

Supercykelsti Københavnerruten

Opsamling af borgerinddragelsesproces på delstrækningen mellem metrostationerne Femøren St. og Øresund St.



Rapporten er udarbejdet på baggrund af interviews med beboere, institutioner og erhvervsdrivende i februar-maj 2015.

Interviews udført af Christine Haastrup Pedersen og Andrew Place (fra eksternt rådgiver Schønher), Daniel Sonntag og Thora Bojsen-Møller (Center for Udførelse af Anlæg, Teknik- og Miljøforvaltningen). Sidstnævnte har sammenfattet resultaterne.

Rapporten dækker hovedsageligt et *lokalt* perspektiv. Oplandets cykelpendleres behov er således ikke afdækket i undersøgelsen, da fokus her har været på, hvordan Supercykelstien vil påvirke lokalt.

Denne rapport er en lettere redigeret udgave af et arbejdsdokument anvendt i det faglige arbejde med planlægningen af Supercykelstien.

Indholdsfortegnelse

Metode	3
Ruten langs østsiden af metroen	
- Krimsvvej	4
- Tovelillevej	7
- Ved Kastrupfortet/Hedegaardsvej	11
- Foretrukne ruter blandt østsidens interessenter	15
Ruten langs vestsiden af metroen	
- Roselillevej	16
- Jorisvej	22
- Foretrukne ruter blandt vestsidens interessenter	27
Ruten langs Engvej	28
- Skoleveje og fritidsaktiviteter	33
- Foretrukne ruter blandt Engvejs interessenter	37
Diverse tværgående temaer	39
- Cykelstiens udformning	39
- Tryghed i området omkring cykelstien	39
- Cykeloplevelsen	40
- Anlægsarbejdets påvirkning	40
Bilag 1 – kort over de tre mulige ruteforløb	41

Metode

Metodisk er denne omverdensinddragelsesproces baseret på kvalitative interviews i forskellig form. Beboere i 'første parket' langs de tre mulige ruteforløb¹ blev interviewet ved uanmeldt besøg ved deres hoveddør. Her blev beboere i hvert fjerde hus spurgt, samt mellem en og fire beboere i beboelsejendomme alt efter opgængens beboerantal. Dette skulle sikre en jævn geografisk spredning, så stedsspecifikke input og behov langs hele strækningen på de tre mulige ruter blev inkluderet. Interviews blev ligeledes udført på forskellige tidspunkter af dagen og ugen, herunder efter normal arbejdstid og i weekender, således at flest mulige interessentgrupper kunne komme i tale. Førsteparketsbeboere, som ikke blev interviewet samt alle andenparketsbeboere har fået husstandsomdelt en informationsfolder med kontaktoplysninger, så de fik mulighed for at kontakte forvaltningen med input, kommentarer, behov m.v.

Udover beboere blev repræsentanter for de haveforeninger, som ligger op til de tre mulige ruteforløb, også interviewet eller inddraget på anden vis. Dette foregik så vidt muligt på et på forhånd aftalt tidspunkt, hvor ved repræsentanterne havde mulighed for at høre deres bagland først. En stor del af erhvervslivet i området er ligeledes inddraget gennem aftalte interviews og uanmeldte besøg, samt mailkorrespondancer. Lokale skoler er inddraget repræsenteret af eksempelvis skoleleder, færdselsansvarlig lærer, skolebestyrelsesrepræsentanter og skoleelever.

De mange interviews er suppleret af interviewernes egne observationer og cykelfærden i området.

Rapporten er baseret på information fra 97 beboere, hvoraf 72 blev interviewet ved deres hoveddør, mens tre blev interviewet over telefon, og 23 beboere skrev mails til os med deres input. Yderligere har repræsentanter for ni erhvervsvirksomheder bidraget med input og kommentarer, hvoraf syv blev mødt i virksomheden og to mailede til os. Seks haveforeningers input og kommentarer er med i rapporten, hvoraf fire blev mødt i haveforeningen til interview og fælles observation. Repræsentanter for de fem lokale skoler er ligeledes inddraget gennem kortere workshops og et enkelt telefoninterview.

Inddragelsen af interessenter i denne form er sket ud fra et ønske om at komme i direkte dialog med en større og varieret interessentskare, samt ud fra et ønske om at få de nuancer og den kompleksitet med, som dukker frem i en dialog ansigt til ansigt og i de konkrete omgivelser, der er tales ud fra. Beboerinterviews varede typisk mellem fem og 15 minutter, mens interviews med erhvervsvirksomheder varede fra 10 til 60 minutter. Interviews med haveforeningerne strakte sig typisk over 45 minutter til halvanden time. Workshops med skolerne varede typisk en time.

Interviews blev udført ud fra en kvalitativ, åben spørgeguide med fokus på spørgsmål som:

- Hvordan forestiller du dig, du vil blive påvirket af en ny cykelrute langs med din vej?
- Hvilket af de tre mulige ruteforløb (*vist på stort oversigtskort*) vil du foretrække ud fra dine behov? Hvilken rute er mindst fordelagtig for dig? Hvorfor?
- Hvis nu cykelstien ligger langs med din vej, er der så noget, vi skal være særligt opmærksomme på? (eks. utrygge strækninger, mange børn i trafikken, steder der ofte oversvømmes, særlige omstændigheder osv.)

¹ Se bilag 1

Krimsvej

Afsnittet dækker Krimsvej langs østsiden af metroen fra Øresundsvej i nord til bommene ved Tovelillevej i syd.

Overordnede temaer og funktionsbehov

Et overskyggende tema på Krimsvej er vejens generelle trafikale udfordringer. Over halvdelen af de adspurgte beboere fremhæver forskellige forhold, som gør det utrygt at færdes på Krimsvej som blød trafikant: Først og fremmest fremhæves det, at der mangler fortove og belysning. Vejen er meget befærdet, bl.a. af tung trafik fra byggerierne langs vejen, og samtidig mangler der i høj grad en bedre opdeling af vejen til forskellige trafikanter.

Flere beboere foretrækker cykelruten langs østsiden af metroen, da den så kunne være med til at løse Krimsvejs trafikale problemer. En beboer formulerer ønsket således: *"Anlæg af cykelrute er en god idé, for så kan hele vejen gentænkes og omlægges".*

Omvendt argumenter en småbørnsmor med terrasse ud mod Krimsvej mod placeringen på østsiden. Hun er bange for, at hendes børn vil løbe ud på cykelstien: *"Cyklister er meget aggressive; de behøver ikke også være lige ved mit hjem"*. En anden mor til små børn har samme forbehold; hun foretrækker cykelstien på østsiden, men kun hvis det ikke bliver en racerbane, men med grønne omgivelser og bredt fortov, da der er mange børn, som bruger Krimsvej, ligesom en tredje beboer udtrykker et ønske om opprioritering af fodgængere på Krimsvej frem for hurtigtcyklende pendlere.

En tredje Krimsvej-beboer hilser omvendt flere cyklister velkomne, da hun lige er flyttet til og gerne vil have mere liv i området: *"Det vil jo ikke genere nogen med cykler. Det er værre med biler. Cykelsti vil påvirke positivt og være med til at skabe liv i området"*.

Et par beboere, som bor i andre områder end Krimsvej, men som cykler her, nævner også Krimsvejs trafikale udfordringer og dårlige belysning: Her går det igen, at det er dårligt defineret, hvilke trafikanter, der skal være hvor. En yngre kvinde påpeger, at hun selv er tryk ved at cykle på Krimsvej, da hun godt kan navigere i det udefinerede rum, men at det ikke er trygt for hendes børn at cykle der. Et ældre ægtepar, som bor lige syd for Krimsvejområdet, klarer sig fint uden cykelsti på Krimsvej



Manglende afmærkning til forskellige trafikanter. Krimsvej set mod syd - taget ud for Krimsvej 17-19

og kan godt navigere i det udefinerede rum: *”Det fungerer fint nok i dag at cykle på Tovelillevej og Krimsvvej: her er stille og ikke så meget trafik. Vi ved, hvor bilerne kører (...) Vi ved, hvor vi skal passe på”*.

Opsamlende kommentarer: Det nævnes af et par beboere, hvilket også ses i området, at der bor mange børnefamilier i Krimsvvejområdet. Det er tydeligt, at behovet for cykelsti – og generelt mere klart definerede områder til de forskellige typer af trafikanter – er størst blandt mere sårbare og urutinerede trafikanter, såsom børn, mens nogle voksne cyklister klarer sig fint. Dog er der også som nævnt øverst utryghed – også fra den voksnes perspektiv – pga. manglende opdeling af vejen. Samtidig er Krimsvvejområdet et meget tætbeholdt område, hvilket gør, at behovet for en bedre trafikal løsning af Krimsvvej er stort, hvilket en beboer lige syd for Krimsvvejområdet understreger.

Særlige nedslagspunkter og mindre fokusområder

Parkering

Parkering blev nævnt af et par af beboerne som et trafiksikkerhedsmæssigt problem: Der er bl.a. en del vinkelret parkering langs metroen, ligesom en beboer nævner, at folk parkerer, hvor de vil, hvilket gør det usikkert at færdes der som cyklist. En beboer foreslår, at vi overvejer parkering forbudt i hele området, hvis der kommer cykelsti: *”Man skal kunne cykle og kun kigge fremad og let komme frem. Man skal ikke kigge sig for hele tiden pga. biler og parkering osv.”*, ligesom en anden mener, det er federe, hvis der slet ingen biltrafik og parkering er på Krimsvvej. Kun en enkelt beboer bad os om ikke at nedlægge parkeringspladser i området, da de underjordiske p-pladser til hans bygning er dyre.

Skiltning og afmærkning

Enkelte beboere har ytre ønske om bedre skiltning i Krimsvvejområdet. Bedre skiltning kunne eksempelvis afværge, at biler parkeres på den lille stump cykelsti, der allerede er anlagt øst for Øresund Station ud mod cykelparkeringen. En beboer ønsker farten dæmpet på Krimsvvej med eks. 'max 20 km/t'-skilte, indsnævring eller bump, ligesom en anden beboer – i forlængelse af det mere udbredte ønske om bedre opdeling af vejen – efterlyser bedre afmærkning af, hvor forskellige trafikanter skal være.

Omgivelser og grønt

Selvom det behov, der fylder mest blandt de Krimsvvejsbeboere, vi har talt med, er behovet for fortove, belysning og bedre opdeling af trafikanter, er der også flere beboere, som ønsker mere grønt i området. En yngre kvinde udtrykker det således: *”Der mangler grønt! Buske, træer, græs mangler virkelig. Alt er asfalt herude”*. Et par beboere synes ligeledes, at det kunne være fint med et par bænke rundt omkring.

De beboere, der kort nævner aktiviteter i området, er godt tilfredse med status quo, da der generelt er legeplads/opholdsområde knyttet til de forskellige bygninger samt i nærområdet.

Flere beboere nævner, at der mangler skraldespande i området, lige enkelte påpeger, at der mangler hundeposer.

Diverse

En beboer nævner, at overgangen fra Krimsvej til cykel-/gangstien modsat Øresund Station er lidt forskudt, så cyklister i dag kører over fodgængerovergangen. Den kunne godt gøres tryggere ved at være mere lige over, foreslås det.

En beboer, som bor lidt syd for Krimsvej og cykler her, påpeger ligeledes, at krydsningen af Øresundsvej ikke er optimal.

Tovelillevej

Afsnittet dækker Tovelillevej langs østsiden af metroen fra bommene til Krimsvej i nord til cykel- og gangbroen over metroen ved Svend Vonveds Vej i syd.

Overordnede temaer og funktionsbehov

Lidt over halvdelen af de adspurgte beboere langs Tovelillevej er enten direkte imod en cykelsti langs østsiden af metroen eller kan blot ikke se behovet her, hvorimod mange omvendt mener, dette eksisterer på Engvej eller langs vestsiden.

Et tema, som fyldte meget blandt disse skeptikere, var, at der ikke er plads på Tovelillevej, hvis der fortsat skal være muligt at passere med bil og som fodgænger. En beboer gør opmærksom på, at der også skal kunne komme redningskøretøjer og skraldebiler forbi. Særligt tre steder på Tovelillevej er vejen meget smal, da metrotunnellernes opkørsler langs metroen optager ca. fem meter af vejprofilen. Derved er der nogle steder ned til fire-fem meter tilbage, hvor der i dag er vej og nogle steder fortov. Samtidig hersker der blandt flere en vis undren over snakken om cykelsti på Tovelillevej, da det i fleres øjne er fint at cykle på den rolige vej, som forholdene er nu. En kvinde, som bor på Tovelillevej, repræsenterer denne gruppe meget fint: Hun samt hendes børn cykler selv på Tovelillevej og er generelt positiv over for flere cykelstier. Dog kan hun ikke se, hvordan der skal blive plads til en Supercykelsti, ligesom behovet lokalt ikke er der, da det i forvejen er sikkert nok – også for hendes børn – at cykle der. Omvendt ønsker hun tiltag på Krimsvej, hvor det opleves som farligt for hendes børn – at cykle der. Flere beboere i området nævner ligeledes, at behovet ikke rigtig er der, da Amager Strandvejs cykelsti med smuk natur og god udsigt ligger så tæt på. Flere interessenter



Smal passage ved metrotunnel. Tovelillevej set mod syd - taget ud for Ridder Stigs Vej

– på begge sider af metroen – nævner ligeså, at østsiden generelt heller ikke servicerer så mange cyklister i et større område, da ruten ligger på den fjerne side af metroen for manges vedkommende.

En grundejerforening, som repræsenterer seks matrikler i første parket til Tovelillevej, og i alt 55 matrikler på øst- og vestsiden af metroen, argumenterer i et fælles svar imod cykelsti på østsiden, at de ligeledes ikke mener, der er plads i bredden, ligesom behovet ikke er så stort som på Engvej, grundet mindre opland og færre institutioner.

To beboere har en oplevelse af at være lukket inde i dette område langs Tovelillevej og vejene ned til Amager Strandvej, da området er lukket af for bilkørsel til tre sider, og den eneste mulighed for komme ud er ud til Amager Strandvej. Således får vejene for bilister en karakter af 'cirkelveje', idet de ikke kan finde rundt, men cirkler rundt i området. Således ønsker ingen af dem flere cyklister i området, som den ene udtrykker det: *"Biler kører frem og tilbage, fordi de ikke ved, hvor de kommer over metroen. Der er ikke behov for flere cyklister! Det vil blot give mere trafik"*. Den anden beboer fremhæver, at det særligt er om morgenen, der er pres på de små veje, og at det her kan være svært at komme ud af området. Et specifikt problem, fremhæver denne beboer, er, at der mellem Pallesvej og Kirsten Kimers Vej ligger et dagcenter for fysisk handikappede, hvilket gør, at store handicapbiler holder i kø langs Tovelillevej og de tilstødende veje, hvorfor der ikke er plads til en cykelsti her.

Et par beboere i området mener omvendt, at der stort set ingen trafik er langs Tovelillevej, netop fordi området er så lukket for gennemkørende biltrafik. De argumenterer begge herudfra for at bibeholde Tovelillevej som et roligt område for fodgængere og legende børn: *"Børn, hunde og voksne er vant til at bruge de små veje som fodgænger- og legezone. Det kan være farligt med en Supercykelsti og mange børn og løse hunde"*. Beboeren nævner videre, at der netop er kommet 40 nye familieboliger på Pallesvej, hvorfor der er mange børn, som skal krydse Tovelillevej for at komme i skole og SFO på Samosvej: *"Det kan gå helt galt med voksne, som ofte kører stærkt på cykel om morgenen på vej til arbejde, når børnene skal krydse cykelstien for at komme over til metroen"*. En pensioneret kvinde nyder som cyklist de rolige omgivelser på Tovelillevej og anmoder om, at vi trods Supercykelsti, hvilket hun hilser velkommen, beholder de bøjler, der er ved overgangen fra Krimsvej til Tovelillevej, så biler i fremtiden heller ikke kan komme igennem der.

En håndfuld af de adspurgte beboere foretrækker Supercykelstien langs østsiden frem for de to andre alternativer. Et par beboere foretrækker østsiden, fordi det vil være et mere sikkert alternativ til den meget trafikerede Amager Strandvej, som kan være svær at krydse. Den ene har en søn, som cykler til fodbold på Kløvermarken tre gange om ugen, men som i dag er nødt til at krydse og cykle langs Amager Strandvej: *"Det er utrygt, da der er tung trafik her og et farligt t-kryds med mange lastbiler med udenlandske chauffører, som ikke kender meget til cyklistadfærd"*.

En enkelt beboer på Pallesvej foreslår, at Tovelillevej mellem Pallesvej og Kirsten Kimers Vej (hvor vejen er smal pga. metrotunnel) med fordel kan lukkes for biler, da ingen har indkørsler herud til pga. stort græsstykke ud til vejen. Således ville der være plads til en cykelsti. Dette forslag løser dog kun problemet med vejbrede og indkørsler til bil netop her og ikke ved de to andre metrotunneler (se Parkering-afsnit nedenfor).

Særlige nedslagspunkter og mindre fokusområder

Parkering

Parkering er et emne, som på en ene eller anden måde blev nævnt af en del beboere langs Tovelillevej. Et par beboere, som umiddelbart var positive over for en cykelsti langs Tovelillevej, udtrykte bekymring for, om de i fremtiden vil kunne køre ind med bil i carport eller garage på egen grund. Særligt ud for metrotunnellerne kan dette måske være problematisk.

Et andet hovedtema ift. presset på parkering – og dermed på vejprofilen – er, at der særligt om sommeren, når der er mange strandgæster til Amager Strandpark samt ved større arrangementer ved Femøren, er meget trafik (bilister, cyklister og fodgængere) i området og stort pres på parkeringspladserne på Tovelillevej og de tilstødende veje. En del beboere nævnte dette som en udfordring ift. en cykelsti, da der dermed ikke er plads til det hele. Dette problem mener en beboer langs Tovelillevej, at man ikke har langs vestsiden af metroen, hvorfor det er bedre at lægge cykelstien her.

Rejsende til lufthavnen lægger yderligere et pres på parkeringspladser, da de langtidsparkerer gratis på både øst- og vestsiden og tager metroen til lufthavnen.

Vores observation er, at de fleste beboere langs Tovelillevej har parkering på grunden – eller mulighed for at etablere det, hvorfor det ikke nødvendigvis er parkering af deres egen bil, de er bekymrede for. I stedet er det bekymring for muligheden for, om gæster kan parkere, samt en generel oplevelse af, at der i forvejen er tæt og hektisk på vejen om sommeren.

Belysning

Belysning langs Tovelillevej er for sparsom, nævner et par beboere langs vejen. En beboer mener, at der ved metroanlæggelsen blev fjernet nogle lysmaster, hvilket hun har konfronteret Metroselskabet med, men uden effekt.

Vejrmæssige udfordringer

Ruten på østsiden af metroen er glat i vinterperioden, gør en beboer os opmærksom på. Det er særligt ud for kolonihaverne, hvor der ikke ryddes sne. En anden østsidebeboer, som er ingeniør af faglighed, argumenterer mod en cykelsti på østsiden, bl.a. fordi sne lægger sig på østsiden som isslag pga. konstruktionen af metroen, hvor det fyger op over, når vinden som oftest kommer fra vest. Dette problem eksisterer ikke på vestsiden og Engvej, mener han.

Diverse

En kvinde, som har boet på Tovelillevej, siden før metroen blev anlagt, håber ikke, at vi tager noget af hendes have: *“De tager jo bare af ens grund! Uden at betale”*, siger hun om hjørnet af hendes grund,

der blev skåret af ifbm. metroanlæggelsen. Derudover er hun dog positiv over for anlæggelsen af en cykelsti på østsiden.

En anden beboer er omvendt imod cykelsti på østsiden, da der er rigeligt med støj fra metroen, så hun kan ikke bruge mere støj fra cyklister til noget.

Haveforeningen Strandbo, som har kolonihaver på begge sider af metroen og flittig trafik mellem disse, ser en fordel ift. deres behov ved at lægge cykelstien på østsiden, da de her har en lille 'plads' oven for trappen ned til metrotunnellen, hvor de kan stå og se sig for, inden de krydser cykelsti og vej til haveforeningens anden afdeling. Hvorimod de ved en cykelsti på vestsiden ville træde lige ud på cykelstien uden mulighed for at se sig for.

En kvinde med små børn foreslog, at man lavede legeplads og bænkeområder på det grønne område i midterrabatten på Italiensvej.



Tovelillevej set mod syd – taget ud for Tovelillevej 99

Ved Kastrupfortet/Hedegaardsvej

Afsnittet dækker strækningen langs metroens østside fra cykel- og gangbroen over metroen ved Svend Vonveds Vej i nord til Hedegaardsvej i syd.

Overordnede temaer og funktionsbehov

Overordnet brug: Som forholdene er i dag, er det muligt for cyklister og fodgængere at færdes på hele strækningen. Repræsentanten for en af kolonihaveforeningerne vurderede, at der ikke kører så mange cyklister forbi, og at det mest er folk, der bor her i området, da grusstien ikke er så attraktiv at cykle på for folk, som bare skal igennem. Biler til intern kørsel kan komme ind nordfra til holdeplads midt for strækningen med kolonihaver.

På den sydligste del af strækningen munder stien ud i et trekantet, aflangt parkeringsareal ned mod Hedegaardsvej. Dette areal er ejet af en større virksomhed, som ligger på modsatte side af metro og Hedegaardsvej. De ønsker at undgå en cykelsti på østsiden af metroen, da dette vil tage deres parkeringspladser og dermed indtjening. Virksomheden har lejlighedsvist turistbusser stående på langs med metroen længst nede mod Hedegaardsvej. Haveforeningen Engdraget anvender ligeledes parkeringsarealet: De lejer enkelttilladelser til skråparkering op mod metroen af virksomheden. Derudover bruger de den nordligste del af arealet til somme tider i sæsonen at have en container til haveaffald/storskrald stående, ligesom der her kan læses byggematerialer af (dette areal er sribet op, og her må man ikke parkere). Dette vil afstedkomme en somme tider betydelig trafik frem og tilbage over en eventuelt kommende cykelsti, fremhæves det.



Trekantet parkeringsareal mellem metro og haveforeninger. Set mod syd – taget ud for Hedegaardsvej 119

Haveforeningen A/H Elmely har haver med separate adgangsveje ud til den sydligste og bredeste del af parkeringsarealet.

I den nordlige ende af parkeringsarealet snævrer det ind, og passagen er det næste korte stykke en relativt smal, grusbelagt sti med metrovæg til den ene side og træstakit mod kolonihaveforeningen Engdraget helt op ad stien til den anden side. Kolonihavehuse, samt Engdragets toiletter og fælleshus ligger helt op til hegnet mod stien.

Adgangsveje til Engdraget ligger udelukkende ud mod strækningen langs metroen. Der er helt lukket ud mod voldgraven, og til siderne ligger andre haveforeninger. Engdraget har to adgangsveje: En låge i den sydligste ende ud mod den trekantede parkeringsplads/grusområde ned mod Hedegaardsvej. Dette er deres eneste mulighed for at komme hen til haveforeningen med bil. Pladsen foran denne indgang er ifølge Engdraget et knudepunkt, med gående ind og ud, børn og barnevogne, cykler der trækkes ind og ud m.m. Den anden indgang er en låge ved fælleshus og toiletter, som ligger nordligst, der hvor stien er helt smal og kun for gående og cyklister. Repræsentanten for Engdraget påpeger, at de er nødt til at passe meget på, når de går ud af den nordligste låge, og beder også deres børn stoppe op og kigge sig for. Vores observationer giver dem ret i dette: Når man går ud af den nordligste låge, skal man virkelig kigge sig for, da der er dårligt plads, og man træder direkte ud på stien uden udsyn pga. deres eget høje træstakit. Dette stakit kunne med fordel reduceres i højden, så man netop kunne kigge sig bedre for.

Nord for Engdraget ligger Haveforeningen Fortbo. Adgangsveje til Fortbo ligger ligeledes udelukkende ud mod strækningen langs metroen. Der er helt lukket ud mod voldgraven, og til siderne ligger andre haveforeninger. Fortbo har fire adgangsveje: en syd for deres holdeplads midt for haveforeningen, en ved holdepladsen og to nord for holdepladsen. Vejen fra holdepladsen og nord ud hedder Ved Kastrupfortet.

Holdepladsen, som har adgang med bil fra nord, er deres eneste mulighed for at læsse af (private biler, byggematerialelevering, håndværkerbiler, dagligvarelevering) tæt ved haveforeningen. Skraldebiler kører ligeledes hver uge ind til holdepladsen, hvor de henter affald, ligesom deres affaldscontainer til haveaffald/storskrald også står her, hvilket er det eneste sted, de kan stille den.

Fortbo har en intern sti langs med den udvendige sti i nordlige del af haveforeningen, som de er afhængige af, da der ikke er andre interne stier i den nordlige del. Hvis den eksproprieres, så vil børn og andre skulle ud på den eventuelt kommende cykelsti for at komme til skraldespande og andre medlemmer, fælleshus osv., hvilket ikke er trygt for børnene især.

Nord for Fortbo og den lille holdeplads ligger den lille haveforening Vildskuddet, som har én adgangsvej, som ligeledes ligger ud til Ved Kastrupfortet. Vejen snævrer igen ind her, men er bredere end syd for holdepladsen, da biler skal kunne komme ind.

Haveforeningen Formosa ligger, som den sidste, nord for Vildskuddet. Formosa ligger både på øst- og vestsiden af metroen. Haveforeningens østdel har to adgangsveje: én lige nord for Vildskuddet, dvs. ved det smallere stykke op mod metroen, samt én ud for cykelbroen, hvor vejen er svinget mod øst og går over i asfalteret vej, hvor der er bedre plads. De to indgangsveje er dog begge nødvendige, da de to dele af østdelen af Formosa ikke er internt forbundet. Derfor anvender beboere sydligst i

østdelen af Formosa i dag den sydlige indgang til af- og pålæsning med biler osv. Dagrenovation osv. er alt sammen samlet ved indgangen ved cykelbroen.

Formosa har parkering under cykelbroen på grus, samt ensidesparkering langs med cykelbroens laveste stykke, hvilket ifølge dem selv fungerer fint i dag. Et lille område ud for skuret ved Formosas nordlige indgang er vendeplads for lastbiler og skraldebiler, men det anvendes dog til parkering, da de store biler alligevel altid bakker ud.



Ved Kastrupfortet set mod syd – taget ud for haveforeningen Formosa

Alle fem haveforeninger foretrækker cykelstien lagt på den anden side af metroen og ikke på østsiden.

Særlige nedslagspunkter og mindre fokusområder

Trafiksikkerhed/oplevet tryghed i trafikken

Der udtrykkes fra fire af de fem haveforeninger en generel bekymring for sikkerheden på en eventuelt kommende Supercykelsti. En repræsentant for en af haveforeningerne frygter, at cykelstien måske vil tiltrække unge mænd, som kører meget hurtigt, ligesom det heller ikke er optimalt for cyklisten: *”Det er farligt også for de cyklister, der ville komme forbi, da der er for mange trafikanter presset sammen på for lidt plads”*. Særligt er der en bekymring for de mange børn, der bor i haveforeningerne, som det bl.a. udtrykkes her: *”Det vil være livsfarligt for et barn at træde ud af lågen, direkte ud på en Supercykelsti med hurtigtkørende cyklister”*.

To haveforeninger gør opmærksom på, at en del af vejbelægningen på Ved Kastrupfortet er perlesten, hvilket er meget svært for cykler at køre på. En del vælter og mange trækker cyklen på stykket, har de observeret. Hvis stykket skal være en del af en Supercykelsti, bør belægningen ændres til noget mere stabilt, gerne asfalt. Det er ligeledes vanskeligt at rydde sne på perlestenene.

Det foreslås derudover, at der laves nogle hastighedsdæmpende foranstaltninger på den smalle del af Ved Kastrupfortet ned til den lille holdeplads, da der er en risiko for, at bilernes hastighed øges ved en mere jævnt belagt eller asfaltbelagt vej/cykelsti.

Endelig gøres der opmærksom på, at cyklister, børn på løbehjul osv. kører meget stærkt ned ad cykel- og gangbroen på østsiden, hvilket kan udgøre en potentiel fare, da der opstår kollisionskurs med cyklister på en eventuelt kommende Supercykelsti.

Dræn og belægning

To haveforeninger gør opmærksom på, at der er udfordringer med dræn på stien langs metroen. Der er ikke kloakeret i sin tid ved metrobyggeriet. Regn må ikke løbe ind mod metroen, og de vil helst undgå at få det ind i haverne. Regnen siver fint i dag ved almindelige mængder regn, mens haverne ved voldsomme regnmængder modtager alt det vand, der falder øst for metroen, idet der ikke er andre afledninger. Haveforeningerne har fået forbud med at lægge asfalt på stien, da dette ville skabe afvandingsproblemer.

Helt konkret så har en af haveforeningerne været til møde med medarbejdere fra Klima, Teknik- og Miljøforvaltningen, i efteråret 2014 om dræn fra haverne, som oversvømmes. Vandet må ikke føres ud i voldgraven, da HOFOR ikke vil pumpe det ud. Det må gerne føres ned til Hedegaardsvej, hvor der skal gå en vandledning, som etableres fra om ca. 4 år. Haveforeningen går ikke videre med det nu, da de venter på, at vandledningen på Hedegaardsvej etableres.

Diverse

To af haveforeningerne foreslår, at vejen, Ved Kastrupfortet, ændrer status til kommunal vej. Det er i dag privat vej, men de mener, dette er u hensigtsmæssigt, hvis vejen skal være en del af en Supercykelsti med deraf følgende øgede og gennemgående trafik.

En haveforening frygter, at ved en eventuel ekspropriering skal husene på de berørte grunde måske også formindskes, da de kun må være 20 % af grundens areal.

Samme haveforening beder os ligeledes tage hensyn til, at folk, der har kolonihavegrunde op til metroen, allerede har lidt én gang: De mener, de i sin tid mistede noget af grundene, de har mistet udsigt til solnedgang, men har i stedet fået metrostøj. Ved en Supercykelsti vil forholdene for de forrestliggende grunde blive forringet yderligere.

Busser på Hedegaardsvej holder typisk lige ud for cykelstien fra Tårnby, da deres skur er der, og blokerer for cyklister sydfra. Det er meningen, de skal holde længere fremme ved holdepladsen.

En repræsentant for en af haveforeningerne forudser, at Supercykelstien ved en placering på østsiden ikke vil blive brugt efter hensigten, da befolkningsgrundlaget på østsiden er mindre end på vestsiden, ligesom mange fortsat vil cykle ad Amager Strandvej.

Foretrukne ruter blandt østsidens interessenter

Foretrukne ruter blandt de adspurgte beboere langs metroens østside:

- 12 % foretrækker Vestsiden
- 29 % foretrækker Østsiden
- 12 % foretrækker Engvej
- 9 % foretrækker blot at undgå Østsiden
- 38 % har ingen foretrukken strækning eller har ikke kommenteret punktet

Nuancering af ovenstående: Et par beboere blandt de 29 % af østsidens beboere, som foretrækker østsiden, foretrækker kun denne, hvis cykelstien her ikke bliver en 'racerbane' for hurtigtcyklende pendlere. Et par andre beboere foretrækker østsiden, men kun hvis de fortsat – trods cykelsti – kan komme ud af deres garage med bilen. En enkelt beboer foretrækker, at ruten lægges langs østsiden, men kun hvis der lukkes af for bilkørsel på Tovelillevej mellem Pallesvej og Kirsten Kimers Vej, da der her ifølge beboeren er for smalt til både biler og cykelsti. En beboer på Tovelillevej foretrækker Engvej, da den vil komme mange børn til gode. Beboeren foreslår, at der samtidig anlægges cykelsti på Krimsvej, hvor der ifølge beboeren er et stort behov, men ikke på Tovelillevej, hvor der ikke er plads.

Foretrukne ruter blandt de adspurgte haveforeninger langs metroen:

- 33 % foretrækker Vestsiden
- 17 % foretrækker Engvej
- 50 % foretrækker blot at undgå Østsiden

Nuancering af ovenstående: Fire ud af de i alt seks haveforeninger ligger udelukkende langs østsidenruten, mens to haveforeninger grænser op til alle tre ruter og derved potentielt kan blive påvirket uanset hvilken rute, der anlægges.

Roselillevej

Afsnittet dækker Roselillevej langs vestsiden af metroen fra Roselillevej 22 i nord til cykel- og gangbroen ved Steinerskolen i syd.

Overordnede temaer og funktionsbehov

Et flertal blandt de adspurgte beboere langs Roselillevej foretrækker Supercykelstien anlagt på enten Engvej eller langs østsiden eller vil blot helst undgå en cykelsti langs vestsiden af metroen, mens et mindretal af beboerne giver udtryk for, at de foretrækker, at den anlægges langs vestsiden.

De emner, der fylder mest blandt Roselillevejs skeptiske beboere, er pladsmangel samt ønsket om at bibeholde vejens stille karakter.

En del beboere langs Roselillevej leder som det første opmærksomheden hen på, at vejen i forvejen er smal. Der er kørsel i begge retninger, parkering samt fortov, så flere er uforstående over for en fremtidig cykelsti, hvis disse funktioner skal bevares. Et par stykker udtrykker, at de er meget positive over for flere cykelstier, især en kvinde hvis søn ville have stor gavn af en tryk cykelrute til fodbold på Kløvermarken. Men disse behov overskygges af, at de vurderer, at der simpelthen ikke er plads, særligt ud for metrotunnellernes opkørsler. Tre steder på Roselillevej optager metrotunnellernes opkørsler ca. fem meter af vejprofilen. Ved de to sydligste tunneller giver det en meget smal vej, nogle steder ned til fire-fem meter, hvor der i dag er vej og fortov.

Pladsproblemet hænger for en del beboere uløseligt sammen med muligheden for kantstensparkering på vejen. Beboere ud for metrotunnellernes opkørsler samt ud for Amager Strand Metrostation, hvor der ligeledes er meget smalt pga. stationens cykelparkering, giver udtryk for et stort ønske om ikke at miste parkeringsmulighed på vejen. Et par beboere fremhæver et ekstraordinært pres på kantstensparkeringen ved rækkehusene på sydsiden af Ramundsvej, som en af dem udtrykker det: *”Vi ønsker ikke vestsiden: Her er ikke plads! Vi vil ikke miste parkeringspladser, da der er pres på i forvejen her ved de tre rækker rækkehuse, fordi folk bor så tæt”*. Beboerne ved rækkehusene har ikke mulighed for at etablere parkering på egen grund.



Smal passage ved metrotunnel. Roselillevej set mod nord – taget ud for Kirstens Kimers Vej 93

En relevant pointe, som formodentlig i større eller mindre grad gælder for beboere på øst- og vestsiden, som bor ud for de særligt smalle steder og med parkering ind på grunden, er, at det virker farligt at skulle bakke ud på en meget smal vej, hvor hurtigtgående cyklister suser forbi. Dette udtrykker en beboer, som står i denne situation, og som skal parkere sin relativt lange stationcar ind på grunden: Han kommer helt over til betonkanten på metrotunnelen, når han skal bakke ud, hvilket ville være helt ud på en eventuelt kommende cykelsti. Samtidig kan han først rigtigt se noget, når han har bakket 3-4 meter ud, så der kan nemt være kommet en cyklist i høj fart imens, hvilket han finder bekymrende. Dog giver det muligvis et bedre overblik at bakke ind i stedet for ud, da man så ved udkørsel kan se bedre.

En anden beboer er ligeledes bekymret for at skulle bakke ud på en cykelsti fra sin indkørsel og beder os i denne sammenhæng sørge for at adskille trafikken godt, gerne med kantsten på cykelstien.

Samme grundejerforening som nævnt ovenfor repræsenterer fem matrikler i første parket til Roselillevej, og i alt 55 matrikler på øst- og vestsiden af metroen, argumenterer i et fælles svar imod cykelsti på vestsiden, at de ligeledes ikke mener, der er plads i bredden, ligesom behovet ikke er så



Eksisterende lukket sti ved haveforeningen Strandbo op ad metroens vestside. Roselillevej set fra nord – taget sydøst for Regitsevej 7

stort som på Engvej, grundet mindre opland og færre institutioner.

Flere Roselillevejsbeboere sætter i dag stor pris på, at vejen i dag er forholdsvist fredelig, og ønsker ikke, at der åbnes op for forbipasserende samt etableres cykelsti ved haveforeningen Strandbo. Et par stykker nævner, at børn ynder at lege på og nær vejen, ligesom flere blot sætter pris på, at der ikke er megen larm og trafik. Ligeledes frygter en beboer, at den øgede gennemfærdelse vil føre en stigning i indbrud med sig, hvilket det hævdes, at forskellige

undersøgelser viser. Haveforeningen Strandbo foretrækker ligeså at undgå, at der åbnes op for cyklister og fodgængere mellem deres grunde og metrovæggen (se uddybende afsnit nedenfor).

Omvendt ønsker et par beboere langs østsiden og i det større område, at der åbnes op ved haveforeningen Strandbo, da de synes, det er ærgerligt, at man som cyklist og fodgænger skal hele vejen udenom. Flere beboere udtrykker, at cykeloplevelsen er bedre langs metroens øst- eller vestside end på Engvej, som en pensioneret kvinde udtrykker det: *”Engvej er kedelig og giver en dårlig cykeloplevelse pga. trafikken”*. Bl.a. er der mere roligt langs metroen, argumenteres det af flere, ligesom det er bedre at cykle her med børn.

Den føromtalte pensionerede kvinde fortsætter, at det for hende og hendes mand, der er blevet gamle og mere forsigtige, betyder det meget, at der er en cykelsti, da hun nu nemmere kan falde, så de ville være glade for en cykelsti på vestsiden.

Særlige nedslagspunkter og mindre fokusområder

Ved Haveforeningen Strandbo

Strandbo foretrækker, at cykelstien lægges langs Engvej, og ser meget nødt, at den lægges på vestsiden, da dette medfører delvise ekspropriationer af fire kolonihavegrunde. Skal Supercykelstien alligevel her, har de nogle forhold, de ønsker, der tages hensyn til:

De vil helst bevare en for Strandbo intern sti, som kan give vigtig adgang til fælles toiletter (de fleste huse har eget toilet dog), redskabsskur, trillebøre, tromle og genbrugsbeholdere, som ligger på den nordlige interne gang ét hus fra metroen, dvs. længst oppe i den østlige ende. Børnene fra de to gange kan også bedre lege sammen, hvis de ikke skal ud på Engvej. Der er ingen intern sti i Engvejsenden, som kunne udfylde disse behov.

Den nemme adgang via metrotunnellen til den østlige afdeling vil de også meget gerne bevare bl.a. ved hjælp af den interne sti. Metroen har allerede påvirket samværet mellem de to afdelinger negativt (eksempelvis leger børnene ikke sammen længere i samme grad).

Strandbo gør opmærksom på, at der er dræn i Metroselskabets forhøjede en meter brede stribe langs metrovæggen. Følgelig vil de være kede af, hvis en cykelsti kommer op i den højde, da der så er meget indkig i deres haver. Hele haveforeningen ligger lavt og i gammelt sumpområde.

Dette medfører yderligere, at der sandsynligvis er brug for kloakering eller anden form for dræn på en eventuelt kommende cykelsti. Særligt de to midterste haver ligger ekstra lavt og er i forvejen udsatte ved kraftig regn. De oplyser, at der er et kloakdæksel i krydset mellem den nordlige havegang og den nuværende interne sti langs metroen.



Eksisterende sti mellem metro og haveforeningen Formosa. Set mod nord – taget under cykel- og gangbroen mellem Engvej og Ved Kastrupfortet

Ved Haveforeningen Formosa

Syd for Roselillevej er der gjort klar til cykelsti ud for Haveforeningen Formosas vestlige afdeling. I Formosa har de problemer med oversvømmelser fra den nuværende sti, som ligger højt i forhold til de omgivende kolonihaver og metroen. Ved skybruddet i 2011 væltede vandet fra Amager ned mod Øresund, men blev stoppet af den høje sti, hvorved alle haver tættest på metroen blev alvorligt oversvømmet. De foreslår derfor, at cykelstien lægges lavere end de omgivende kolonihaver og metroen, som dermed kan fungere som et forsinkelsesbassin ved kraftig regn.

Yderligere foreslår de, at der laves en foranstaltning for enderne af cykelstien, så biler ikke kan køre igennem, men på en måde så haveforeningen kan låse op, hvis de skal have arbejdskørsel til haverne eller til deres interne legeplads. Der er i dag ikke problemer med, at biler kører ulovligt på stien, men de har selv engang imellem brug for at køre der, eksempelvis til at aflevere sand til sandkassen i haveforeningens sydøstlige hjørne samt til byggekørsel. Det er dog ikke strengt nødvendigt at få det ind denne vej, men blot lettere.

Cykelstien bør ifølge Formosa etableres som en kommunal sti.

Ved cykel- og gangbroen over metroen

Et par beboere foreslår en bedre løsning for forbindelserne fra cykel- og gangbroen og ned til en eventuelt kommende cykelsti, da der i dag er en meget uklar forbindelse med en tilgroet sti fra broens trappe, samt ingen forbindelse for cyklister.

Derudover foreslås det, at der eksempelvis etableres parkering på grus under broen, da unge mennesker ofte holder fest i ly for regnvejr under broen. Denne løsning er udført med succes under broens østlige ende. Idéen har et kriminalpræventivt sigte, da der efter festerne somme tider ligger tyvekoster såsom knallerter og cykler.

Parkering i øvrigt

En beboer på metroens vestside påpeger, at der ved Amager Strand Metrostation er problemer med pres på parkeringspladser fra rejsende til lufthavnen, som langtidsparkerer gratis ved metrostationen.

En beboer i rækkehusene på sydsiden af Ramundsvej ønsker her optegnede båse til parkerede biler, hvilket, der hævdes, flere på vejen også ønsker. Derved ville der være mindre spildplads mellem bilerne, ligesom de ville undgå at få bøder f.eks. ved at holde for tæt på krydset, hvilket de får i dag. Der er ingen skiltning om, hvor man må parkere.

En beboer gør opmærksom på, at der om sommeren ikke er så god plads til parkering i området omkring Formosavej, da kolonihaveejere fra Formosa holder på Formosavej og lidt op ad Roselillevej. Kommer man sent hjem, er der ofte optaget.

Et par beboere nævner, at de parkerer på vejen ud foran huset og udtrykker bekymring for at miste denne mulighed. Dog nævner en af dem, at det er muligt at etablere parkering på grunden.

Omgivelser og grønt

Træerne ud for Roselillevej 22-32 er ved at gå ud, flere er allerede døde. En beboer her foreslår, at der plantes nye træer som adskillelse mellem cykler og biler grundet specifikke trafikale udfordringer her (uddybet nedenfor).

En beboer, som bor i nærheden af græstrekanten lige syd for Amager Strand Metrostation, er ærgerlig over, at denne ikke fungerer optimalt nu, efter metroen er kommet. Folk bruger det til hundetoilet, til at kaste skrald, græsset bliver ikke klippet osv., og ellers bruges det ikke til noget konstruktivt. Beboeren mener generelt, der er nogle forsømte områder langs metroen, hvilket er ærgerligt.

En anden beboer, som bor ved den midterste af de tre metrotunneller gør opmærksom på, at de grønne kravleplanter, som skal vokse op ad metrosiden, ikke er vokset op her ved tennellen. Det kunne denne beboer godt ønske, da det ville blive kønnere og ville tage noget af støjen fra metroen.

En tredje beboer sætter stor pris på træerne og græsset langs vejen, men ellers er det ikke et tema, der bliver nævnt så meget langs Roselillevejs beboere.

Stedsspecifikke trafikale udfordringer

En beboer påpeger, at der tit opstår farlige situationer med biler, som vil parkere, og cykler, som er svære at se for rækværket til den vestlige metrotunnel på Italiensvej.

Samme beboer gør opmærksom på, at der er nogle udfordringer i krydset ved Prins Burisvej og Roselillevej, hvor biler og cykler mødes. Det giver let farlige situationer, fordi biler kommer rundt om hjørnet og ofte møder større grupper cyklister, som tror, de kører på en aflukket vej kun for cykler. Beboeren foreslår, at vejen gøres bredere med plantning af nye træer som adskillelse mellem cykelruten og vejen for biler. De eksisterende træer på dette stykke er jv. ovenfor ved at gå ud.

En far til små børn efterspørger flere vejbump, så folk ikke kører så stærkt på Roselillevej, som de gør i dag. Omvendt mener hans kone, dette ville være irriterende, da bumpene er besværlige at parkere på. Som en anden løsning foreslår de skiltning om, at det er stilleområde, 'børn på vejen' el.lign., så folk ikke ræser forbi. Dette opleves som ubehageligt, når deres børn er på fortovet på vej ud i bilen.

Repræsentanter for en haveforening gør opmærksom på, at der er en vendeplads i den nordlige ende af Ramundsvej op mod haveforeningen Strandbo, som er blind for biler. Bilerne ville her komme til at svinge ind over cykelstien, da vejen er smal, hvilket kunne være farligt. Vores observation er, at der kunne opstå potentielt farlige situationer her, da cyklister vil have dårligt udsyn, når de kommer herud fra en smallere, afskærmet cykelsti forbi haveforeningen.

Diverse

Et par beboere mener, at vestsiden af metroen ikke vil servicere så mange cyklister som Engvej, da den ligger for langt væk for mange.

Kloakken lige ud for huset i krydset Roselillevej-Ramundsvej bliver, siden metroen er kommet, undermineret flere gange om året. Det sker pludseligt, at der kommer store huller i vejen.

En beboer på Roselillevej påpeger, at det er meget ærgerligt, at metroforpladsen på vestsiden af Italiensvej er blevet til vinkelret parkeringsplads. Han tænker, dette ikke var meningen, da der er glasruderne i metrovæggen, som skulle sikre gennemsyn til vandet. Han mener, det vil være flottere med en løsning, som i højere grad tilgodeser gående og cykler.

Jorisvej

Afsnittet dækker Jorisvej langs vestsiden af metroen fra bagindgangen ved Steinerskolen i nord til Hedegaardsvej i syd, inklusiv en kort strækning på Hedegaardsvej.

Overordnede temaer og funktionsbehov

Alle adspurgte virksomheder på Jorisvej vil helst undgå, at Supercykelstien anlægges på Jorisvej; én har dog ingen præferencer, da en cykelsti ikke vil påvirke hans arbejde. De fleste adspurgte, hvoraf en enkelt før inddragelsesprocessen på eget initiativ har kontaktet os, er enige om, at anlæggelsen af en cykelsti her kan have store konsekvenser for deres virksomhed. En enkelt større virksomhed, som også får leverancer med store køretøjer, mener dog, at det er fint, hvis der skulle komme en cykelsti, og at det nok skal løse sig.

Overordnede temaer på Jorisvej er pladsmangel, samt en udtalt bekymring om sikkerheden for cyklister og andre særligt grundet den tunge trafik på den blinde Jorisvej. Samtidig er nogle af virksomhedsejerne frustrerede, da de frygter, at deres virksomhed grundet pladsmangel og presset på vejens brug på sigt må lukke. En virksomhedsejer udtrykker det således: *"Hvis vejen indsnævres med cykelsti, dør virksomhederne stille og roligt på Jorisvej, da det bliver meget svært at udføre vores erhverv. Er det det, Kommunen vil?"*.

Overordnet brug: Vejen er blind for bilkørsel, mens det er muligt for cyklister og fodgængere at fortsætte nordpå ad et græsstykke med selvetableret sti, hvor vejen ender. Der ligger ingen boliger på vejen. Brug af vejen i dag er derfor hovedsageligt kørsel til virksomhederne, herunder kundekørsel, firmabiler og leverancer, samt diverse parkering. Yderligere anvendes vejen af gående børn i forskellige aldre, som bruger vejen som skolevej til Steinerskolen, som ligger lige nord for Jorisvej, et ukendt (lavt) antal gennemkørende cyklister, samt bilkørende lærere til Steinerskolen, som parkerer på vejens nordlige vendeplads.

Virksomhedsejernes egne oplevelser af trafikken på Jorisvej varierer lidt. De flestes indtryk er, at der i dagtimerne er en heftig trafik af biler og større køretøjer på Jorisvej, som somme tider også kører meget stærkt. En enkelt mener dog ikke, at der er særlig meget trafik på vejen. Flere påpeger også, at store lastbiler bakker ind eller ud ad vejen, da der ikke er plads på vejen til at vende disse, hvilket udgør en større sikkerhedsrisiko. Særligt om morgenen er der stor trafik, påpeger flere, da forældre til børn på Steinerskolen kører forbi med høj fart for at aflevere børn i den nordlige del af vejen, hvilket ikke er meningen. Ligeledes opleves det, at der generelt er stort pres på parkeringssituationen (Se 'Specifikke funktionsbehov' samt 'Parkering i øvrigt'). Det påpeges, at der ikke er mange cyklister, hvorfor det ræsonneres, at der kun er et mindre behov for en cykelsti. Kun maks. et par stykker fra hver virksomhed cykler selv på arbejde.

Specifikke funktionsbehov

Sydligst på Jorisvej ligger fire bygninger, hvor virksomheden CSC havde virksomhed. De er i foråret solgt til en ny ejer. Skal der anlægges på vestsiden eller Engvej, kunne disse med fordel inddrages. Ud for dette areal er der fortov, og modsat op ad metroen er der skråparkering. Fortovet ophører ud for matrikel 4201.



Skråparkering langs metro samt kantstensparkering. Jorisvej set mod nord – taget ud for Jorisvej 3

En mindre virksomhed nord for CSC har en stor varebil og kan fint komme ud og ind ad sin indkørsel, hvilket de også vil kunne, selvom vejen bliver smallere.

På Jorisvej ligger et autoværksted, som skal have plads til kundernes biler. Der holder alt fra ingen til ti biler ad gangen på Jorisvej ud for garagen. Kunder kommer og sætter bilen her flere dage inden, den skal laves. Ejeren forklarer, at han jo ikke kan bede dem sætte den på Amager Strandvej, så de skal betale og gå langt. Han har derudover selv syv biler og to motorcykler stående (på vejen og i garagen), bl.a. til byttebiler til kunderne. Det er ikke muligt at lægge indkørsel/parkering ud mod Engvej, da der ligger en skole og andet bag ved autohallen. Autoværkstedet har derfor behov for at komme ind fra Jorisvej.

En møbelforretning på Jorisvej har leverancer til hele verden dagligt, hvor store lastbiler kommer hertil tre-fire gange dagligt. De fleste biler kan vende ud for bygningen, men de store bakker ud. De pakker somme tider containere, som står helt op ad bygningen, med varer til udlandet. Derudover har de brug for parkering til private kunder, som kommer og besigtiger eller køber møbler. Der kommer her ca. 10-20 biler om dagen. Virksomhedens egne varevogne skal også kunne være der, ligesom de ansattes privatbiler skal parkeres. Virksomheden har ikke mulighed for at parkere andre steder end på vejen, da de ikke har en gård. Virksomhedsejeren mener, det ville være katastrofalt for dem som erhverv, hvis der kom en cykelsti: *”Hvis der forsvinder noget af vejen, så mister vi kunder. Det vil have store konsekvenser for os, hvis den ligger her: Vi ligger jo her, netop for at kunder skal kunne komme her i bil”.*

En større virksomhed får levering af varer 15-20 gange i døgnet af forskellige størrelser biler, varevogne og lastbiler. Lastbiler bakker ind eller ud ad Jorisvej, da de er for store til at vende. Én gang

om dagen kommer store distributionslastbiler på 15 tons. De holder ude på vejen og læsser af og bakker så tilbage. Ellers har de selv varebiler, trailere osv., som de prøver at holde inde i gården, men der er ikke nok plads til dem alle, hvorfor de også anvender vejen til parkering.

Direktøren for denne virksomhed er positiv over for, at der anlægges på vejen, hvis det bliver en veldefineret cykelsti samt fortov, da giver det mere ro på den side af vejen, som ligger op til bygningerne: *"Så er børnene væk herfra, hvilket ville være betryggende"*. Dog skal en eventuelt kommende cykelsti og fortov helst ikke gå længere ud end, hvor vejen går til nu, dvs. ved asfaltkanten for enden af de skråparkerede biler, da hans køretøjer ellers får svært ved at svinge ind og ud af gården. Der kan dermed tages ca. 4,5 meter (inkl. metroens ene meter) uden at genere hans virksomhed væsentligt.

En anden større virksomhed har hver dag store biler med levering og afhentning hver dag til matriklen. Det er biler i alle størrelser, nogle er helt store lastbiler. Hver dag kommer en-to lastbiler med materialer, en lastbil henter lejlighedsvist container på 7 meter, som skal ud fra den sydligste gård (virksomheden har to smallere gårde ind på hver side ad deres bygning). Virksomheden bruger pladsen helt op til metroen, eksempelvis når store biler skal svinge ind i sydligste gård. Må nogle gange ud og flytte parkerede biler, så de kan komme ind. En gang om måneden kommer en stor spånsuger, som skal ind i den nordligste af to indkørsler, hvor der ikke er god plads. De ansatte selv skal ud med firmabiler fra gårdene og har svært ved at komme ud allerede i dag. De har i øvrigt anlagt fem p-pladser langs facaden, hvorfra ansatte dagligt kører ind og ud på opgaver. Flere ansatte parkerer også private biler i området.

Et andet større firma på vejen har en del fastansatte medarbejdere og ca. 15 enheder på nummerplader, køretøjer i alle størrelser, som er lastvogne, anhængere, varebiler og diverse trailere. De understreger, at hvis de ikke har vejarealet udenfor til rådighed, så vil det betyde en lukning af virksomheden.



Jorisvej set mod nord – taget ud for Jorisvej 11

Særlige nedslagspunkter og mindre fokusområder

Skolebørn på Jorisvej

En særlig gruppe, som bruger Jorisvej, vækker blandt flere af virksomhedsejerne stor bekymring i dagligdagen. Hver dag går skolebørn i forskellige aldre til Steinerskolen, som ligger lige nord for Jorisvej. Formodentlig kommer en del af dem fra Femøren Metrostation. Det er ikke defineret, hvor børnene skal gå på den tungt trafikerede vej, da der ikke er noget fortov på en stor del af Jorisvej, og bekymringen fylder i dagligdagen, som udtrykt her af en af virksomhedsejerne: *”Vi bakker ud fra vores gård med større biler og er pissenervøse for det pga. skolebørnene”*. Virksomheden har i en periode forsøgt sig med at føre fortov til børnene op langs deres egne bygninger, men dette viste sig at være for farligt, da børnene ikke var til at se, når bilerne bakkede ud fra gården. De er derfor som nævnt oven for tilhængere af en veldefineret løsning på siden op ad metroen.

Skolebørnene bruger Jorisvej, selvom det ifølge flere af virksomhederne fra skolens side ikke er meningen, at de skal kunne komme ind på skolen ad denne bagevej. Der er en låge ved bagindgangen, som er låst, men som de kommer ind ad alligevel, når lærere, som parkerer ved bagindgangen, også skal ind.

En virksomhedsejer mener dog ikke, at problemet med skolebørn er så stort som tidligere, da de har lukket en stiforbindelse mellem Engvej og Jorisvej syd om skolen, som gav adgang til skolens hovedindgang fra Jorisvej.

Repræsentanter for Steinerskolen påpeger selv, at Jorisvej er farlig for eleverne pga. tung trafik og megen trafik til virksomhederne, samt dårligt udsyn bag parkerede biler, der bakker ud og ind, hvilket er farligt. Fra skolens side er der flere gange opfordret til, at børnene ikke færdes på Jorisvej.

Parkering i øvrigt

Flere af de adspurgte repræsentanter for virksomhederne giver udtryk for, at der er et stort pres på parkeringspladserne på Jorisvej. Også her påpeges det af flere, at mange langtidsparkerer for at tage metroen ind til byen eller til lufthavnen på ferie. Dette lægger et pres på parkeringen hele vejen op ad Jorisvej. På vendepladsen i den nordlige ende af Jorisvej parkerer Steinerskolens lærere, hvilket yderligere presser parkering samt vejen. Trafik og stort pres på parkering i forbindelse med forskellige events herunder motionsløb, cirkus og koncerter på Femøren er også et problem, som fremhæves af en virksomhedsejer.

Skal cykelstien anlægges her, kunne det undersøges, om man kunne lave særlige parkeringsregler, som regulerer dette. Flere virksomheder kunne godt tænke sig at sætte skilte op på metrovæggen, som sikrer dem parkering til deres virksomhed, men må ikke dette, som tingene er i dag.

Ønsker til udformning af cykelstien ift. sikkerhed

Muligheden for at udføre cykelstien som en opmalet streg på vejen blev diskuteret med de virksomheder, som har større køretøjer og/eller leveringer med sådanne. Dette var ud fra en idé om, at dette kunne frarøve dem mindre af vejprofilen. Der blev meldt klart tilbage fra alle adspurgte, at skal der være en cykelsti, skal de forskellige trafikanter være skarpt adskilt: *”Det er klart bedst med kantsten! Varebiler og håndværkerbiler kører stærkt herude, så det er sikrest, hvis den ligger op mod metroen og med kantsten”*. Samtidig udtrykkes det jv. ovenfor, at en cykelsti i eget tracé jo vil medfølge, at nogle af virksomhederne ikke kan fortsætte med at drive erhverv her.

Det nævnes også, at god belysning ville være rart, da skolebørn og cyklister er sværere at se på mørke vintermorgener.

Oplevet tryghed i området

Repræsentanten for en af de større virksomheder gør opmærksom på, at der på Jorisvej er meget øde om aftenen, da der kun ligger erhverv og ingen boliger på vejen. Dette resulterer i, at private biler brændes af, bilruder smadres, og dæk stjæles, da der ikke er folk i området efter arbejdstid. Hun mener derfor, at det er uhyggeligt at cykle der efter arbejdstid. En anden virksomhedsejer henleder også opmærksomheden på uroen i området, dels har der været en del graffitimaling i området, dels begås der somme tider hærværk langs vejen, når (fulde) folk går hjem fra eksempelvis Femørens arrangementer. Flere af firmaerne har således været nødt til at sætte overvågning op.

Vores observation er, at Jorisvej rigtigt nok ligger klemt inde mellem udelukkende erhvervsvirksomheder til den ene side og en høj metrovæg til den anden, hvormed ingen boliger har indkig på vejen, som efter arbejde formodentlig ligger øde hen. Dette kunne virke usikkert på nogle befolkningsgrupper. Vi har også set, hvordan der holder mindst én afbrændt bil langs metroen, men det er svært at sige, hvor udbredt hærværket er.

Diverse

To virksomheder ytrer ønske om, at der – som der tidligere har været – åbnes op til Engvej i nordenden af Jorisvej, da de store lastbiler så kan køre rundt og ikke skal bakke ind eller ud. En af de lokale virksomheder har haft kontakt til Københavns Kommune om dette, men har fået nej. Spørgsmålet er så, kunne man overveje, hvilken trafik, der dermed ville komme ad Jorisvej jv. ovenfor, hvor det nævnes, at der dengang, der var åbent, eksempelvis gik flere skolebørn ad Jorisvej og generelt var mere trafik.

En virksomhedsejer foreslår, at der bliver lavet en gul stribe ved indkørslen til Jorisvej i syd, så større biler lettere kan komme ind på vejen. Det foreslås, at det bliver markeret, at parkering ikke er tilladt de første 10 meter (uklart om der menes ad Jorisvej eller Hedegaardsvej).

Foretrukne ruter blandt vestsidens interessenter

Foretrukne ruter blandt de adspurgte beboere langs metroens vestside:

- 19 % foretrækker Vestsiden
- 10 % foretrækker Østsiden
- 42 % foretrækker Engvej
- 10 % foretrækker blot at undgå Vestsiden
- 19 % har ingen foretrukken strækning eller har ikke kommenteret punktet

Nuancering af ovenstående: En beboer ud af de 19 %, som foretrækker ruten langs vestsiden, foretrækker vestsiden på betingelse af, at beboeren kan beholde muligheden for at parkere langs vejen.

Foretrukne ruter blandt de adspurgte virksomheder langs metroens vestside:

- 14 % foretrækker Østsiden
- 43 % foretrækker Engvej
- 29 % foretrækker blot at undgå Vestsiden
- 14 % har ingen foretrukken strækning

Engvej

Afsnittet dækker Engvej fra Italiensvej i nord til Hedegaardsvej i syd.

Overordnede temaer og funktionsbehov

Blandt de adspurgte er der på Engvej særligt to internt relaterede problematikker, som fylder: Den generelle trafikikkerhed og skolevejene for børn i området. Det er indledningsvist værd at bemærke, at også en hel del interessenter, som bor langs andre strækninger end Engvej, ligeledes har nævnt disse to problematikker på Engvej.

Af Engvejs adspurgte beboere foretrækker knap to tredjedele cykelruten anlagt langs Engvej, mens et mindretal foretrækker en af de andre to mulige ruter. På de fem skoler i området foretrækkes Engvej ligeså klart, dog ser ledelsen på én skole både argumenter for og imod Engvej.

De overordnede trafikale udfordringer på Engvej handler især om høj hastighed og meget trafik samt sving på cykel uden om træer og parkerede biler. Oversigtsforhold og krydsninger af vejen er her også relevante emner, som behandles under Skolevejsafsnittet nedenfor. Engvejs trafikale udfordringer blev af en større del af beboerne brugt som argument for netop at anlægge en cykelsti her og dermed forhåbentlig skabe en mere sikker cykelrute og vej i det hele taget, mens en mindre del af beboere argumenterede for at lægge cykelstien andetsteds ud fra en tanke om, at Engvej er for farlig til en cykelsti.

En stor del af de adspurgte beboere på Engvej fremhæver, at Engvej er en farlig vej for cyklister – især børn – og foretrækker derfor cykelstien anlagt her. Et stort tema blandt mange er, at bilerne kører for stærkt, ligesom nogle er kede af, at det til dels er tung og støjende trafik. En del forældre sender deres børn på en omvej for at undgå at cykle på Engvej eller beder dem trække på fortovet. Også nogle voksne undgår at cykle her.

Særligt om morgenen og eftermiddag, hvor børn afleveres og hentes i skole og institutioner, fremhæves det, at der er pres på trafikken og særligt farligt.

Flere udtrykker, at vejen er for bred, og dermed at en stor fordel ved anlæggelsen af en cykelsti er, at vejen så kunne blive smallere, og trafikken overordnet set blive dæmpet. En yngre kvinde oplever som flere andre, at det er meget ubehageligt at cykle på Engvej og fortsætter: *"Jeg er meget positiv ift. at få cykelsti på Engvej, særligt da det kunne være med til at dæmpe trafikken her, som er meget tung og støjende"*. En beboer i området ønsker ligeledes trafikdæmpning på Engvej og foreslår derfor lysregulering ved en række kryds², ligesom en anden beboer har registreret, at der er mange hurtigtkørende taxaer på vejen, da de kan undgå lysreguleringer på vej til lufthavnen. Et par beboere nævner, at de etablerede bump på Engvej ikke har haft den store effekt, mens andre mener, disse samt blink og fodgængerfelt ved Samosvej omvendt har hjulpet på farten.

² De foreslåede kryds er: Femøren St. / kryds Engvej-Hedegaardsvej / kryds Wibrantsvej-Engvej / kryds Engvej-Samosvej / kryds Italiensvej – Engvej.

Parkerede biler og træer langs vejen er et andet emne, som trækkes frem af flere cyklende Engvejsbeboere. Både skoleelever og voksne oplever, at det er utrygt at skulle svinge ud på vejen, når træer og parkerede biler skal passeres. En yngre kvinde med små børn tør ikke cykle på Engvej med cykelvogn og børn pga. de parkerede biler, hun skal svinge udenom, og oplever, at det er ubehageligt og farligt, at der ligger biler bag én og venter på at komme forbi. En mand med små børn udtrykker det således: *”Træerne er fine, men har ingen afmærkning omkring sig, så det er det rene Wild West at cykle der: Man svinger ind og ud”*. En anden beboer er bekymret for at passere de parkerede biler, da der pludselig kan åbnes en bildør foran én. Herved presses man endnu længere ud midt på vejen blandt biler.



Vejtræer og kantstensparkering. Engvej set mod syd – taget ud for Engvej 80

En beboer, som mest kører bil, forudser desuden, at det måske vil gøre det bedre også som bilist at køre på Engvej, da cyklister så ikke kører på vejen, hvor der især om sommeren er mange cyklister at tage hensyn til.

Flere Engvejsbeboere henviser som nævnt til den heftige trafik og fart på Engvej i et argument *mod* at lægge cykelstien på Engvej. Det er problematisk med de mange sideveje til Engvej, ligesom det forudses at blive en dårlig cykeloplevelse pga. trafikstøj og forstyrrelser. Også de skarpe sving på Engvejsruten er ikke optimale for en Supercykelsti, påpeger et par beboere, ligesom det ikke er optimalt for folk, som kombinerer cykel med metro.

Andre argumenter mod at placere cykelruten på Engvej er for nogle få beboere, at vejen for biler eller fortovskapaciteten for børn og andre i stedet burde opprioriteres, og at en Supercykelsti blot vil øge presset på vejen. En ældre beboer på Engvej er træt af, at vejene overalt ødelægges af cykelstier, og mener, at det i dag er intet problem at cykle på Engvej. En lærer fra en af de lokale skoler forudser, at en cykelsti kun vil gøre det farligere at færdes på Engvej: *”Med de tiltag der er lavet nu, er det farligere end før, da der pga. de røde midterheller ikke er plads til, at forbikørende biler kan svinge lidt ud midt på vejen, hvis en bildør i en holdende bil åbnes”*.

En del beboere i området, som ikke bor på men færdes på Engvej, oplever som sagt Engvej som utrygt at cykle på og generelt trafikalt udfordret. En beboer på vestsiden understreger vigtigheden af en løsning på Engvej med disse ord: *”Uanset om vi anlægger cykelsti op ad metroens ene eller anden side, så ville det være godt at gøre noget ved Engvej og skolebørn”*.

Øvrige funktionsbehov og trafikmønstre

I dialogen med beboere på Engvej er forskellige specifikke behov blevet nævnt:

En beboer går med sin hund på græsstykket ud for Engvej 164-186 og påpeger, at mange andre luffer hunde der, hvorfor det ville være ærgerligt at miste dette til cykelsti.

En anden ønsker, at det skal være en meget bred cykelsti, hvor der er plads til både hundeluffere, klapvogne, barnevogne, ladvogne og andre almindelige cyklister.

En ca. syvårig pige stiller spørgsmålstejn ved, om der overhovedet skal være biler på Engvej, da hun er meget bange for at cykle der, ligesom en anden beboer foreslår at sætte bomme op i hver ende af vejen, så kun beboere kan køre ind i bil. Disse to udtrykker et behov for cykelrute adskilt fra anden trafik, hvilket man kunne sige, kunne være et argument for at lægge den langs metroens, hvor dette kan opnås.

Endelig foreslår en beboer, at cykelstien ikke anlægges med samme udformning som det mindre stykke Supercykelsti nord for Øresundsvej, da opdelingen mellem cykel- og gangsti kan være svær at gennemskue, ligesom perlestenene går løs.

En beboer på Engvej lavede en interessant betragtning om de overordnede trafikmønstre i området: Den nord-sydgående cykeltrafik vest for metroen presses i dag ud på Engvej, da der er lukket langs metroen ved Strandbo, ligesom der er en naturlig blokade ved Skolen ved Sundet, hvor folk presses vest eller øst om, dvs. mange ud på Engvej. Engvej er således en flaskehals for cyklister. Man kan derfor, påpeges det, ikke undgå at køre på Engvej i dag, så behovet er der for cykelsti, selvom vi vælger at lægge cykelruten på vestsiden, som for en del cyklister vil være for stor en omvej at benytte. En åbning ved haveforeningen Strandbo vil dog tage en del af presset af Engvej for cyklister.

Særlige nedslagspunkter og mindre fokusområder

Parkering

Ud for etageboligerne i den sydlige del af Engvej syd for Greisvej giver et par beboere udtryk for, at de har brug for de forskellige mulige parkeringsmuligheder foran bygningerne, enten til sig selv eller til gæsteparkering. En beboer, som selv parkerer på Engvej ud for bygningen, udtrykker sin bekymring således: *"Der er snart ikke nogen steder at parkere i byen (...) Der kan fint være en cykelsti på Engvej, så længe vi bevarer en god del af parkeringspladserne på Engvej, og det ikke bliver en hetz mod bilister"*. Andre i opgangene har ikke noget imod at miste parkering her, da de kan parkere i carport bag bygningerne. En beboer nævner, at der også her er mange udefrakommende, der parkerer, da det ligger tæt på metrostationen Femøren.

Haveforeningen Formosa har brug for parkeringspladser på Engvej til private biler og har om sommeren i perioder en container til affald stående ud for haveforeningen. Det foreslås af en beboer på Engvej, at den i stedet kunne stå på græsarealet ved cykel- og gangbroen. Landsbyskolen påpeger, at Formosas beboere i kolonihavesæsonen parkerer langs Engvej, hvilket lægger et større pres på parkeringen og oversigtsforholdene ved Landsbyskolen.

En beboer på Engvej efterlyser, at man trods cykelsti stadig kan komme til at holde på vejen ud for sit hus med arbejdsbiler, grusleveringer osv., når man f.eks. skal renovere hus.

Udover disse specifikke strækninger udtrykker ingen af de adspurgte nogen særlige behov for at beholde parkering på Engvej. Derimod udtrykker flere villighed til ligefrem at ofre parkeringspladser til fordel for en cykelsti. Dels nævnes det, at der i dag er god plads til parkering på Engvej og de mange sideveje, dels prioriterer flere en cykelsti og dermed følgende trafikdæmpning højere. En beboer foreslår, at parkering kunne bevares kun ud for boliger og ikke ud for skoler, haveforeninger osv., hvilket man har gjort på Gl. Kongevej, ligesom flere foreslår at lægge al parkering over i én side af vejen.

Stedsspecifikke trafikale udfordringer

På Hedegaardsvej ligger en større virksomhed, som har separat varelevering med store lastbiler samt afhentning af renovation, som løber mellem metro og virksomheden. Derfor vil diverse lastbiler skulle krydse en eventuelt kommende cykelsti. Hedegaardsvej fremhæves generelt af repræsentanter for en af skolerne samt en beboer som utryk at cykle og færdes på pga. meget trafik, parkerede biler, busser og huller i vejen samt manglende trygge krydsningsmuligheder.

Krydset ved Engvej-Wibrandsvej fremhæves af flere beboere og skolerne i nærheden som trafikeret og farligt: Bilerne kører hurtigt, da Engvej der er bred, der er mange biler, og det er svært at overskue både vejen og krydset pga. parkerede biler og dårligt udsyn. Morgen og eftermiddag afleveres og hentes der mange børn her til de nærliggende skoler samt udflytterbørnehaven på Greisvej, hvilket sætter ekstra pres på krydset. En beboer, som kører gennem krydset i bil fra arbejde, beskriver krydset som farligt og siger: *”Når man kommer i bil fra Wibrandsvej og skal dreje ind på Engvej, er det svært at komme ud. Det stresser cyklisterne, at bilerne holder og venter, og det stresser bilisterne. Den røde midterrabat har ikke gjort det bedre. Når så bussen kommer og holder ved stoppestedet, så går det hele i stå”.*

Steinerskolen foreslår fartdæmpning i alle krydsets fire retninger.



Krydset ved Engvej-Wibrandsvej. Engvej set mod syd – taget ud for Engvej 134

Steinerskolen ønsker derudover, at der opsættes et 'indkørsel forbudt'-skilt på forarealet ud mod Engvej, da dette er et farligt sted, fordi autoværkstedet op til arealet skal kunne komme ind med varevogne m.v. Skolen har ligeledes her bedt forældre om ikke at sætte af på arealet.

Skolen påpeger yderligere, at pendlere cykler meget hurtigt forbi skolen for at krydse cykel- og gangbroen, hvilket kan virke farligt.

Længere nordpå påpeger en beboer på Ramundsvej, at når man i bil kører ud på Engvej fra Ramundsvej, er der dårligt udsyn. Man kan f.eks. ikke se noget, når der holder lastbiler ved kiosken. Det ønskes forbedret, hvis der anlægges cykelsti.

En beboer, som bor over for kiosken på Engvej 77, gør opmærksom på, at mange skoleelever fra Skolen ved Sundet krydser Engvej i frikvartererne for at komme til kiosken. Da er der ingen skolepatrulje, og hun mener derfor, at stillebump ville være godt, da der pga. bilernes fart opstår farlige situationer her på trods af fodgængerovergangen.

Det absolut mest nævnte stedsspecifikke trafikale problem i hele området er krydset Engvej-Italiensvej, herunder svinget ved Strandlodsvej-Engvej. En del beboere nævner, at bilister, som kommer nordfra gennem sidstnævnte sving har meget lidt udsyn, ligesom de overrumples af svinget og kommer med for høj fart fra Strandlodsvej. Det er således farligt for både cyklister og fodgængere at færdes her, hvilket flere ønsker løst måske gennem en cykelsti. Det nævnes også, at der er en stor trafik her om sommeren ned mod stranden, hvilket går på tværs af det farlige sving nordfra. Folk kører ligeledes hurtigt på Italiensvej, hvilket er farligt for krydsende cyklister, dog har en ny midterrabat hjulpet. Det bemærkes også, at det er svært at svinge til venstre fra Engvej ind på Italiensvej, hvorfor det ville være godt med cykelsti i dette område. Ligeledes kommer nogle cyklister til at cykle i modsatte retning på Italiensvej, hvor der mangler tydeligere skiltning og flere overgange på tværs af Italiensvej.

Omgivelser og grønt

Der står træer langs Engvejs østside fra nordenden og ned til Wibrandtsvej, hvorfra de hovedsageligt står på vestsiden af vejen. Et par Engvejsbeboere gav udtryk for, at de ønsker dem bevaret, da de er smukke, mens en overraskende stor andel mener, man godt kunne fjerne dem. Et par stykker nævner, at de er irriterede over den store mængde løvfald, det forårsager i deres haver og på vejen, ligesom andre blot mener, en cykelsti bør prioriteres højere, hvis man skal vælge. At man som cyklist skal cykle uden om træerne, som beskrevet overfor, er for et par stykker ligeledes et argument for, at det ville være ok at fjerne dem. En beboer foreslår, at træerne på Engvej kan genplantes på Greisvejs græsstykke, hvor der mangler lidt kønt.

Det skal siges, at det ikke er et emne, der specifikt er nævnt over for alle interviewede beboere, men somme tider blot er dukket op i dialogen. Derfor kan holdningen blandt samtlige Engvejs beboere til træernes fremtid godt være anderledes, end den er afbilledet her.

Et par beboere foreslår, at der anlægges legeplads, bænkeområder og evt. en iskiosk på det grønne område i midterrabatten på Italiensvej, hvilket ville gøre området mere attraktivt.

Et par ældre beboere i den sydlige ende af Engvej ønsker flere bænke, da det er godt at kunne holde en pause på en gåtur.

Diverse

Kloaker bliver ofte oversvømmet ud for Engvej 128.

Fliser på fortovet på Engvejs nordligste del trænger til at blive ordnet.

En beboer på Italiensvej vil gerne have cykelsti, hvis ellers den bliver vedligeholdt og ryddet. Italiensvej er privat fællesvej, men burde være offentlig vej, idet den har offentlig interesse som adgangsvej, da folk krydser ned til metro og strand.

To beboere, som kører ladcykel, påpeger, at bomme generelt gør det svært for især ladcykler, cykelanhængere og longjohns at komme igennem, og man ofte må af og trække. Piller i vejen er bedre, eller eventuelt kan man gøre hullerne ved bommene bredere.

En beboer i rækkehusene ud mod Engvej syd for Ramundsvej ønsker at undgå yderligere belysning ifbm. cykelsti på Engvej, da gadelys i forvejen lyser ind ad deres vinduer.

Skoleveje og fritidsaktiviteter

Sikre skoleveje for områdets børn og et særligt fokus på *Engvej som skolevej* til de fem skoler på eller lige ved Engvej blev nævnt meget ofte i interviews med Engvejsbeboere, beboere fra de andre strækninger, samt naturligvis i interviews med elever og ansatte på skolerne selv³.

En stor andel af beboerne på Engvej og de andre strækninger, herunder forældre til børn på skoler og institutioner i området, påpeger, hvor farligt det er at cykle på Engvej særligt for områdets mange skolebørn. En beboer italesætter den generelle bekymring meget godt: *"Engvej (...) er et mareridt for cyklister, især børn, da cyklisterne klemmes af bilerne pga. manglende plads. Især for børn anser jeg vejen for direkte farlig"*. I forlængelse af beskrivelserne ovenfor går bekymringerne især på bilernes hastighed, trafikpresset på vejen og sving udenom parkerede biler og træer. Ligeledes fremhæver mange af de adspurgte særlige forhold for børn som sideveje og oversigtsforhold, krydsninger af vejen samt mødet med hurtigtkørende cykelpendlere som problematiske, hvilket uddybes nedenfor. Flere forældre til skolebørn fortæller, at deres børn er bange for at cykle på Engvej, ligesom en del

³ Opland til de fem skoler:

- Skolen ved Sundet: Skoledistriktet er afgrænset af Hedegaardsvej, Backersvej, Italiensvej og Amager Strandvej.
- Steinerskolen: Flest elever fra Amager, primært mellem Øresundsvej og Englandsvej, men også fra Lergravsparken og enkelte elever fra Kastrup, København og Frederiksberg.
- Amager's International School: Ca. 75% bor på Amager hhv. i skolens nærområde, Amagerbro og Holmbladsgade, derudover bl.a. Nørrebro og Ishøj.
- Landsbyskolen: Primært elever, der bor på Amager og ellers det større København.
- Øresunds Internationale Skole: Har elever, der bor i Glostrup, Nørrebro, Amagerbro og Lergravsparken.

forældre som nævnt ovenfor sender deres børn på en omvej for at undgå at cykle på Engvej eller beder dem trække på fortovet.

Særligt lokalt fokus

En kvinde, som tidligere har været engageret i skolebestyrelsesarbejde på en af områdets skoler, foretrækker for skoleelevernes skyld også cykelstien på Engvej: *”Det ville slå to fluer med ét smæk: Give en god, bred cykelsti samt løse problemet for skolebørnene”*. Dette synspunkt er ret udbredt lokalt; altså hvis der skal anlægges en cykelsti i området, er det optimalt at lægge den, hvor der er størst behov lokalt. Dette behov er set fra et *lokalt* perspektiv, som netop er det, der afdækkes i denne rapport. Omvendt skal behovene hos cykelpendleren, som blot skal igennem området, naturligvis balanceres med de lokale behov og ønsker.

Førnævnte kvinde har yderligere en relevant pointe: Hun er bange for, at hvis der anlægges cykelsti langs metroens vestside, så lukker det strategisk af for fremtidige muligheder for at lave en cykelstiløsning på Engvej, da det generelle behov for cykelstier i området så er opfyldt. Derved ville Engvej – som vedvarende vigtig skolevej for mange – fortsat være utryk at cykle på.

Sideveje

Sideveje er blevet nævnt af flere beboere og skolerepræsentanter som et opmærksomhedspunkt. Der er 10 sideveje på Engvejs vestside og syv sideveje på Engvejs østside.

De mange sideveje og dermed potentielle tilkørsler til en Supercykelsti på Engvej indgår fra et par af områdets beboeres side som et argument for, at Engvejsruten vil servicere flere cyklister end de to andre mulige ruter. Et andet argument for dette, som nævnes blandt flere beboere, er, at Engvejsruten generelt har en placering, som vil opfange flere brugere, da den er tilgængelig fra flere boligområder samt ikke er i konkurrence med cykelstien på Amager Strandvej, som ruten på østsiden af metroen er det.

Omvendt påpeger flere beboere og skolerepræsentanter, at de mange sideveje kræver, at cyklister skal være meget opmærksomme, når de cykler, og at der nogle steder er dårlige oversigtsforhold ved sidevejene. Samtidig udtrykker et par bilister, at de kan have svært ved at se cyklister og andre trafikanter, når svinger ud på Engvej. En beboer, som bor ud for Engvej 140-152, udtrykker det således: *”Jeg kører selv bil, og når jeg kører ud på Engvej, er det svært at se cyklister for de holdende biler, især hvis det er en varevogn. Så det ville være rart med en cykelsti, så det bliver lettere at se”*. Flere andre udtrykker dette ønske om, at en cykelsti kunne være med til at gøre oversigtsforholdene bedre, og lægger vægt på, at oversigtsforhold og synliggørelse af cyklister prioriteres højt i projekteringen af cykelstien i særlig hensyntagen til de mange børn, som færdes her.

Af konkrete steder nævnes dårlige oversigtsforhold ved Wibrandtsvej-Engvej-krydset, samt ved Landsbyskolen, hvor en beboer, som bor netop over for skolen, dagligt observerer farlige situationer. Ved spidsbelastningstidspunkter for aflevering og hentning af skolebørn holder forældre lige foran skolen i bil, selvom der er etableret tiltag for at undgå dette. Eksempelvis påpeges det, kan børn på

cykel, som skal krydse vejen, ikke kan se for de parkerede biler. Det er ligeledes farligt for hendes egne børn at færdes der om morgenen, da der generelt er kaotisk med biler, der vender foran skolen m.v. I sommerhalvåret er oversigtsforholdene som nævnt ekstra presset af parkerede biler fra Haveforeningen Formosa.

Opsamlingsvist kan man sige, at der er et skisma mellem på den ene side de mange sideveje som en fordel ift. en bedre tilgængelighed for flere cyklister og på den anden side udfordringer ift. oversigtsforhold og synliggørelse.

En modsætning mellem Supercykelsti og børn i trafikken?

En Supercykelsti på Engvej vil, er de fleste enige om, være en fordel sikkerhedsmæssigt for de cyklende børn, ligesom det generelt vurderes, at flere skolebørn vil komme til at cykle i skole. Samtidig udtrykkes der dog også en bekymring for sikkerheden for Supercykelstiens placering op ad flere af skolerne og de mange mindre børn, som hver dag færdes der.

Krydsning af Engvej fremhæves af flere forældre til skolebørn samt af skolernes repræsentanter som et opmærksomhedspunkt. Det nævnes, at det nogle steder er farligt for børn at krydse Engvej, og at Engvej grundet de mange skoler krydses mange steder og af mange børn hver dag. Der er skolepatrulje ved Samosvej-Engvej, men så vidt vides ikke andre



Rød midterhelle foran Landsbyskolen. Engvej set mod syd – taget ud for Engvej 126

steder på Engvej. Ud for Landsbyskolen og Wibrandtsvej-Engvej-krydset er der etableret en rød midterhelle, hvor man kan vente og se sig yderligere for på vej over vejen, men biler forventes ikke at holde for krydsende fodgængere.

Etablering af en Supercykelsti frygtes at øge kompleksiteten eksempelvis foran Landsbyskolen, samt give ekstra pres på særligt om morgenen, hvor børn skal afleveres, andre børn krydser vejen, og pendlercyklister vil ræse forbi på vej til arbejde. En repræsentant for Landsbyskolen er bekymret for netop dette: *”Krydsninger vil kunne blive endnu farligere end i dag, hvis der kommer en Supercykelsti på Engvej”*. Yderligere udtrykker denne repræsentant bekymring for, at de etablerede afsætningsmuligheder for bilkørende forældre placeret lige syd for skolen sløjfes pga. cykelstien.

Et andet opmærksomhedspunkt, som fremhæves af en anden skolerepræsentant, er et generelt modsætningsforhold imellem hurtige, utålmodige pendlere og langsomme, uopmærksomme børn, som benytter samme cykelsti. Det foreslås fra to skoler, at cykelstien på Engvej deles op i en langsom- og en hurtigbane. Problemet nævnes især, hvis det bliver en dobbelttrettet cykelsti, hvilket flere af de adspurgte skolerepræsentanter helst vil undgå. En tempoopdelt cykelsti kunne også være en fordel for de børn, som kommer i skole på rulleskøjter, løbehjul og skateboard, hvilket en del af Skolen ved Sundets elever gør.

Opsamlende kan man sige, at skal Supercykelstien ligge på Engvej, er der et stort behov for at tænke cykelpendleradfærd og skolebørns adfærd og ruter sammen. Når dette er sagt, skal det huskes, at langt de fleste beboere, som nævner skoleveje, samt skolerepræsentanter foretrækker Supercykelstien lagt på Engvej, da de overordnet set ser det som en stor trafikikkerhedsmæssig forbedring. I dette ligger en forventning, tolker vi, om en teknisk løsning, der ikke gør det nævneværdigt mere usikkert for skolebørnene, det være sig gående, cyklende, krydsende m.v.

Specifikke ønsker til cykelstiens udformning

Nogle helt konkrete ønsker til udformningen af en kommende Supercykelsti på Engvej er – inklusiv de allerede nævnte – blevet udtrykt blandt skolernes repræsentanter:

- Cykelsti i eget tracé med kantsten
- Sikre krydsninger på tværs af vejen
- Enkelttrettet cykelsti i begge sider af vejen, fordi det mindsker kompleksiteten
- Færrest mulige lyskryds
- God oversigt og færre krydsende biler ved hjælp af færre p-pladser (dog stadig nogle p-pladser til aflevering af børn)
- Den korteste og mest direkte rute for flest muligt
- Bevarelse af midterhellen ud for skolerne på Engvej (dog udtrykkes der som nævnt ovenfor også kritik af denne midterhelle)

De enkelte skolars vurdering af de tre mulige ruter

Der er på alle fem skoler en klar formodning om, at placeringen af cykelstien på Engvej vil få flere elever til at cykle⁴. Ud fra skolernes egne tal, kan vi dog se, at der er forholdsvis mange skolebørn, der cykler allerede i dag (dog er der færre fra de to små internationale skoler, der cykler, formodentlig fordi en del af eleverne kommer langsvejs fra). Man kunne derfor hævde, at en cykelsti på Engvej ikke er altafgørende for, om der cykles til skole. Børnene sendes i dag af deres forældre ud på parallelveje, som føles mere trygge, eller trækker på fortovet, hvorved en del kan cykle til skole alligevel.

Men overordnet set er det generelle indtryk fra de mange beboere, der har ytret sig om skolevejene, samt fra skolerne, at en cykelsti på Engvej vil gøre en stor forskel. Dette gælder for de elever, der

⁴ I dag vurderes det, at 70-75 % af Skolen ved Sundets elever fra 3. klasse og opefter cykler (i alt ca. 750 elever); at ca. 70 % af Steinerskolens 130-150 elever cykler; at ingen men sommetider et par af Øresunds Internationale Skoles 85 elever cykler; at 10 af Amager's International School's ca. 200 elever cykler; og at 50-70 af Landsbyskolens ca. 125 elever cykler.

allerede cykler, som ville få en tryggere rute til skole. Bekymringerne for denne gruppe fylder i dag afgjort en hel del og har gjort det i en del år, hvilket kommer til udtryk i de indmeldinger, vi har fået. Og samtidig vurderes det fra alle fem skoler, at en cykelsti på Engvej vil få endnu flere til at cykle til skole.

Vælger man at lægge cykelruten langs metroens østside, er der en generel enighed blandt skolernes repræsentanter om, at det ikke er rigtig relevant som skolevej, og at det her i forvejen er en rolig vej at cykle på. Lægges cykelruten langs vestsiden vil der være nogle elever fra især de fire skoler på Engvejs østside, som vil benytte den, men langt færre, vurderes det af skolerepræsentanterne, som på Engvej. Dog er det være en fordel, at der her er færre sideveje og mere roligt, som det nævnes ovenfor. For begge metroruter gælder det, argumenter flere lærere og elever, at en rute hurtigt bliver irrelevant, hvis den indebærer en omvej, som en elev på en af skolerne udtrykker det: *”Cyklister er kun villige til at cykle lidt den forkerte vej, hvis det er en behagelig og tryk cykelsti at køre på”*. Det nævnes ligeledes af flere, at hvis det er en omvej, vil eleverne selv vælge det fra, selvom deres forældre har opfordret dem til at cykle på en sikker rute.

En anden ting er, at en lærer fra en af skolerne udtrykker skepsis over for, om børn altid vil have lyst til at cykle på ruterne langs metroen: *”Begge ruter langs metroen er lidt isolerede og på den måde mere utrygge og mørke om vinteren”*.

Specifikke ruter til fritidsaktiviteter

Gennem interviews med beboere og skolerepræsentanter er det kommet frem, at der udover elevernes ruter til og fra hjemmet, også er en del nord-sydgående cykeltrafik fra skolerne til særligt tre steder: Fodboldakademiet på Kløvermarken, judotræning på Strandlodsvej og forskellige fritidsaktiviteter i Fritids- og Kulturhuset Prismen i Holmbladsgade. Flere nævner, at der mangler en sikker og tryk rute til disse tre steder. En anseelig gruppe af Skolens ved Sundets elever går eksempelvis til fodbold flere gange om ugen ved Fodboldakademiet på Kløvermarken, som anvendes som en slags SFO. I dag anbefales eleverne ofte at cykle langs Amager Strandvej til Kløvermarken, hvilket dog ikke er optimalt, da den indebærer farlige t-kryds og tung trafik.

Foretrukne ruter blandt Engvejs interessenter

Foretrukne ruter blandt de adspurgte beboere langs Engvej:

- 16 % foretrækker Vestsiden
- 60 % foretrækker Engvej
- 5 % foretrækker blot at undgå Engvej
- 19 % har ingen foretrukken strækning eller har ikke kommenteret punktet

Foretrukne ruter blandt de adspurgte skoler langs Engvej:

- 80 % foretrækker Engvej
- 20 % foretrækker Vestsiden eller Engvej

Nuancering af ovenstående: Blandt repræsentanterne på en af Engvejs skoler er der uenighed om, hvor cykelruten lægges mest optimalt ift. deres skoleelevers færden. En repræsentant foretrækker cykelstien på Engvej, da det vil betyde en mere sikker cykelsti for de mange elever, som cykler i skole. En anden repræsentant foretrækker, at den lægges langs metroens vestside, da det med en Supercykelsti langs Engvej ville blive endnu farligere, end det er i dag, for skoleeleverne at krydse Engvej.

Foretrukne ruter blandt de adspurgte virksomheder langs Engvej:

- 50 % foretrækker Engvej
- 50 % foretrækker blot at undgå Østsiden

Nuancering af ovenstående: En af de adspurgte virksomheder langs Engvej har et mindre parkeringsareal, som er placeret på østsiden af metroen, hvorfor det ønskes undgået, at cykelruten lægges her, da parkeringspladser i så fald kunne være i fare.

Diverse tværgående temaer

Her rides kort nogle temaer op, som går på tværs af de tre mulige ruteforløb. Det drejer sig om cykelstiens udformning, om tryghed og om generelt om ønsker til cykeloplevelsen samt om anlægsarbejdets påvirkning.

Cykelstiens udformning

Flere af de adspurgte kommende brugere af cykelstien giver udtryk for, at det er væsentligt, at det bliver en god bred cykelsti, da det føles tryggere. Dette fremhæves eksempelvis af en midaldrende kvinde, som i så fald vil føle sig mere tryk, ligesom det ønskes af ladcyklister. En beboer foreslår – ligesom et par af skolerne – en cykelsti med en hurtig- og en langsombane. En tempoopdelt cykelsti kunne som nævnt ovenfor måske også være en fordel for trafikanter på rulleskøjter, løbehjul og skateboard. En anden beboer ønsker en bred cykelsti for også at indtænke andre trafikanter: *”Det skal være en bred cykelsti, og der skal være plads til både hundeluftere, klapvogne, barnevogne, ladvogne og os andre almindelige cyklister”*.

Omvendt mener et par beboere, som generelt er positive over for flere cykelstier, at de godt kan blive for fancy. En simpel cykelsti er ifølge disse beboere at foretrække. Cykelstien nord for Øresund St. nævnes af begge som eksempel, da den er simpel og samtidig indtænker fodgængere.

Et par ældre beboere ønsker at fortsætte med at cykle fremover, men nævner at en cykelsti i eget tracé er afgørende for, at det føles trygt. En ældre kvinde udtrykker det således: *”Jeg cykler ikke så meget længere, fordi jeg er mest tryk ved at cykle på cykelsti (...) Det er sværere som ældre at dreje hovedet og se sig over skulderen på cykel. Så cykelsti er langt tryggere for mig”*.

Tryghed i området omkring cykelstien

Flere beboere leder opmærksomheden hen på, hvilke typer områder det er utrygt at cykle gennem. I afsnittet om Jorisvej er en specifik tryghedsproblematik angående den øde beliggenhed beskrevet. Et par beboere frygter på samme måde, at en cykelsti langs metroen på enten øst- eller vestsiden kunne føles utrygt, da det ligger lidt afsides op ad metrovæggen. En beboer beskriver, hvordan området langs metroen ikke altid så trygt: *”Det er generelt også blevet mere utrygt langs Amagerbanens tracé, efter metroen er kommet, da der er flere steder at skjule sig nu, f.eks. i tunneller osv. Der er hashhandel i tunnellerne og i parkerede biler på græstrekanten”*. Alligevel foretrækker hun cykelstien på vestsiden. På den anden side nævner flere, at der er meget roligt langs metroen, hvilket er positivt for cyklister. Dette beskrives i næste afsnit.

Et andet fokusområde for flere kommende brugere af cykelstien er metrotunnellerne. Disse opleves af flere som mørke og utrygge, bl.a. fordi der drikkes og handles stoffer, hvilket nævnes af et par beboere. Dette problem er ikke så let at komme helt til livs, da der altid vil være nogen cyklister, der

skal krydse metrotunnellerne for at komme til cykelstien. Problematikken kan dog bruges til at anlægge cykelruten på den side af metroen, hvor der er det størst mulige opland. Man kunne nemlig frygte, at frygten for at anvende tunnellerne (nok særligt om aftenen) samt det besværlige i at skulle bremse ned og igennem dem kunne afskære flere potentielle brugere fra at anvende cykelruten, hvis den ikke ligger på deres side af metroen.

Cykeloplevelsen

Det er helt tydeligt, at det er forskellige forhold, der er afgørende for om cyklister har en god cykeloplevelse. Tre forhold, der blev omtrent lige godt repræsenteret blandt de interessenter, som cykler, er: en rolig placering af cykelstien, udsigt og natur samt hastighed og korteste rute.

En del cyklende interessenter foretrækker en stille og rolig rute, forstået som en rute i mindre støj og trafik og dermed også bedre beskyttet. Næsten uden undtagelse foretrakkes her en rute langs enten øst- eller vestsiden af metroen, mens Engvej ud fra dette perspektiv ønskes undgået.

Et andet perspektiv, som for nogle overlapper med det foregående, er ønsket om at cykle et smukt sted, med udsigt til vand eller natur. Engvej nævnes af et par beboere som kedelig, og flere vælger i dag at cykle langs Amager Strandvej. Dog nævner en enkelt, at Engvej sammenlignet med cykelruterne længere inde på Amager er hyggelig og mere landlig med lav grøn bebyggelse.

Andre igen prioriterer hastighed og den direkte vej uden for mange mærkelige sving. En cyklist i området udtrykker det således: *"Som cyklist, hvor man selv skal træde i pedalerne i al slags vejr, vælger man den korteste rute"*.

Anlægsarbejdets påvirkning

I vores interviews med beboere og andre interessenter har vi ikke spurgt direkte ind til, hvordan interessenter vil blive påvirket af gener i anlægsperioden, men blot til hvordan de vil blive påvirket af en ny cykelrute langs med deres vej. Kun et par stykker har nævnt, at anlægsfasen vil være irriterende. En enkelt nævner, at det vil være irriterende, da cykelstien ikke er et behov, den pågældende beboer har.

Bilag 1 – Kort over de tre mulige ruteforløb

