigtig godt hvis I vil begynde på dette i højere grad. Afsæt tid og penge til dette og afklar jeres interne beslutningsproces inden I sætter et arbejde igang. Forstået på den måde at hvis det handler om at der skal bruges nogle penge - så sørg for at de personer der kan tage beslutninger om det, enten er tilstede - eller at projektmedarbejderen har fået en ramme at arbejde indenfor. Ellers trækker disse processer ud og det kan private virksomheder ikke vente på. Så hellere et nej tidligt i forløbet.

A-net

Københavns kommune regner med en øgning af biltrafikken på 20- 30% over de næste 10 år, hvis der ikke gøres noget. Dette SKAL der gøres noget ved, fordi det er en trussel mod københavnernes sundhed og øger presset på de rekreative arealer. I det samlede billede er det relativt få folk der arbejder steder hvor der ikke er nogen former for offentlig transport eller cykelinfrastruktur der kan bringe dem til deres arbejde. Derfor kan det aldrig blive disse menneskers kørselsbehov der skal definere hvordan Københavns overordnede trafikstrategi skal være, selvom de fylder enormt meget i trafikdebatten (Der skal naturligvis arbejdes på at gøre cykelinfrastruktur og kollektiv tilbudene til at nå sådanne destinationer endnu hurtigere og bedre!). Københavnerne er de mennesker i Danmark der har det laveste bilejerskab og det er godt for både Københavnerne sundhed og rekreative arealer. Sådan skal det helst blive ved med at være da der ikke er plads eller sundhed til flere biler i København. Cykler er ganske

enkelt den mest pladseffektive, miljøvenlige og sunde transportform vi har – samtidig er det en eksportsucces, derfor skal den understøttes maksimalt.

Bredere cykelstier en forudsætning for at der kan optages de 50% cyklister man ønsker at opnå. Ligeledes er de smalle cykelstier idag dét der skaber utryghed på cykelstierne da der simpelthen er for mange cyklister på for lille et areal. Der er måske ikke tale om en sikkerhedsrisiko men en risiko for at folk vælger IKKE at cykle netop fordi de oplever det som utrygt. Den tendens kan kun vendes med bredere cykelstier der hvor der er stigende behov. Derfor er det rigtig godt at de bredere cykelstier er med nu. Således at infrastrukturen er på plads når procentandelen stiger. På den måde planlægger man for et fremtidsperspektiv med flere cyklister. Sådan - mere af det!

Rent trafikreglmæssigt er trafikinfrastrukturen langt hen ad vejen, planlagt ud fra bilens egenskaber. Dette er i praksis tit svært at overfører på cykler. De er indbyrdes meget mere fleksible og har et bedre overblik end biler. Et godt eksempel på dette er højresvinget. Dagligt foretages tusinder af ulovlige højresving af cyklister uden ulykker til følge – man skulle jo ikke tro det var muligt. Cyklister har fået denne praksis fordi tusinder af individer har oplevet den samme situation, vurderet at den ikke er farlig og er derefter svinget til højre. Disse tusinder af individer der på eget initiativ har vurderet en situation og derefter handlet på samme måde, kan vel ikke alle have analyseret situationen forkert? Dette er ikke et udtryk for at cyklister kører hensynsløst og til fare for omgivelserne, det er et udtryk for irrationelle og meningsløse regler som i den individuelle fornufts rationale bliver "tilladt".

Dette har politiet heldigvis endelig erkendt og har nu tilladt højresving. Forstået på den måde at man nu sammen med kommunen vil være med til at kigge på steder hvor det kan tillades. Dette må vi have meget mere af. At trafikafvikling i langt højere grad bliver set ud fra den enkelte trafikgruppes egenskaber. Eller når man ønsker at cyklismen skal være den dominerende trafikandel at trafikafviklingen sker på cyklismens præmisser.

Byliv fra A til B

Ladcykelparkering. Cykelparkeringsnormen er for lille! 2,5 cykel pr. 125m² bolig er for lidt. Desuden inkluderer den ikke ladcykler som der er 25.000 af i København – og tallet er stigende. Der skal stilles krav om centrale placeringer ved indgange samt Ladcykelpladsparkering ved alle storcentre og større butiksområder.

Umiddelbart foreslår i meget omkostningstunge og komplicerede ITS løsninger – ok der skal være plads til at lave forsøg, det er vigtigt.

På side 15 er vist en tegning med busbane og cykelsti der så kan være mere eller mindre bred. Der har blot indsneget sig en fejl. Hvis man rykker busbanen ud i "overhalingsbanen" er den sikret at komme så hurtigt frem som muligt og på den måde opnår bustrafikken bedre konkurrence evne da den så ikke skal have problemer med ulovligt parkerede biler. Sørg for at få det rettet. Andre forslag kunne være at afprøve overdækkede (og afskærmede?) cykelstier -

virker det? Er det noget folk vil have? Giver det en bedre cykeloplevelse?

Hurtigt fra A til B

Grøn bølge er en god ting, men det ville være endnu bedre hvis der blev opsat cykelfartmålere. "Din fart: 20 km/t" - ligesom vi kender det fra bilvejene når man kører gennem eksempelvis en landsby. Cykelfartmåleren skal stå umiddelbart efter skiltet "Grøn bølge" således så man kan "ramme" bølgen.

Livsstil og image

Der også en vigtig kampagne til københavns gæster. "Vi vil meget gerne have at du kommer og besøger os, men vær sød ikke at tage bilen med."



**SAMMEN
OM BYEN**

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

**I 
CPH**

Samlede høringssvar september 2011