

## Bilag 1. Resultat af høring af cyklisterne i forbindelse med budgetforlig 2006

Partierne bag budgetforliget i København, Socialdemokraterne, SF, Det Radikale Venstre og Det Konservative Folkeparti, har taget initiativ til forbedringer for de københavnske cyklister. For at sikre borgerinddragelse opfordredes københavnerne i november til at skrive til politikerne på [cyklist@kk.dk](mailto:cyklist@kk.dk) med forslag og ideer til forbedringer af cyklisterens vilkår i byen.

### 1. Sammenfatning

Høringen har resulteret i ca. 275 forslag fra godt 80 personer – såvel organisationer som enkeltpersoner. Nogle forslag er forslag til generelle forbedringer i byen, andre forslag er knyttet til et konkret sted i byen. Altså en stor mangfoldighed af forslag spredt over det meste af byen. De indkomne forslag kan ikke siges at være repræsentative for cyklisterne, men giver et øjebliksbillede af, hvad det er nogle cyklister opfatter som problemer og muligheder i trafikken i København. Forslagene er gengivet i oversigtlig form i bilag 1a og 1b, hhv. grupperet i forhold til nummereringen af forslagene (1a) og efter temaer (1b). Forslagene er grupperet inden for følgende temaer, nogle forslag med geografisk tilknytning andre gælder generelt for hele byen:

	Antal forslag	
	Geografisk tilknytning	Generelt
• strækninger og nye cykelstier	90	20
• kryds eller ”punkter”	54	20
• cykelruter	20	0
• cykelparkering – flere stativer og oprydning	8	9
• belægning, vedligeholdelse, renholdelse og snerydning	5	20
• adfærdskampagner og trafikkultur	0	14
• andet	0	14

Generelt kan det konkluderes, at de forhold, som cyklisterne finder problematiske, også er de forhold, som Københavns Kommune i forvejen har stor fokus på. Temaerne fremgår ovenfor. F.eks. indgår de fleste af ønskerne til cykelstier i Cykelstiprioriteringsplan 2006-2016. Ligeledes ønsker Forvaltningen at foretage et eftersyn af eksisterende cykelstier og tilhørende kryds med henblik på at forbedre forholdene der, både i forhold til cyklisterens sikkerhed og tryghed. Cyklisterne har bemærkelsesværdig stor fokus på tryghedsforholdene i kryds, en indsats som hidtil har foregået ad hoc mens der har været stor fokus på trafiksikkerheden. Endelig kan nævnes, at forvaltningen forventer at have en Cykelparkeringsstrategi klar til politisk godkendelse i løbet af efteråret 2006.

Vurderingen af de indkomne høringssvar er beskrevet efterfølgende i dette notat. På baggrund af høringen, øvrige henvendelser til Vej & Park, eksisterende planer samt Vej & Parks egne ønsker, foreslår Teknik- og Miljøforvaltningen, at der gennemføres projekter for 25 mio.kr. til forbedring af cyklisterens forhold. Følgende tabel er en oversigt over de udvalgte projekter, og den geografiske fordeling ses af bilag 2.

Generelt er der blevet gennemført mange projekter til forbedring af cyklisterens fremkommelighed, sikkerhed og tryghed, og efterhånden bliver projekterne mere og mere komplicerede, da de har konsekvenser for mange andre ting, eksempelvis parkeringspladser, dårligere biltrafikafvikling, bus-

fremkommelighed etc. Der vil således i nogle tilfælde være tale om en afvejning mellem cyklisternes – herunder skolebørnenes – fremkommelighed, sikkerhed og tryghed og så de øvrige parter, f.eks. biler, p-billet indtægter etc. I dette bilag er det beskrevet, om projekterne fremmer en sikker skolevej, samt hvilke konsekvenser projekterne har for f.eks. nedlæggelse af parkeringspladser eller afvikling af biltrafikken samt de økonomiske konsekvenser af at nedlægge parkeringspladser i betalingszonen og sammenhængen med implementering af parkeringsstrategien.

Sted	Beskrivelse	Anledning og konsekvenser	Forventet pris, mio.kr.
<b>Anlæg af nye cykelstier og cykelbaner</b>			
Nørre Voldgade mellem Vendersgade og Jarmers Plads  (se s.9)	Cykelstier i højre side af lokalkørebane, hvor der i dag er kantstensparkering. Understøtter børnenes vej til Natalie Zahles Skole	Cyklisthøring, henvendelser, prioriteret i Cykelstiprioriteringsplan og udpeget som uheldsramt. Projektet forventes at sikre cyklisterne, så de ikke kommer til skade på strækningen og ligeledes føler sig trygge. Ligeledes kan fodgængernes tryghed og fremkommelighed forbedres, da der ikke længere vil være bildøre, som åbnes ud på det relativt smalle fortov langs H.C. Ørstedsparken. Løsningen vil betyde nedlæggelse af 63 parkeringspladser, der alle ligger i rød betalingszone (tab. ca. 3.7 mio.kr.pr.år). I parkeringshuset på Israels Plads er der en gennemsnitlig parkeringsdækning på 60% i dagtimerne ud af et samlet antal p-pladser på godt 1200. Dvs. der er god dækning i nærområdet.	3,5
Øresundsvej mellem Amagerbrogade og Kirkegårdsvej  (se s.12)	Cykelstier og cykelbaner sikrer tryk forbindelse til skolerne i området samt til Amager Strandpark Resten af strækningen fra Kirkegårdsvej til Amager Strandvej forventes renoveret i forbindelse med et større driftsarbejde. Projektet vil omfatte etablering af cykelstier/cykelbaner.	Prioriteret i Områdeløft for Øresundsvejskvarteret, høring samt forsøg i Miljøtrafikugen 2005. Forslaget kan føre til nedlæggelse af 20-25 parkeringspladser lige uden for blå betalingszone. I karreerne umiddelbart op til Øresundsvej vurderes der at være et overskud af parkeringspladser. I forbindelse med gennemførelse af forsøget i Miljøtrafikugen, har forvaltningen ikke modtaget reaktioner, som tyder på problemer med parkeringsdækningen.	3,5
Hillerødgade, Nørrebrogade til kommunegrænsen med Frederiksberg  (se s.11)	Cykelstier giver god forbindelse i cykelstinet mellem Nørrebro og Brønshøj/Vanløse og giver en mere tryk skolevej i området.	Prioriteret i Cykelstiprioriteringsplan samt Trafikplan Nørrebro Park. Projektet kan betyde en reduktion af parkeringen (uden for det fremtidige betalingsparkeringsområde) på Hillerødgade på 5-6 pladser. Analyser i forbindelse med Trafikplan Nørrebro Park Kvarter viser, at parkeringskapaciteten i området er tilstrækkelig til, at det ikke fører til parkeringsproblemer.	4,7

Sted	Beskrivelse	Anledning og konsekvenser	Forventet pris, mio.kr.
Lille Kongensgade (se s.11)	Cykelsti og cykelbane i nordlig side til sikring af cyklister mod ensretningen	Prioriteret i Cykelstiprioriteringsplan samt udpeget som cykelforbindelse i Cykelpolitik. Projektet vil betyde nedlæggelse af 6 p-pladser, der alle ligger i rød betalingszone (tab ca. 450.000 kr.pr.år).	1,6
Niels Juels Gade – Christians Brygge (se s.8)	Cykelstier og cykelbaner for at skabe sammenhæng i cykelstinet mellem Christians Brygge og Holmens Kanal	Prioriteret i Cykelstiprioriteringsplan Forslaget medfører ikke ændring i antallet af parkeringspladser.	1,0
<b>Forsøg med alternativ løsning på særligt problematiske strækninger</b>			
Enghavevej og Kingosgade (se s.9)	Særlig problematisk strækning grundet vejbredden. Forsøg med smal cykelbane i den ene vejside. Forsøget evalueres	Cyklisthøring, henvendelser, prioriteret i Cykelstiprioriteringsplan og Vesterbro Trafik- og Byrumsplan. Projektet vil betyde nedlæggelse af 15 p-pladser i blå zone (tab ca. 50.000 kr.pr.år). Derudover kan det få betydning for trafikafviklingen og evt. bus 3A's fremkommelighed, da de højresvingende biler nu må vente på de ligeudkørende cyklister. Evalueringen må vise, om trafikafviklingen generes i en sådan grad, at projektet ikke er hensigtsmæssigt.	0,8
<b>Anlæg af nye cykelstier og cykelbaner i alt</b>			<b>15,1</b>
<b>Forbedringer for cyklister i kryds</b>			
Jarmers Plads (Nørre Voldgade) (se s.14)	Blåt cykelfelt eller cykelsti skal gøre det mere trygt at krydse H.C. Andersens Boulevard til Nørre Voldgade	Cyklisthøring, henvendelser mm. Projektet er neutralt i forhold til biltrafikafviklingen, men betyder at der må nedlægges ca. 4 p-pladser i rød betalingszone (tab. ca.200.000 kr.pr.år).	2,0
Øster Farimagsgade/Sølvgade (se s.15)	Ændret afstrikning skal sikre bedre plads til cyklister	Cyklisthøring, henvendelser mm. Projektet er neutralt i forhold til biltrafikafviklingen og betyder ikke nedlæggelse af p-pladser.	0,1
Fembenede kryds Ålekistevej/Peter Bangsvej/Ålholmvej/Grøndals Parkvej (se s.15)	Blå cykelfelter skal øge overskueligheden og dermed trygheden for cyklisterne	Cyklisthøring, henvendelser mm. Projektet er neutralt i forhold til biltrafikafviklingen og betyder ikke nedlæggelse af p-pladser.	0,1

Sted	Beskrivelse	Anledning og konsekvenser	Forventet pris, mio.kr.
Englandsvej mod Amagerbrogade (se s.16)	Cykelsti helt frem i kryds giver bedre plads til cyklister, der ellers bliver klemt. Understøtter børnenes skolevej i området.	Cyklisthøring, henvendelser mm. Projektet giver større tryghed og sikkerhed for cyklisterne – herunder skolebørnene i området. Men det kræver nedlægelse af venstresvingsbane fra Englandsvej til Amagerbrogade, hvilket er i overensstemmelse Trafikplan Amager og Byrumshandlingsplan, hvor trafikken på Amagerbrogade skal nedrosles. De venstresvingende biler forventes enten at benytte Peder Lykkesvej/Røde Mellemvej, Sundholmsvej/Tingvej eller Øresundsvej. Omvendt giver det en bedre fremkommelighed for bilisterne, der kører fra Øresundsvej til Englandsvej, idet grøntiden her kan forlænges.	0,5
Ny Kongensgade/H.C. Andersens Boulevard (se s.13)	Cykelbane i nordlig side giver mere trygge forhold for cyklister og skolebørn i området	Cyklisthøring, henvendelser mm. Projektet giver trygge forhold for cyklister, men må forventes at forringe kapaciteten i krydset for biltrafikken fra Ny Kongensgade ud på H.C.Andersens Boulevard, da højresvingende biler skal holde tilbage for ligeudkørende cyklister. Samtidig betyder projektet nedlæggelse af 9 p-pladser i rød betalingszone (tab ca. 315.000 kr.pr.år).	0,1
Bredgade/Dronningens Tværgade (se s.14)	Sikring af plads til venstresvingende cyklister	Cyklisthøring, henvendelser mm. Projektet er neutralt i forhold til biltrafikafviklingen og betyder ikke nedlæggelse af p-pladser.	0,5
<b>Forsøg i kryds med afkortede cykelstier</b>			
Njalsgade ved Ørestads Boulevard/Artillerivej (se s.13)	Forsøg med smal cykelbane i nordlig side fra cykelsti til Artillerivej skal gøre det mere trygt for cyklisterne og skolebørnene, der kører ad Njalsgade mod vest – forsøget evalueres	Cyklisthøring, henvendelser mm. De to kryds Njalsgade/Ørestads Boulevard og Njalsgade/Artillerivej har i forvejen kapacitetsproblemer, som forventes løst vha. Ørestad Boulevards forlængelse til Artillerivej. Dette projektet vurderes at give en forøgelse af kapacitetsproblemerne, da de højresvingende biler må holde tilbage for cyklisterne. Forsøget evalueres.	0,2
Tuborgvej ved Emdrupvej mod nord (se s.13)	Forsøg med smal cykelbane i cykelsti til Emdrupvej – forsøget evalueres	Cyklisthøring, henvendelser mm. Der er god kapacitet i krydset og projektet forventes ikke at få negative konsekvenser.	0,1

Sted	Beskrivelse	Anledning og konsekvenser	Forventet pris, mio.kr.
<b>Forsøg med felt til cyklister foran bilerne ("Hollandsk model")</b>			
Nørregade ved Vestergade mod Gammeltorv (se s.13)	Forsøg med "Hollandsk" model, hvor en smal cykelbane fører frem til et felt til cyklisterne foran de ventende biler. Forsøget evalueres	Cyklisthøring, henvendelser mm. De to steder vurderes velegnede såvel i forhold til cykel- som biltrafikken, og der forventes ikke kapacitetsmæssige problemer	0,1
Vestergade ved Vester Voldgade (se s.13)	Forsøg med "Hollandsk" model, hvor en smal cykelbane fører frem til et felt til cyklisterne foran de ventende biler. Forsøget evalueres		0,2
Evaluering af 5 forsøg (se s.13)		Evalueringen kan vise, at nogle forsøg ikke fungerer efter hensigten og derfor ikke kan gennemføres permanent.	0,5
<b>Forbedringer for cyklister i kryds i alt</b>			<b>4,4</b>
<b>Cykelparkeringsindsats</b>			
Indre Nørrebro (se s.17)	"Grib-kampagnen" gennemføres i området afgrænset af Jagtvej, Tagensvej, Fredensgade og Sortedams Dossering. Cykelstativer opstilles.	Cyklisthøring, henvendelser mm. Hvorvidt projektet betyder nedlæggelse af enkelte p-pladser, afhænger af hvor cykelstativer konkret placeres.	<b>2,8</b>
Ved Nørreport (se s.17)	"Grib-kampagnen" gennemføres i området afgrænset af Nørre Voldgade, Gothersgade, Nørre Søgade og Gyldenløvesgade. Cykelstativer opstilles		
<b>Pilotprojekt med grøn bølge – "Ikke en fod til jorden"</b>			
Nørre Farimagsgade (se s.15)	Forsøg med grøn bølge mellem Gothersgade og Ahlefeldtsgade. Forsøget evalueres og der gennemføres kampagne	Cyklisthøring, henvendelser mm. Projektet kan betyde dårligere fremkommelighed for biler og busser, hvilket vil blive evalueret	<b>0,5</b>

Sted	Beskrivelse	Anledning og konsekvenser	Forventet pris, mio.kr.
<b>Grønne cykelruter</b>			
Søruten (se s.17)	Udvikling af løsningsmodeller samt gennemførelse af dialogproces. Søruten har blandt andre betydning for skolebørn.	Cyklisthøring og Grønne Cykelruter. Forvaltningen er af BR, jf. BR-beslutning H23 på mødet d. 6. oktober 2005, blevet pålagt at fremkomme med forslag til etablering af en cykelrute langs søerne ud mod Brokvartererne, fra Vesterbro til Østerbro. Høringen samt den tidligere proces har vist, at der er modsatrettede ønsker til dette areal langs søerne, og en udvidet projektudviklingsproces med borgerdialog må forventes at kunne give større forståelse og forankring blandt de forskellige brugere og samtidig give konkrete input til udformningen.	<b>0,2</b>
<b>Adfærdskampagner</b>			
I København (se s.19)	Med fokus på bedre trafikultur gennemføres en længerevarende kampagne 2006-08	Cyklisthøring, Trafik- og Miljøplan og Cykelpolitik	<b>0,5</b>
I København (se s.19)	Med fokus på cyklisters – herunder skolebørns – sikkerhed gennemføres en længerevarende kampagne 2006-08	Cyklisthøring, Trafik- og Miljøplan, Cykelpolitik og Trafiksikkerhedsplan	<b>0,5</b>
<b>I alt projekter</b>			<b>24,0</b>
<b>Øget ressourcetræk, projektudvikling</b>			<b>1,0</b>
<b>I alt til forbedring af cyklisters forhold</b>			<b>25,0</b>

Syv af de foreslåede projekter betyder nedlæggelse af tilsammen ca. 120 parkeringspladser, heraf 73 i rød betalingszone, 9 i grøn og 15 i blå zone, mens de sidste ca. 25 pladser er i de ydre brokvarterer uden betaling. Især projektet på Nørre Voldgade reducerer antallet af p-pladser kraftigt – 63 p-pladser.

De økonomiske konsekvenser i tabte billetindtægter er beregnet på baggrund af takst og en vurdering af belægningsprocenten:

- 73 pladser i rød zone: ca. 4.3 mio.kr. pr. år (Nørre Voldgade, Jarmers Plads og Lille Kongensgade)
- 9 pladser i grøn zone: ca. 0.3 mio.kr. pr. år (Ny Kongensgade)
- 15 pladser i blå zone: ca. 0,05 mio.kr. pr. år (Enghavevej)

I henhold til forligskredsen fra Parkeringsstrategien skal økonomien i forbindelse med nedlæggelse af p-pladser i betalingszonerne håndteres som følger (1. december 2005):

*”Så længe niveauet for nedlæggelser af pladser overholdet niveauet for de seneste år, kan problemet umiddelbart håndteres over kassen (...). Såfremt der i konkrete sager fra Teknik- og Miljøforvaltningen nedlægges et stort antal parkeringspladser, skal dette finansieres i den konkrete indstilling, da der ellers ikke bliver foretaget den i parkeringsaftalen forudsatte kasseopbygning.”*

Forvaltningen vurderer på denne baggrund, at projekterne på hhv. Enghavevej, Jarmers Plads, Ny Kongensgade og Lille Kongensgade kan håndteres over kassen, dvs. nedlæggelsen af p-pladserne på Enghavevej ikke skal medregnes i de 1.000 pladser der skal nedlægges i de indre brokvarterer i forbindelse med implementering af p-strategien.

Indtægtstabet grundet nedlæggelse af 63 parkeringspladser på Nørre Voldgade forventes ligeledes finansieret over kassen af merprovenuet for parkeringsstrategien. Nedlæggelse af 63 pladser er af et sådan omfang, at det vil betyde, at etablering af et antal parkeringspladser i konstruktion må udskydes til 2015.

I det følgende beskrives forslag og vurdering heraf temavist. Det skal understreges, at der ikke er tale om en gennemgang af hvert enkelt forslag men derimod principperne. Kun hvis et helt konkret forslag er prioriteret i en anden sammenhæng (f.eks. Cykelstiprioriteringsplan eller Trafiksikkerhedsplan for København), eller hvis der er tale om en særlig geografisk bestemt problemstilling, beskrives det konkrete forslag. I parentes angives nummeret på det/de forslag, som omhandler det pågældende tema med henvisning til bilag 1a og 1b, hvor detaljerne om det konkrete forslag kan ses.

De mange høringsforslag vil generelt indgå i Vej & Parks vurdering og planlægning af fremtidige indsatser til forbedring af cyklisternes forhold.

## **2. Sikkerhed og tryghed**

Som trafikant i byen tænker man mest på, om det er rart og trygt eller ubehageligt og utrygt at færdes på vejene. Det fremgår tydeligt af de forslag, som er indkommet under høringen. Som tekniker skelner man mellem, om et sted er sikkert, og om det er trygt. Et sikkert sted er nemlig ikke nødvendigvis trygt eller omvendt. Det skyldes, at når vi som trafikanter føler os utrygge ved situationen, så færdes vi meget forsigtigt, og ligeledes hvis vi føler os meget trygge, så er vi knap så opmærksomme, dvs. der sker ofte flere uheld.

Som eksempel på denne situation kan nævnes cykelstier op til vejkryds. Cyklisterne føler sig sikre, fordi et areal er reserveret til dem. Men erfaringen siger, at cykelstier op til kryds, hvor der er mange højresvingende biler, kan give flere cyklistuheld end de kryds, hvor cyklisterne føler sig mere utrygge, fordi de kort før krydset skal flette med bilerne.

Det er vigtigt at forbedre cyklisternes tryghed, men ikke på bekostning af sikkerheden. Dvs. at det skal overvejes nøje, hvilken løsning der anvendes de forskellige steder i byen, således at vi minimerer antallet af uheld samtidig med at vi skaber trygge forhold, og således at vi ikke skaber flere uheld i vores forsøg på at gøre det mere trygt at færdes i byen. Afvejningen imellem disse to forhold vil fremgå af beskrivelsen under hvert enkelt tema, hvor det er relevant.

### **Sikre skoleveje**

Københavns Kommune har via en særlig pulje til skolevejsprojekter til stadighed fokus på sikre skoleveje i København, både til fods og på cykel. Sikre skoleveje handler om at gøre det sikkert men især også at gøre det trygt for skolebørnene at færdes på gåben eller cykel til skole. Oftest etablerer Vej & Park hastighedsdæmpende foranstaltninger og bedre krydsningsmuligheder, men på visse strækninger er det også nødvendigt med cykelstier eller cykelbaner. Cykelstiprioriteringsplanen omfatter nogle strækninger, som anbefales etableret i forbindelse med et skolevejsprojekt. Her

kan nævnes Vennemindevej, Carl Jacobsens Vej og Brønshøjvej, som alle er nævnt af cyklisterne i høringen. I denne høring har flere cyklister peget på Carl Jacobsens Vej som et særligt problem for skolebørnene – en vej som må forventes at blive mere trafikeret, når Ny Ellebjerg Station åbner. (4, 36, 40, 59, 74 og 75) Da der er tale om en lang strækning, vil det blive et cykelstiprojekt til ca. 9 mio.kr., hvilket, forvaltningen vurderer, er for stort et projekt at gennemføre i denne sammenhæng. Det vil evt. være muligt at prioritere den ind på Vej & Parks investeringsplan efter 2007. Samtidig skal det nævnes, at Vej & Park vil indstille at gennemføre et skolevejsprojekt på strækningen mellem Sjælør Boulevard og Trekronergade i 2006 ved hjælp af hastighedsdæmpende foranstaltninger.

Ca. en tredjedel af de udvalgte projekter til udmøntning af budgetforligets 25 mio.kr. til cyklistforbedringer understøtter børnenes skolevej, hvilket fremgår af beskrivelserne af hver enkelt projekt.

### 3. Strækninger og nye cykelstier

I november 2005 blev en revideret Cykelstiprioriteringsplan 2006-2016 godkendt i Bygge- og Teknikudvalget. Sammenlignes de indkomne forslag fra cyklisterne med de cykelstier, som er omfattet af Cykelstiprioriteringsplanen, er der i mange tilfælde tale om sammenfaldende ønsker. Af bilag 1c fremgår, hvorledes forslagene hænger sammen med Cykelstiprioriteringsplanens prioriterede liste samt bruttoliste etc. Der er dog også forslag til cykelstier, som ikke er omfattet af Cykelstiprioriteringsplanen. Generelt vurderer Vej & Park, at der er behov for at foretage et eftersyn af eksisterende forbindelser og kryds for at se, om der kan gøres forbedringer, sådan som det også fremgår af Cykelstiprioriteringsplanen.

I det følgende beskrives cyklisternes ønsker til strækningerne under forskellige temaer.

#### Generelt flere cykelstier

Cyklisterne ønsker flere og bredere cykelstier, og der er som nævnt forslag til cykelstier på mange konkrete strækninger, jf. bilag 1c. Mange af strækningerne er allerede omfattet af Cykelstiprioriteringsplanen, og strækningerne i Cykelstiprioriteringsplanen udgør et hele, således at når alle strækninger er etableret, så hænger cykelstinet sammen. Der afsættes løbende midler til realisering af Cykelstiprioriteringsplanen på Vej & Parks investeringsplan. I 2006-2007 planlægger Vej & Park at etablere cykelstier på Nordre Fasanvej mellem kommunegrænse og Ørnevej, på Grøndals Parkvej mellem Linde Allé og Jernbane Allé samt på Frederiksborgvej mellem Frederikssundsvej og Rentemestervej.

Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår, at der anvendes 1 mio.kr. til etablering af cykelstier og cykelbaner på Niels Juels Gade og Christians Brygge. Cykelstier i Niels Juels Gade og på Christians Brygge vil skabe sammenhæng i cykelstinet mellem Christians Brygge og Holmens Kanal. På Christians Brygge (under Knippelsbro) etableres cykelstier/-baner frem til krydset med Havnegade. I Niels Juels Gade etableres i østsiden forstærket cykelbane med parkeringsbåse udenpå, mens der i vestsiden etableres en ren cykelbane (der er standsningsforbud ud for Nationalbanken). Forslaget medfører ikke ændring i antallet af parkeringspladser.

#### Særligt problematiske strækninger

Cykelstiprioriteringsplanen omfatter nogle særligt problematiske strækninger, dvs. strækninger hvor det ikke er muligt at etablere cykelfaciliteter i de bredder, der normalt anvendes i Københavns Kommune. Nogle af cyklisterne peger på to af disse strækninger, Stormgade og Enghavevej/Kingosgade. (6, 37, 50, 54, 58 og 65)



Der er behov for at tænke nyt på netop denne type strækninger, og Forvaltningen foreslår derfor, at der anvendes 0,8 mio.kr. til at gennemføre et forsøg på Enghavevej/Kingosgade med alternative løsninger, som f.eks. en smallere cykelbane i den ene vejside (hvor der sker flest uheld) samt nogle justeringer i krydset ved Vesterbrogade.

Forsøget skal evalueres både i forhold til sikkerhed (konflikt- og adfærdsstudier til forebyggelse af uheld, antal uheld og fremkommelighed), tryghed (cyklisternes holdning) og fremkommelighed (biler, busser, cykler og fodgængere) før og under forsøget. Forsøget skal give input til, hvorledes vi kan løse problemerne på disse særligt problematiske strækninger i byen, hvor vi ikke kan anvende de ideelle løsninger som i resten af byen.

Projektet vil betyde nedlæggelse af 15 p-pladser i blå zone, hvilket vurderes at betyde et tab i billetindtægter på knap 50.000 kr. pr. år. I henhold til parkeringsforligskredsens notat af 1. december 2005 vurderer forvaltningen, at dette tab kan finansieres over kassen.

### **Handelsgader**

På handelsgaderne er der mange interesser – god plads til fodgængere, mulighed for bilparkering, sikre cykelforhold, biltrafik, udeservering etc. Det er vanskeligt at få plads til alle funktioner, hvilket bl.a. er årsagen til, at der ikke er cykelstier på Istedgade i dag. Istedgade er den strækning, som flest cyklister (6) ønsker skal have cykelstier. (5, 22, 32, 44, 46, 50, 54 og 61)

Cykelstiprioriteringsplanen omfatter cykelstier i enderne af Istedgade ud mod hhv. Enghavevej og Reventlowgade. Vesterbro Trafik- og Byrumsplan omfatter ikke cykelstier på Istedgade, da ønsket er at omdanne Istedgade til en Miljøprioriteret handelsgade. Forslaget går her ud på at dæmpe hastigheden og skabe bedre plads til fodgængerne samt et smukkere gaderum. Denne løsning er ikke mulig, hvis der skal være plads til cykelstier.

Således er der i disse handelsgader – Nordre Frihavnsgade har samme problematik – behov for en prioritering blandt de forskellige funktioner; handel, bil- og cykeltrafik, fodgængere, æstetik mv. Der vil som oftest være tale om dyre løsninger, som kan være komplicerede at gennemføre.

### **Lokalkørebaner**

Flere steder i byen findes lokalkørebaner som både er beregnet til cykeltrafik og giver adgang til parkeringspladser for biler. I nogle lokalkørebaner er der kun parkering i venstre side, mens der i andre er parkering i både venstre og højre side. Det er især sidstnævnte som giver de store sikkerheds- og tryghedsmæssige problemer for cyklisterne, og de er derfor højt prioriterede i Cykelstiprioriteringsplanen. Mange af cyklisterne nævner disse lokalkørebaner som et problem, f.eks. Nørre Voldgade, H.C. Andersens Boulevard og Blegdamsvej. (5, 6, 35, 54 og 62)

Etablering af cykelstier i disse lokalbaner vil dog kræve, at parkeringen i højre side som minimum må fjernes, dvs. det vil betyde en reduktion i antallet af parkeringspladser, herunder holdemuligheder f.eks. for turistbusser ved Tivoli.

Forvaltningen foreslår, at der anvendes 3,5 mio.kr. til at forbedre cyklisternes forhold på Nørre Voldgade, idet der i løbet af femårsperioden 2000-2004 er registreret fem uheld, hvoraf de fire har resulteret i, at en cyklist er kommet til skade. Således foreslår Forvaltningen, at kantstensparkeringen i højre side fjernes til fordel for en cykelsti, der samtidig vil beskytte cyklisterne mod at blive ramt af biler, der bakker ud fra skråparkeringen i venstre side af lokalkørebanen. Ligeledes kan fod-

gængernes tryghed og fremkommelighed forbedres, da der ikke længere vil være bildøre, som åbnes ud på det relativt smalle fortov langs H.C. Ørstedsparken. Projektet vil således forbedre børnenes vej til Natalie Zahles Skole. Løsningen vil betyde nedlæggelse af 63 parkeringspladser, der alle ligger i rød betalingszone. I parkeringshuset på Israels Plads er der en gennemsnitlig parkeringsdækning på 60% i dagtimerne ud af et samlet antal p-pladser på godt 1200. Dvs. der er god dækning i nærområdet.

Indtægtstabet på godt 3.7 mio.kr. årligt grundet nedlæggelse af disse parkeringspladser forventes finansieret over kassen af merprovenuet for parkeringsstrategien. Nedlæggelse af 63 pladser er af et sådan omfang, at det vil betyde, at etablering af et antal parkeringspladser i konstruktion må udskydes til 2015.

### **Bredere cykelstier**

Syv af forslagene går på, at cykelstierne skal være bredere, så der bliver bedre plads til de mange cykler herunder også Christianicykler o.lign. Kun et forslag udpeger en konkret strækning, Amagerbrogade mellem Elbagade og Uplandsgade, de øvrige forslag er generelle for hele byen. (2, 5, 7, 11, 35 og 61)

Bygge- og Teknikudvalget godkendte på mødet den 25. august 2004 (BTU 391/2004) en indstilling vedrørende kapaciteten på cykelstierne. På baggrund af tællinger af dagens trafik, den forventede udvikling i cykeltrafikken, cykelstiernes aktuelle bredde samt vejreglernes retningslinier vedr. kapacitet for cykeltrafik har forvaltningen foretaget en vurdering af, hvilke strækninger der har kapacitetsproblemer på cykelstierne nu og i 2010.

Forvaltningen anbefaler, at der skabes synlige og mærkbare resultater ved at koncentrere indsatsen på de forholdsvist få strækninger, hvor problemerne er meget store og til gene for mange cyklister dagligt. Østerbrogade (Triangeln – Sortedam Dossering), Nørrebrogade (Dr. Louises Bro - Kapelvej), Dronning Louises Bro, Børsgade og Torvegade er blandt de mest belastede strækninger.

### **Cykelbaner**

I høringen fremhæver nogle cyklister, at de ønsker flere cykelstier og færre cykelbaner. Det skyldes, at cykelbanerne opfattes som utrygge, og at bilisterne ikke respekterer dem. En enkelt peger på, at cykelbaner er en god løsning, hvis det kan sikre, at flere strækninger får bedre forhold for cyklisterne. (5, 35, 71 og 79)

Af Cykelstiprioriteringsplanen fremgår det, at Forvaltningen fortsat anbefaler at etablere cykelbaner eller forstærkede cykelbaner på strækninger, hvor dette er forsvarligt, og hvor det kan forventes, at en cykelbane vil blive respekteret af bilisterne. Den primære årsag hertil er, at cykelbanerne er billigere at etablere end cykelstier, og fordi forvaltningen – trods nogle cyklisters bekymringer – vurderer, at cykelbanerne fungerer efter hensigten langt de fleste steder. Dog omfatter Cykelstiprioriteringsplanen opgradering af nogle strækninger fra cykelbaner til egentlige cykelstier, da de her ikke fungerer efter hensigten. Det drejer sig bl.a. om Nørre Farimagsgade mellem Gothersgade og Ahlefeldtsgade samt Store Kongensgade.

### **Cykling mod ensretningen**

Flere steder i byen har cyklisterne en dårlig fremkommelighed, fordi vejene er ensrettet. Det fremhæver flere cyklister som et problem, og særligt Brømerholm peges på af flere. (5, 6, 10, 25, 26, 36 og 63) Forvaltningen har i flere omgange skitseret på en løsning, hvor cyklister kan køre mod ens-

retningen på Bremerholm, da det regnes som en væsentlig bedring af fremkommeligheden for cyklisterne i Indre By. Der er plads til en modstrøms cykelsti mellem Gothersgade og Lille Kongensgade, mens det har vist sig, at den sidste strækning til Holmens Kanal er kompliceret, så længe biltrafikken prioriteres som den gør på strækningen. Derfor har Forvaltningen anbefalet, at en løsning på Bremerholm – og ligeledes Gothergade mellem Kgs. Nytorv og Kronprinsessegade – ændres i sammenhæng med en samlet ændring i trafikafviklingen i et større område i Indre By. Andre strækninger, som f.eks. Lille Kongensgade eller Østbanegade vurderes umiddelbart at kunne gennemføres.

Forvaltningen anbefaler, at der anvendes 1,6 mio.kr. til Lille Kongensgade, hvilket vil forbedre fremkommeligheden for cyklister i Indre By væsentligt, idet der vil være en dobbeltrettet cykelforbindelse mellem Kgs. Nytorv og Rådhuspladsen. Projektet vil betyde nedlæggelse af 6 p-pladser i rød betalingszone, hvilket vurderes at betyde et tab i billetindtægter på knap 450.000 kr. pr. år. I henhold til parkeringsforligskredsens notat af 1. december 2005 vurderer forvaltningen, at dette tab kan finansieres over kassen.

### Missing Links

Der findes rundt omkring i byen flere cykel- og gangsmutveje mellem det overordnede cykelstinet. I høringen er nævnt en forbindelse fra Fælledparken til Fredrik Bajers Plads, en forbindelse fra Carl Jacobsens Vej til Høfdingsvej og på østsiden af Ålekistevej ved Damhussøen. (6, 28 og 40) Forbindelsen fra Carl Jacobsens Vej til Høfdingsvej er der taget højde for i lokalplanen for F.L. Smidt grunden, og Vej & Park har tidligere overvejet, hvordan fremkommeligheden for cyklisterne fra Fælledparken mod Nørre Allé og Tagensvej kan forbedres, uden at finde en egentlig løsning. Sådanne smutveje findes der mange af i byen, og der er behov for en kortlægning heraf, således at kommunen kan forbedre disse smutveje og dermed cyklisternes fremkommelighed generelt.

### Strækninger som indgår i andre projekter eller planer

Nogle af de strækninger, som nævnes af cyklisterne i høringen, får cykelstier i forbindelse med at et andet projekt gennemføres, nemlig på Artillerivej og Folke Bernadottes Allé. Sidstnævnte forventes gennemført i 2006, mens Artillerivej afventer de endelige beslutninger om finansiering. (55, 74, 75 og 76)

Rantzausgade udpeges af nogle cyklister som en utryk strækning, og der sker også en del uheld. Derfor vil strækningen blive vurderet i forhold til kommunens indsats for bedring af trafikikkerheden, evt. som en del af en 40 km/t hastighedszone. (6 og 32)

I forbindelse med udarbejdelsen af trafik- og byrumsplaner i de forskellige bydele, kvarterløftsområder etc. fremkommer ønsker om cykelstier og cykelbaner. Forvaltningen foreslår, at der anvendes midler til at realisere et projekt fra to af disse områder i overensstemmelse med Cykelstiprioreringsplanen, Kvarterløft Nørrebro Park og Øresundsvej Områdeløft:

- Cykelstier på Hillerødgade fra Nørrebrogade til kommunegrænse med Frederiksberg vil give trygge adgangsforhold til Nørrebrocykelruten og skolerne i området. Samtidig vil det give en god forbindelse på tværs mellem Nørrebrogade og Brønshøj/Vanløse. Projektet kan betyde en reduktion af parkeringen (uden for det betalingsparkeringszonen) på Hillerødgade på ca. 15 % dvs. 5-6 pladser. Analyser i forbindelse med Trafikplan Nørrebro Park Kvarter viser, at parkeringskapaciteten i området er tilstrækkelig til, at det ikke fører til parkeringsproblemer. Forventet pris 4,7 mio. kr.

- På Øresundsvej mellem Amagerbrogade og Kirkegårdsvej er det meget utrygt at være cyklist, og der færdes skolebørn på strækningen. (75) Et forsøg med afstribede cykelbaner i Miljøtrafikugen 2005 har vist, at det kan lade sig gøre at etablere cykelsti (og på kortere strækninger evt. cykelbaner). Hermed vil det blive mere trygt at cykle her både på vej til skole og til Amager Strandpark. Forslaget kan føre til nedlæggelse af 20-25 parkeringspladser lige udenfor det fremtidige betalingsparkeringsområde. I karreerne umiddelbart op til Øresundsvej vurderes der at være et overskud af parkeringspladser. I forbindelse med gennemførelse af forsøget i Miljøtrafikugen, har forvaltningen ikke modtaget reaktioner, som tyder på problemer med parkeringsdækningen. Af plads- og prismæssige årsager vil strækningen nærmest Amagerbrogade formentlig blive udført med cykelbaner. Forventet pris 3,5 mio. kr. Resten af strækningen fra Kirkegårdsvej til Amager Strandvej forventes renoveret i forbindelse med et større driftsarbejde. Projektet vil omfatte etablering af cykelstier/cykelbaner.

### **Cykling på tværs af pladser**

På de fleste af byens pladser er det ikke tilladt at cykle af hensyn til fodgængerne samt af æstetiske årsager. Problemet er, at cyklisterne mange steder cykler der alligevel, fordi det ellers vil betyde, at de skal cykle en omvej. Rådhuspladsen nævnes af nogle af cyklisterne som et problem, men også på Enghave Plads kan problemet observeres. (54, 61 og 70) Det er til irritation for fodgængerne, når cyklisterne cykler hvor det passer dem på pladsen, og det er til gene for cyklisterne, at de skal køre en omvej. Høringen kunne give anledning til at finde en løsning på dette problem, evt. ved at gennemføre et forsøg på en plads i byen.

### **Bedre adskillelse mellem trafikanter**

En del forslag går på at adskille trafikanterne bedre, både cykler og biler men også cykler og fodgængere, f.eks. ved opsætning af hegn (42, 75 og 78). Det er traditionelt set kun en mild form for adskillelse, som anvendes i København, nemlig kantsten. En egentlig adskillelse med hegn eller lignende vil være meget pladskrævende (kræver et stort frirum for alle trafikanter, da der ikke længere er en fleksibel zone mellem de forskellige trafikanter). Samtidig vil det formentlig kunne betyde, at der ville ske flere uheld i krydsene, hvor de forskellige trafikarter uundgåeligt vil mødes. Jo større fysisk adskillelse af trafikanterne på strækningerne, jo mindre opmærksom vil de være på hinanden, når de mødes. Endelig vil et hegn skabe en barriere på strækningen, og det vil ikke bidrage til at forskønne gaderummet. I stedet bør der fokuseres mere på vores trafikultur og på adfærdskampagner, se senere afsnit.

### **Knallerter og scootere**

Flere af cyklisterne ønsker, at knallerter og scootere skal væk fra cykelstierne, fordi de er til stor gene for cyklisterne (3, 58, 61, 75 og 80). Det vil kræve en lovændring samt en diskussion af, hvor de så skal køre. Indtil en løsning findes, vil det være hensigtsmæssigt at gennemføre en kampagne rettet mod knallertkørere om at vise hensyn og god trafikultur.

### **3. Kryds eller ”punkter”**

Ligesom ønsker om cykelstier er der også rigtig mange forslag til forbedring af cyklisters forhold i forskellige kryds i byen. Dette underbygger behovet for et ”eftersyn” af krydsene og cykelstistrækningerne i kommunen med henblik på at sikre cyklisternes forhold bedst muligt, sådan som det er vedtaget i Cykelstiprioriteringsplanen.

De forskellige forslag kan grupperes inden for forskellige temaer, hvilket beskrives i det følgende. I parentes er angivet nummeret på de indkomne forslag, der omhandler det pågældende tema.

### Afkortede cykelstier – konflikt mellem svingende biler og cyklisterne

I mange signalregulerede kryds stopper cykelstierne et stykke før krydset, og cyklisterne skal så flette med højresvingende biler. Denne løsning kan afvikle flere biler, end hvis cykelstien føres helt frem til krydset. Erfaringsmæssigt er det en forholdsvis sikker løsning at afkorte cykelstien, netop fordi de højresvingende biler og de ligeudkørende cyklister bliver opmærksomme på hinanden, før der opstår en egentlig konflikt. Til gengæld føler cyklisterne sig utrygge, hvilket også fremgår af denne høring (2, 10, 11, 14, 35, 38, 45, 48, 54, 61, 63 og 70).

Høringen giver anledning til at afprøve en løsning til forbedring af trygheden, nogle af de steder hvor cykelstien er afkortet. Forvaltningen foreslår, at der i 2 kryds gennemføres forsøg med at etablere smalle cykelbaner langs kantstenen i højresvingbanen frem til selve krydset. Idéen er at gøre krydsene tryggere, uden at det går ud over sikkerheden eller afviklingen af biltrafikken.

I andre kryds foreslås det at afprøve en løsning, som kan opleves i Holland. Idéen er, at cyklisterne ved rødt lys kan placere sig foran bilerne og dermed får et forspring, når lyset skifter. Vej & Park foreslår, at der i 2 kryds etableres forsøg med højresvingbane frem til krydset suppleret med et felt til cyklisterne mellem de højresvingende bilers stopstreg og fodgængerfeltet.

Da der er tale om forsøg, vil disse løbende blive vurderet ved hjælp af konfliktstudier og/eller adfærdsundersøgelser. Krydsene er udvalgt med udgangspunkt i høringen og Vej & Parks overvejelser over, hvor forsøgene mest hensigtsmæssigt kan gennemføres.

#### Smal cykelbane

- Njalsgade ved Ørestads Boulevard og Artillerivej i nordlig side er utryk for cyklisterne, da de skal flette både med ligeudkørende biler fra Njalsgade og de biler, der svinger til venstre fra Ørestads Boulevard. En del skolebørn færdes her. Forventet pris 0,2 mio. kr. De to kryds Njalsgade/Ørestads Boulevard og Njalsgade/Artillerivej har i forvejen kapacitetsproblemer, som forventes løst vha. Ørestad Boulevard's forlængelse til Artillerivej. Dette projekt vurderes at give en forøgelse af kapacitetsproblemerne, da de højresvingende biler må holde tilbage for cyklisterne. Forsøget evalueres.
- Tuborgvej ved Emdrupvej mod nord. Forventet pris 0,1 mio.kr. Der er god kapacitet i krydset og projektet forventes ikke at få negative konsekvenser.

#### Hollandsk model

- Nørregade ved Vestergade i retning mod Gl.Torv
- Vestergade ud mod Vester Voldgade

De to steder vurderes velegnede såvel i forhold til cykel- som biltrafikken, og der forventes ikke kapacitetsmæssige problemer.

Endelig anbefaler forvaltningen, at der anvendes 0,1 mio.kr. til at etablere en cykelbane i den nordlige side af Ny Kongensgade til forbedring af cyklisternes tryghed. Det vurderes, at der færdes skolebørn på denne strækning. Projektet må forventes at forringe kapaciteten i krydset for biltrafikken fra Ny Kongensgade ud på H.C.Andersens Boulevard, da højresvingende biler skal holde tilbage for ligeudkørende cyklister. Samtidig betyder projektet nedlæggelse af 9 p-pladser i rød betalingszone, hvilket vurderes at give et tab i billetindtægter på ca. 315.000 kr. pr. år. I henhold til parkeringsforligskredsens notat af 1. december 2005 vurderer forvaltningen, at dette tab kan finansieres over kassen.

### Venstresving i lyskryds

Flere af cyklisterne peger på, at der i mange af byens kryds ikke er plads til de venstresvingende cyklister, hvilket gør det meget utrygt for cyklisterne. (11, 27, 41 og 77) Det er som oftest i signalregulerede kryds, hvor pladsen er trang, eller hvor der er rigtig mange cyklister. Som eksempel på et af de kryds, der er peget på i høringen, kan nævnes H.C. Andersens Boulevard/Titgensgade på hjørnet ved Stormgade.

Forvaltningen vurderer generelt, at det vil være uhensigtsmæssigt at etablere en egentlig bås eller opmarchbane til venstresvingende cyklister. Det vil fratage cyklisterne deres frie valg til enten at stille sig frem foran de ligeudkørende cyklister (flere steder er det nemlig muligt at stå i ly af en fodgængerhelle) eller til at stille sig til højre for de ligeudkørende cyklister foran de ventende biler i modsat retning. Nogle cyklister føler sig mest trygge på den ene måde, andre på den anden måde. Desuden vil der være stor risiko for, at båsen ikke vil kunne rumme alle de cyklister, der skal svinge til højre, hvilket vurderes at kunne skabe farlige situationer.

Forvaltningen foreslår dog, at der anvendes 0,5 mio.kr. til at etablere mere plads til de venstresvingende cyklister fra Bredgade til Dronningens Tværgade. Det er ikke et sted, som cyklisterne har peget på i høringen, men Vej & Park har løbende fået henvendelser vedr. problemerne på dette sted. Projektet er neutralt i forhold til biltrafikafviklingen og betyder ikke nedlæggelse af p-pladser.

### Uoverskuelige kryds

Der findes mange store kryds i København, hvor der færdes mange biler, cyklister og fodgængere, f.eks. på H.C. Andersens Boulevard, Hans Knudsens Plads o.lign.. Disse kryds virker ofte uoverskuelige og dermed utrygge. Samtidig har flere af disse kryds og pladser mange funktioner (f.eks. handel, busstop, S-togsstationer og Metrostationer), hvilket betyder, at mange af trafikanterne også har mål på stedet og ikke kun "skal igennem", f.eks. Trianglen, Nørreport Station etc. Disse steder er fremhævet som et problem af mange cyklister i høringen (5, 6, 10, 11, 27, 35, 41, 60 og 77) og i øvrigt får Vej & Park generelt mange henvendelser vedr. problemer af denne art.

Forvaltningen har stor fokus på at gøre disse kryds sikre, dvs. så der i hvert fald ikke sker mange uheld (sort plet arbejde), men det gør som tidligere nævnt ikke nødvendigvis, at cyklisterne føler sig mere trygge. Og netop trygheden kan være vanskeligt at gøre noget ved, netop fordi der er så meget trafik.

Nogle af krydsene/pladserne skal ses i sammenhæng med andre projekter, f.eks. nye metrostationer på cityringen. Dvs. større omlægninger eller forbedringer for cyklister vil blive løftet i sammenhæng med, at pladsen omdannes i forbindelse med metrostationen.

På baggrund af tidligere henvendelser samt høringsforslag foreslår Forvaltningen, at der anvendes 2,2 mio.kr. til forbedring af trygheden i følgende uoverskuelige kryds:

- *Jarmers Plads* (Nørre Voldgade mellem H. C. Andersens Boulevard og Vester Voldgade): På den korte strækning fra H.C. Andersens Boulevard til Vester Voldgade er det ikke helt klart, hvordan cyklister og den øvrige trafik skal placere sig i forhold til hinanden, ligesom pladsforholdene er trange. Der foreslås derfor etableret et blå cykelfelt mellem ligeudbanen og højresvingbanen. Alternativt kan etableres cykelsti langs parkeringspladsen samt en ø-løsning. Ved begge løsninger skal fortovet flyttes et par meter mod syd ind på parkerings-

pladsen. Forventet pris ca. 2 mio. kr. Det forventes, at antallet af parkeringspladser reduceres med ca. 4, hvilket vurderes at give et tab i billetindtægter på godt 200.000 kr. pr. år. I henhold til parkeringsforligskredsens notat af 1. december 2005 vurderer forvaltningen, at dette tab kan finansieres over kassen.

- *Øster Farimagsgade/Sølvgade*: En ændret afstribning vil modvirke, at cyklister, der kører ad Øster Farimagsgade mod Østerbro bliver klemt af busser, der kører for tæt på hjørnet efter krydsning af Sølvgade. Forventet pris 0,1 mio. kr. Projektet er neutralt i forhold til biltrafikafviklingen og betyder ikke nedlæggelse af p-pladser.
- *Fembenede kryds Ålekistevej/Peter Bangsvej/Ålholmvej/Grøndals Parkvej*: To blå cykelfelter vil kunne gøre krydset tryggere og mere overskueligt for cyklisterne. Forventet pris 0,1 mio. kr. Projektet er neutralt i forhold til biltrafikafviklingen og betyder ikke nedlæggelse af p-pladser.

### **Rødt lys gælder ikke for cyklister**

Flere af de indkomne forslag går på at lade cyklisterne dreje til højre i firbenede kryds eller køre ligeud i T-kryds, selvom det er rødt lys i deres retning. Det er tidligere blevet undersøgt, hvilken hjemmel der vil kunne være til at undtage cyklisterne fra det røde lys, og det er ikke muligt generelt at foretage sådan en undtagelse. Det kan kun lade sig gøre i T-kryds i den side, hvor sidevejen ikke løber til. Eller hvis der etableres en "bagomløsning", således at cykelstien kører udenom signalet. Dette er dog en meget pladskrævende løsning som kun sjældent vil kunne anvendes på eksisterende veje og kryds. Vej & Park har indledt et samarbejde med politiet om at udpege de T-kryds i kommunen, hvor det kan komme på tale at undtage de ligeudkørende cyklister for signalreguleringer. De indkomne forslag via høringen vil indgå i dette arbejde.

### **Grønne bølger og svingbaner på cykelstier op til kryds**

Det er kommunens mål at forbedre cyklisternes fremkommelighed og rejsehastighed, og noget af det, som virkelig forsinker cyklisterne er signalerne. Grønne bølger for cyklister samt opdelt cykelstier (en ligeud bane og højresvingsbane, hvor der er plads) er derfor en oplagt måde at forbedre cyklisternes fremkommelighed, og det fremhæves da også af mange cyklister (2, 6, 27, 32, 48, 56 og 68). Vanskeligheden i det projekt består i at udvælge relevante strækninger, hvor det kan lade sig gøre uden at al bil- og busstrafik bryder sammen. Byens trafikafvikling hænger nøje sammen på kryds og på tværs, så ændres der på signalerne et sted, kan det give "dønninger" et andet sted.

I Miljøtrafikugen 2004 blev der som forsøg etableret grøn bølge for cyklisterne på Nørrebrogade. Dette forbedrede cyklisternes fremkommelighed væsentligt, idet cyklisterne sparede 5 stop ind mod byen om morgenen og 4 stop ud ad byen om eftermiddagen. Tidsbesparelsen vægtet i forhold til antal cyklister var 12-13 %. Således gav den grønne bølge for cyklisterne en mærkbar forbedring af rejsehastigheden og dermed fremkommeligheden. Da forsøget kun varede en uge, var det vanskeligt at belyse konsekvenserne for bus- og biltrafikken.

Derfor foreslår Forvaltningen, at der gennemføres et pilotprojekt med en grøn bølge for cyklisterne på Nørre Farimagsgade, hvor konsekvenserne belyses ved forskellige scenarier. Projektet vil omfatte fire signalregulerede lyskryds: Gothersgade, Frederiksborggade, Vendersgade og Ahlefeldtsgade. Disse fire kryds skal i forvejen justeres, hvilket skyldes, at de to kryds Frederiksborggade/Nørre Farimagsgade og Frederiksborggade/Nørre Voldgade skal samordnes, så busserne prioriteres.

Pilotprojektet omfatter ændring af signalerne, analyser af trafikken og dens afvikling før og under forsøget – det gælder for alle trafikarter. Desuden skal forsøget formidles (med sloganet "Ikke en fod til jorden"), og det hele skal munde ud i en evaluering samt anbefalinger.

Omstilling af signaler kan gennemføres for Vej & Parks almindelige driftsmidler, men Forvaltningen foreslår, at der afsættes 500.000 kr. til formidling, analyse og evaluering af pilotprojektet.

### **Konflikt mellem buspassagerer og cyklister**

Konflikten mellem buspassagerer og cyklister er størst de steder, hvor der ikke er plads til at lave en "ø", som buspassagererne kan stige ud på. Nogle høringsforslag går på enten at "opdrage" på buspassagererne eller cyklisterne, at lave rumlestriber på cykelstier eller lignende (7, 18, 63, 64 og 68). Der har været gjort forsøg med rumlestriber på cykelstierne ved busstoppesteder, og uden succes. Det fungerede ikke efter hensigten, da cyklisterne blev irriterede og forsøgte at undvige rumlestriberne ved at køre på kantstenen tæt på bussen. Forvaltningen etablerer, hvor det er muligt, en "ø" til buspassagererne. Det anbefales, at der afholdes en adfærdskampagne med fokus på konflikten mellem buspassagerer og cyklister.

### **Særlige problemstillinger i konkrete kryds**

Nogle kryds i byen har deres helt egen konkrete problemstilling, som ikke kan defineres som et tema, f.eks. krydsningen mellem Lossepladsvej og den dobbelttreppede cykelsti langs nordsiden af Vejlands Allé, Lille Trianglen med højresvingmulighed til såvel Øster Søgade som Øster Fari-magsgade eller det "skæve" kryds ved Englandsvej/Amagerbrogade (1, 10, 66 og 67).

Forvaltningen foreslår, at der anvendes 0,5 mio.kr. i krydset Englandsvej Amagerbrogade. Englandsvej/Øresundsvejkrydset ved Amagerbrogade er forskudt, således at trafikken fra Englandsvej mod Øresundsvej skal køre i en S-kurve gennem krydset. Cyklisterne bliver trængt ved udkørsel fra Englandsvej af bilister, som skærer hjørnet af i det trange kryds. Det vurderes endvidere, at skolebørn færdes i dette kryds. Der foreslås derfor etableret cykelsti i Englandsvej helt frem til krydset. For at få plads til dette, vil det være nødvendigt at forbyde venstresving fra Englandsvej mod Amagerbrogade, hvilket understøtter intentionerne i Amager Trafikplan. Samtidig giver det en bedre trafikafvikling for de biler og cykler, der kommer fra Øresundsvej og kører over i Englandsvej, da der bliver længere grøntid i denne retning.

Lokal trafik fra Englandsvej til Amagerbrogade må i stedet køre ad Sundholmsvej og Tingvej, mens gennemkørende trafik må køre ad Peder Lykkes Vej og Røde Mellemvej – Amager Fælledvej. Noget af den gennemkørende trafik vil måske med fordel kunne køre over Sjællandsbroen og Kalvebod Brygge i stedet. Det anbefales, at der i starten etableres midlertidige vejvisningstavler med nye ruteforløb for den trafik, der i dag benytter ruten Englandsvej - Amagerbrogade. Forventet pris 0,5 mio. kr.

De øvrige kryds, som cyklisterne har peget på, vil indgå i Vej & Parks eftersyn af kryds og strækninger med henblik på at forbedre sikkerhed og tryghed for cyklisterne.



### Kryds som prioriteres i Trafiksikkerhedsplan

Følgende kryds, som er peget på af cyklisterne, er ændret inden for de seneste år, bliver det i 2006 eller vil indgå i det reviderede trafiksikkerhedsplanarbejde:

- Gyldenløvesgade/Nørre Søgade
- Trianglen, Østerbrogade mod City
- Vesterbrogade/Hammerichsgade/Bernstorffsgade
- Gyldenløvesgade/Nørre Farimagsgade
- Tietgensgade/Bernstorffsgade

### 4. Grønne cykelruter og cykelbroer/tunneller

Der er en del fokus på cykelruterne blandt cyklisterne, især Søruten (dvs. cykelruten langs vestsiden af Søerne) nævnes af mange som et ønske. Der er dog delte meninger og interesser omkring dette, idet en enkelt ikke ønsker denne rute, og en anden betinger, at der kommer en fornyet dialog med henblik på også at forøge det rekreative indhold på ruten. Forvaltningen er af BR, jf. BR-beslutning H23 på mødet d. 6. oktober 2005, blevet pålagt at fremkomme med forslag til etablering af en cykelrute langs søerne ud mod Brokvartererne fra Vesterbro til Østerbro. På baggrund af dette samt de indkomne forslag fra cyklisterne anbefaler Forvaltningen, at der via budgetforliget afsættes 200.000 kr. til at udvikle løsningsmodeller samt gennemføre en dialog med borgerne herom. Høringen samt den tidligere proces har vist, at der er modsatrettede ønsker til dette areal langs søerne (rekreativ udfoldelse, skolevej, cykling etc.), og en udvidet projektudviklingsproces med borgerdialog må forventes at kunne give større forståelse og forankring blandt de forskellige brugere og samtidig give konkrete input til udformningen. (5, 6, 9, 10, 15, 16, 20, 43, 61, 62, 81)

### 5. Cykelparkering – flere stativer og oprydning

Flere af forslagene går på oftere at rydde op i de parkerede cykler rundt om i byen og samtidig etablere flere cykelparkeringspladser. Her er der særlig fokus på S-togs- og Metrostationer samt handsgader/-områder. Specifikt er nævnt Amagerbro Metrostation, Fields, Indre By – f.eks. Højbro Plads, Lille Kongensgade, Tornebuskegade, og Fælledparken. (5, 10, 14, 21, 24, 29, 32, 54, 61, 69 og 74)

I efteråret 2005 gennemførte Vej & Park en gennemgribende oprydning af herreløse cykler og cykellig i et område på Vesterbro efterfulgt af opstilling af 300 cykelstativer, jævnfør beslutning i BR den 22. september 2005 (BR 492/05).

Til forskel fra normal procedure blev alle cykler, gamle som nye, mærket med det formål også at få pæne, men forladte cykler fjernet. Kampagnen er et godt koncept som er nemt at formidle. Umiddelbart vurderes kampagnen at have en klar effekt i bybilledet. Det er synligt, at der er blevet ryddet op blandt skrotcyklerne og de herreløse cykler. Mange beboere, viceværter o.lign. har henvendt sig med positive reaktioner, og de ønsker selv at rydde op i gårde og kældre. Pressen har ligeledes vist stor positiv interesse for kampagnen.

Vej & Park anslår, at ca. 4.000 cykler er blevet mærket på offentlig vej. Derudover har nogle beboerforeninger selv mærket 1000-1500 cykler. Dvs. i alt har der været mærket 5000-5500 cykler.

Der er ikke et nøjagtigt billede af, hvor mange cykler der er fjernet, men en overordnet vurdering siger, at der er fjernet mellem 2000-2500 cykler, hvilket svarer til 35-45% af de mærkede cykler.

Heraf var mellem 1400-1900 direkte til skrot. Dvs. at det med en sådan kampagne rent faktisk er muligt at frigøre mere end en tredjedel af pladsen i stativerne til cykler, som er i brug.

Forvaltningen foreslår derfor at videreføre kampagnen til to andre steder i 2006 med efterfølgende evaluering:

- Området afgrænset af Nørre Voldgade, Gothersgade, Nørre Søgade og Gyldenløvesgade – gennemføres i efteråret 2006. Oprydningen omkring Nørreport Station forudsættes gennemført i samarbejde med DSB.
- Indre Nørrebro afgrænset af Nørrebrogade, Jagtvej, Tagensvej, Fredensgade og Sortedams Dossering – gennemføres i foråret 2006

Disse to områder foreslås, dels fordi der vurderes at være et stort behov for oprydning blandt de parkerede cykler og for flere cykelparkeringspladser, dels fordi der ikke er private fællesveje i områderne. Kommunen har ikke ret til at fjerne parkerede cykler på private fællesveje, og det vil derfor kræve en omfattende proces.

Forud for kampagnen foretages en registrering af, hvor cyklerne er parkeret, samt hvor stort behovet er for ekstra cykelparkeringspladser. På baggrund heraf laves en opstillingsplan for op til 450 cykelparkeringspladser i hvert af de to områder. Der vil ikke blive opstillet cykelstativer ved Nørreport Station – i hvert fald ikke så mange, som der er behov for - da der bør findes en større, samlet løsning som f.eks. et cykelparkeringshus ved selve stationen. Dette vil økonomisk set ligge uden for rammerne af dette projekt.

Diverse beboerforeninger kontaktes med henblik på at gennemføre mærkningen og informationskampagnen i samarbejde med disse. Når de herreløse cykler er fjernet, vil cykelstativerne blive opstillet, og efterfølgende gennemføres en kampagne for cykelparkeringsadfærd.

Til gennemførelse af kampagner herunder fjernelse af cykler skal der bruges 0,8 mio. kr. i de to områder, mens der til opstilling af i alt 900 nye cykelstativer skal bruges 2 mio. kr. I alt giver det 2,8 mio. kr. til at gennemføre kampagnen i de to områder.

Derudover skal nævnes, at Forvaltningen i øjeblikket arbejder med en Cykelparkeringsstrategi, som vil blive forelagt Teknik- og Miljøudvalget i efteråret 2006. Strategien vil beskrive en række indsatsområder til forbedring af cykelparkeringsforholdene i byen.

## **6. Belægning, vedligeholdelse, renholdelse og snerydning**

Nogle cyklister påpeger, at der skal være ordentlige asfaltramper fra kørebane til cykelsti alle steder, og nogle nævner, at brosten og anden ujævn belægning er ubehagelig at cykle på. (6, 7, 8, 13, 24, 27, 31, 33, 37, 41, 43, 48, 51, 58, 60, 61 og 68)

Vedligeholdelse, renholdelse og snerydning er for mange af cyklisterne et problem i København, og der peges særligt på bedre sikring af cyklister ved vejarbejder, byggepladser etc. samt god genopretning af cykelsti efterfølgende.

Vej & Park har stor fokus på netop denne problemstilling og forsøger hele tiden at forbedre indsatsen. F.eks. er det målet, at andelen af cykelstistrækninger med utilfredsstillende belægning højst må

udgøre 2%. De indkomne forslag vil indgå i Vej & Parks arbejde med at forbedre vedligeholdelsen, renholdelsen etc.

Som tidligere beskrevet er der behov for en kortlægning af smutveje for cyklister – missing links mellem cykelstinet. Denne kortlægning kunne også resultere i, at Vej & Park netop på disse strækninger, hvor der ikke er cykelstier, kan gøre lidt ekstra ud af kørebane vedligeholdelsen, således at det også er attraktivt at køre på disse strækninger.

## **7. Adfærds kampagner og trafik kultur**

Cyklisterne peger på, at der er et stort behov for at ændre adfærden blandt både cyklister, bilister og fodgængere (både gulerod og pisk). (6, 14, 27, 39, 51, 52, 58, 61, 64, 70, 75, 77 og 80) Dette underbygger kommunens eget mål om at afholde forskellige adfærds kampagner med det mål at sætte fokus på københavnernes trafik kultur. Tidligere erfaringer bl.a. med Miljøtrafikugen og Trafiksikkerhedskampagner siger, at kampagner skal være længerevarende. På baggrund heraf anbefales, at der afsættes 500.000 kr. i 2006 til afholdelse af en adfærds kampagne med fokus på bilister og cyklister samt 500.000 kr. til afholdelse af en kampagne rettet mod cyklisternes sikkerhed bl.a. med fokus på skolernes 6. klasse. Begge kampagner fortsættes i 2007 og 2008.