

FLERE GÅR MERE

- HVIDBOG MED HØRINGSSVAR

Høringssvar til fodgængerstrategien
Høringsperiode d. 24. januar til d. 27. marts 2011



INDHOLDSFORTEGNELSE

Indledning	s. 3
Opsummering	s. 3
Læsevejledning.....	s. 4
Den første fodgængerpakke.....	s. 4
Indsatser i høringssvarene.....	s. 5
Generelle kommentarer til strategien	s. 6
Strategien	s. 6
Fodgængere som transportform	s. 6
Biler og parkering	s. 7
Udvikling af gå-kulturen	s. 8
Oplevelser.....	s. 8
Kampagner og arrangementer	s. 9
Fodgængerruter	s. 10
Vedligeholdelse og forbedring af forholdene på fodgængerruter.....	s. 10
Tematiserede fodgængerruter	s. 12
Fremkommelighed	s. 14
Lokale Indsatser.....	s. 15
Mødesteder	s. 23
Lokale Indsatser.....	s. 24
Strøggader	s. 26
Lokale Indsatser.....	s. 28
Trafikknudepunkter	s. 31
Lokale Indsatser.....	s. 32
Tilgængelighed	s. 34
Trafiksikkerhed	s. 36
Sikre Skoleveje	s. 38

Indledning

Et udkast til den første fodgængerstrategi for København, "Flere går mere" har været i offentlig høring gennem Københavns Kommunes lokaludvalg i perioden 24. januar - 27. marts 2011. Der er i alt kommet 37 hørings svar til fodgængerstrategien, som vil blive gennemgået og vurderet i denne hvidbog. En del af hørings svarene er lokaludvalgenes opsamlinger på forskellige offentlige arrangementer i høringsperioden, og dækker således flere konkrete synspunkter.

Formålet med høringen har både været at få kommenteret på fodgængerstrategien og dens fokusområder, og ikke mindst at få forslag til konkrete projekter og indsatser, som fodgængerstrategien kan prioritere fremadrettet.

Opsummering

Der er kommet i alt 37 hørings svar til udkastet af fodgængerstrategien, hvoraf hovedparten er lokaludvalg og borgere. 11 ud af de 12 lokaludvalg har afgivet hørings svar. Flere lokaludvalg og Dansk Fodgænger Forbund har i høringsperioden afholdt borgermøder i forbindelse med fodgængerstrategien. Flere af hørings svarene er derfor omfattende, gennemgår borgernes ideer på de afholdte borgermøder og dækker derved over flere enkeltpersoners ideer og synspunkter.

Afsenderne af hørings svarene er overvejende positive, og især lokaludvalgene og diverse forbund ser potentialer i strategiens indsatser og tilbyder samarbejde omkring disse.

I forhold til **udvikling af gå-kulturen** fremhæver flere hørings svar, at oplevelser kan bruges til at fremme antallet af fodgængere. Derudover er det vigtigt, at København er miljøvenlig, med et højt niveau af renhold og god luftkvalitet. Kampagner og arrangementer, som temavandringer i bydelene kan ligeledes være en måde at tiltrække flere fodgængere.

Fodgængerruter har været et stort tema i hørings svarene. Således udpeger flere hørings svar steder, hvor der mangler fodgængerforbindelser og gode fodgængerruter. Derudover er det vigtigt, at fodgængerarealerne bliver vedligeholdt for at sikre tilgængeligheden. Den grønne by er ligeledes et tema, der gentagne gange bliver nævnt - og særligt i forbindelse med fodgængerruter.

Især lokaludvalgene påpeger vigtigheden af at have **mødesteder** i forbindelse med fodgængerruter. Der er et udbredt ønske om opstilling af flere bænke, særligt i forbindelse med fodgængerruterne, hvor der er liv og oplevelser at kigge på, som ved trafikknudepunkter og på strøggaderne.

I forbindelse med **strøggader** og **trafikknudepunkter** efterspørges bedre cykelparkering, så man undgår henslængte cykler, der minimerer fremkommeligheden for fodgængere. Derudover efterlyses flere nye større strøggadeprojekter.

Tilgængelighed og trafiksikkerhed er ligeledes nævnt i mange hørings svar. Især påpeges, hvor vigtige disse temaer er for at få flere til at gå mere.

Læsevejledning

Høringssvarene er inddelt i temaer, der lægger sig op ad fodgængerstrategiens fokusområder:

1. **Udviklingen af gå-kultur**
2. **Fodgængerruter og mødesteder**
3. **Strøggader**
4. **Trafikknudepunkter**

Enkelte temaer, der har haft stor fokus i høringssvarene, har fået sit selvstændige afsnit, selvom det hører under et af de fire fokusområder. Det drejer sig om Tilgængelighed, Trafiksikkerhed og Sikre Skoleveje. Således er alle høringssvarene gengivet og sammenskrevet i disse temaer og derefter vurderet samlet under hvert tema.

Som nævnt var et af formålene med høringen at få forslag til projekter og indsatser, hvorfor meget af materialet i høringssvarene er ideer til både generelle og lokale indsatser. Disse er listet i forhold til om indsatsen er generel for hele kommunen eller en lokal indsats. De lokale indsatser er listet under hver bydel i de forskellige temaer.

Alle de indkomne indsatser søges fremmet i det videre arbejde. Vi har valgt at illustrere fire principielt forskellige måder, hvorpå de enkelte indsatser kan fremmes:

- **I allerede igangværende og kommende projekter.** En del høringssvar handler om forbedring af fodgængernes forhold i andre projekter, der ikke udelukkende omhandler fodgængerarealer. Det kan fx være metroforpladser, kollektive trafikterminaler, strøggader og andre større gade- og pladsprojekter.
- **I den daglige drift.** En del høringssvar omhandler mindre forbedringer i form af lege- og opholdsmuligheder, mere grønt, bedre renhold og snerydning og bedre fremkommelighed på fortove og pladser. Disse søges fremmet i forvaltningens daglige drift.
- **I nye "fodgængerpakker".** Forslag til mindre konkrete forbedringer, i form af bedre belysning, bedre krydsningsmuligheder, skiltning, "missing links" i fodgængernetværket og lignende, kræver alle selvstændig finansiering. Disse forbedringer samles i forskellige fodgængerpakker, der skal søges finansieret i de kommende års budgetter.

- **I nye store projekter.** En række forslag til nye større projekter, fx i form af ombygning af strøggader og pladser, som alle på lige fod med ovenstående mindre projekter skal søges finansieret i de kommende års budgetter.

De lokale indsatser er ikke vurderet detaljeret på nuværende tidspunkt, men der er foretaget en vurdering, om de kan indgå i en fodgængerpakke, skal finansieres som et nyt stort projekt eller løftes i et andet igangværende projekt og den daglige drift.

Den første fodgængerpakke

Forvaltningen anbefaler, at der i første omgang sættes fokus på fodgængerforbindelser i det videre arbejde med at realisere fodgængerstrategiens målsætning. Med andre ord anbefales det, at en eventuel første fodgængerpakke koncentrerer om at skabe sammenhængende fodgængerforbindelser i to konkrete bydele: Østerbro og Valby, samt at lave planer for sammenhængende fodgængerforbindelser i de øvrige bydele.

Fodgængerforbindelser og -ruter er det tema, der har fået suverænt flest kommentarer med på vejen i den offentlige høring. Se illustrationen side 5. Samtidig er det forvaltningens opfattelse, at der netop her kan skabes store forbedringer til gavn for bydelenes liv og antallet af fodgængere i København. Østerbro og Valby lokaludvalg har selv arbejdet med kortlægning af de to bydeles fodgængernetværk og på den baggrund udpeget en række forslag til forbedringer, "missing links" og konkrete tiltag langs forbindelserne. På den baggrund foreslås det samtidigt at skabe sammenhængende forbindelser i de to bydele og parallelt med den proces, at skabe det samme grundlag for forbedringer i de øvrige bydele.

Indsatser i høringssvarene

Illustrationen viser antallet af indsatser i høringssvarene, der er fordelt på de forskellige temaer. Indsatserne er inddelt i generelle indsatser, der dækker hele kommunen, og lokale indsatser, der dækker indsatser i de enkelte bydele.

Udvikling af Gå-kultur


[Generelle indsatser]  [16]


Fodgængerruter

[Generelle indsatser]  [19]

[Lokale indsatser]  [52]

Mødesteder

[Generelle indsatser]  [7]


[Lokale indsatser]  [12]


Strøggader

[Generelle indsatser]  [15]

[Lokale indsatser]  [18]

Trafikknudepunkter

[Generelle indsatser]  [6]

[Lokale indsatser]  [15]

Tilgængelighed

[Generelle indsatser]  [8]

Trafiksikkerhed

[Generelle indsatser]  [7]

Sikre Skoleveje

[Generelle indsatser]  [3]

GENERELLE KOMMENTARER TIL STRATEGIEN

Strategien

Generelt er udkastet til fodgængerstrategien, "Flere går mere" blevet positivt modtaget, og flere af lokaludvalgene glæder sig over initiativet, og ser mange paralleller til deres planer om lokale projekter i bydelene. Endvidere tilbyder bl.a. både Lokaludvalg, Miljøpunkt og Dansk Fodgænger Forbund at indgå i samarbejder omkring de projekter, som fodgængerstrategien prioriterer.

Christianshavns Lokaludvalg mener dog, at det er svært at se den overordnede strategi i "fodgængerstrategien".

Flere ser frem til, at strategien udmønter sig i konkrete projekter, og Vanløse Lokaludvalg peger på muligheden for, at konkrete forslag i forbindelse med fodgængerstrategien kommer til optagelse på budgettet for 2012 eller senere.

Vurdering

Forvaltningen glæder sig over de positive tilkendegivelser på fodgængerstrategien, og ser muligheder i fremtidige samarbejder med interesserede parter omkring konkrete projekter i fodgængerstrategien.

Da fodgængerstrategien indeholder en langsigtet planlægning, og samtidig dækker hele Københavns kommune, kan den ikke undgå at blive en omfattende strategi, hvor mange temaer og problematikker er i spil. Generelt skal en strategi føre til et mål, og fodgængerstrategien er udarbejdet for at opnå målet i Københavns Kommunes bylivsudspil "Metropol for Mennesker", om at flere skal gå mere. De fire fokusområder; Udvikling af gå-kulturen, Fodgængerruter og mødesteder, Strøg-gader og Trafikknudepunkter er udvalgt som de primære områder i strategien til at opfylde målet.

For at konkretisere fodgængerstrategien har forvaltningen udarbejdet et første forslag til en "Fodgænger-pakke" til Teknik- og Miljøudvalget, budgetseminar i marts 2011.

Forvaltningen vurderer, at indsigelserne ikke giver anledning til ændringer i fodgængerstrategien.

Fodgængere som transportform

Flere hørings svar pointerer, at fodgængere skal prioriteres som transportform især i tætbyggede områder. Miljøpunkt Indre By - Christianshavn påpeger, at fodgængerstrategien ikke sætter gangen og fodgængererne i relation til resten af byen, og giver ikke fodgængererne den prioritering og plads i den samlede disponering af byrummet, som er nødvendig, hvis det skal blive en del af aflastningen af det trafikale pres på det centrale København. Indre By Lokaludvalg skriver, at trafikken i et bycenter må forstås og prioriteres, så første prioritet er den gående trafik. Herefter følger de cyklende, den kollektive trafik, den nødvendige vare- og service-trafik, dernæst den private trafik og alleryderst den gennemkørende trafik, som på sigt bør fuldstændigt afvikles.

Amager Vest Lokaludvalg fremhæver, at fodgængerstrategien skal gøre sig klart, om det at gå handler om sundhed eller om at flytte privatbilister over til offentlig transport eller til bevægelse ved deres egne fødders hjælp. Det er forskellige grupper og forskellige virkemidler, der skal i brug.

For at kunne målrette indsatsen for fodgængere og prioritere gang som trafikform efterspørger både Amager Vest Lokaludvalg og Indre By Lokaludvalg en grundig undersøgelse af borgernes bevægelsesmønstre og trafikvaner: Hvad er folks vaner? Hvor rejser de fra og til? En sådan rundspørge kan med fordel også laves på store arbejdspladser.

Derudover er Amager Vest Lokaludvalg bange for, at fodgængerstrategien let kan komme til at kannibalisere cyklismen, hvilket ikke er ønskværdigt. Dog ser Dansk Cyklist forbund, at forbedringer for fodgængererne, også vil få positiv virkning for cyklisterne. Ambitionen om at skabe et bedre byliv vil helt naturligt også være til gavn for cyklisterne, selv om det primært vil ske på en indirekte og ikke så konkret måde.

Vurdering

Ved at udarbejde en fodgængerstrategi opprioriterer forvaltningen fodgængererne som en transportform.

Formålet med fodgængerstrategien er netop at sætte fodgængererne på dagsordenen for derved at opprioritere gående i byrummet, selvfølgelig i sammenhæng med de andre transportformer, og på den måde at få flere til at gå mere.

Fodgængere skal prioriteres både af hensyn til sundhed, til bylivet og til miljøet.

Men det er klart, at fodgængeres behov er forskellige både i de forskellige bydele og i de forskellige formål med turen - om det er transport fra A til B, oplevelser, bevægelse/sundhed mv. Det prøver fodgængerstrategien at tage højde for ved at introducere de fire fokusområder; Udvikling af gå-kulturen, Fodgængerruter og mødesteder, Strøggader og Trafikknudepunkter. Endvidere bidrager høringerne med en lang række konkrete forslag til indsatser til lokalområderne.

For at kunne målrette strategiens indsatser og særligt kampagneindsatser, er det dog en god idé at lave en undersøgelse af bevægelsesmønstre og trafikvaner og kortlægge formålet med gå-turen og fodgængernes behov. Denne indsats søges fremmet i det videre arbejde, men vurderes ikke at være afgørende for at starte de konkrete indsatser.

Forvaltningen vurderer, at indsigelserne ikke giver anledning til ændringer i fodgængerstrategien, men kommentarerne medtages i det videre arbejde.

Biler og parkering

Dansk Fodgænger Forbund peger på muligheden for at indføre bompengge for biler for at skabe mindre trafik og bedre forhold for bløde trafikanter og bylivet. Derudover nævner flere høringssvar problematikken omkring bilparkering. Nørrebro Lokaludvalg mener, at parkeringsregnskabet/strategien har stor prioritet. At der ikke må nedlægges parkeringspladser, er begrænsende i forhold til at kunne fremme byrum og byliv. Parkeringspladser fylder meget i byrummet, og der må blødes op på kravene angående antal af parkeringspladser, hvis nye opholdsrum og 'liv i gaden' skal spire og blomstre.

En borger nævner, at færre parkeringspladser kan medføre to konsekvenser. For det første kan det generere flere fodgængere, idet borgerne tvinges til at parkere længere væk og fortsætte den sidste rejse til fods. For det andet kan færre parkeringspladser medføre søgetrafik, hvilket ikke er optimalt. Derfor må antallet af parkeringspladser og prisen være afstemt, så der altid er 10 % ledige parkeringspladser.

Miljøpunkt Indre By - Christianshavn pointerer, at gangen giver stor kapacitet og smidighed - og ingen parkeringsproblemer. Der kan passere langt flere fodgængere gennem Strøget end bilister - og de kan handle, opleve og deltage i kulturlivet under vejs.

En borger bemærker, at borgerpanelundersøgelsen viser, at flere går længere i weekenden, og påpeger, at dette kan bruges som argument til at ændre trafiksammenlægningen i weekenden for at give bedre plads til fodgængere, ligesom bilfrie søndage.

Vurdering

Forvaltningen er enig i, at både trængselsafgifter og parkeringspolitik er virkemidler, der bidrager aktivt til at nå målet på fodgængerområdet. Begge dele er trafikpolitiske virkemidler, der behandles i andre sammenhænge, hvorfor de ikke medtages i fodgængerstrategien.

Ideen med mere fleksible gaderum medtages i forvaltningens videre arbejde med ITS og innovation. Indretning af fleksible gaderum sigter netop mod at benytte pladsen til forskellige trafikformer på forskellige tidspunkter i løbet af dagen og ugen.

Forvaltningen vurderer, at indsigelserne ikke giver anledning til ændringer i fodgængerstrategien.

UDVIKLING AF GÅ-KULTUREN

Generelt

Lokaludvalgene i København vil meget gerne være med til at udvikle og forbedre en gå-kultur i byen. Overordnet bliver en række generelle forhold, der kan fremme gå-kulturen, påpeget. Særligt påpeges vigtigheden af, at lokalområderne, hvor vi bor, indbyder til at gå, således at bl.a. forretninger, indkøbsmuligheder og institutioner ligger i nærheden af boligen. Brønshøj-Husum Lokaludvalg pointerer ydermere, at det, der får forskellige borgere til at gå mere, er betinget af om områderne, vi bor og færdes i, virker trygge, er oplevelsesrige, giver mulighed at mødes med andre mennesker mm.

For at få et bedre overblik over, hvordan gå-kulturen kan udvikles i København, er høringssvarene inddelt i følgende temaer: Oplevelser samt Kampagner og arrangementer.

Oplevelser

Flere lokaludvalg fremhæver værdien og vigtigheden af oplevelser for fodgængere. Derfor er oplevelser også et vigtigt virkemiddel til forbedring af gå-kulturen i København. Blandt andet bliver elementer som mere natur, dyreliv og kultur nær fodgængerruterne og i byrummene påpeget. Samtidig pointerer Amager Øst Lokaludvalg vigtigheden i, at der er oplevelsestilbud til alle aldersklasser, familier og motionister.

Vurdering

Forvaltningen er enig i, at oplevelseselementet i forbindelse med at gå, er et vigtigt element i at fremme gå-kulturen i København. Borgerpanelundersøgelsen på s. 6 i fodgængerstrategien viser, at der er flest, der går i længst tid i weekenden og ferien. Det er sandsynligt

at disse gåture er forbundet med fritiden og er gåture for fornøjelsens skyld, hvor oplevelser kan spille en væsentlig rolle. Derfor er det vigtigt at der er oplevelser i forbindelse med fodgængerruterne.

Forvaltningen vurderer, at indsigelserne giver anledning til følgende ændringer i fodgængerstrategien:

- s. 13 under Forslag til indsatser frem mod 2015**
- **Fremme tilbuddet af oplevelser langs fodgængerruter**

Forslag til generelle indsatser

FORSLAG	FORVALTNINGENS KOMMENTAR
Opstilling af mobile haveelementer	Medtages i en fodgængerpakke
Opsætning af redekasser til fugle og flagermus	Medtages i Center for Park og Naturs drift og i en fodgængerpakke
Flere bænke nær oplevelsestilbuddene	Medtages i en fodgængerpakke. Bænke indgår ofte under flere centre. Bænke i parker hører under Center for Park og Natur. Bænke på offentlige veje hører ofte under Center for Renhold, da de altid står sammen med en skraldespand.
Flere gynger i byen (fx i træerne)	Medtages i Center for Park og Naturs drift.
Kunstudstillinger i byrummene	Medtages i Center for Trafiks arbejde om Gang i København og i Kunstguiden.
Aktivitetsredskaber	Medtages i en fodgængerpakke
Voksenlegepladser med fx hoppepuder, der kan være med til at skabe en oplevelse for den gående.	Medtages i Center for Park og Naturs projekt om legepladser. Voksenlegepladser arbejdes der allerede med, og de er under udvikling.
Udendørsaktiviteter, som opsætning af dansescener, musikscener, danserestauranter m.v.	Medtages i Center for Trafiks arbejde om Gang i København

Kampagner og arrangementer

I flere af høringssvarene påpeges muligheden for at gennemføre adfærdsændrende kampagner, der kan være med til at fremme gå-kulturen i København. Her tænkes både på tryghedsfremmende kampagner, der vil blive gennemgået i afsnittet om trafikssikkerhed, men også kampagner, der kan flytte de korte bilture til gang og cykling ved eksempelvis at påpege de sundhedsmæssige fordele.

Desuden nævnes muligheden for at lave fodgængerarrangementer og fodgænger guider, der synliggør og informerer om sammenhængende og interessante fodgængerruter i Københavns Kommune.

Med mobilteknologien foreslås det i øvrigt, at der laves en onlinetjeneste, svarende til Green Map, hvor yderligere oplysninger om åbningstider, billetpriser, gangafstande og webadresser for diverse kulturtilbud kan fremskaffes. Et andet elektronisk forslag går på, at der oprettes en hjemmeside ligesom www.cyclecopenhagen.dk, hvor ruteoplysninger omkring den hurtigste rute, den stille rute, den grønne rute med flere kan findes.

Vurdering

Forvaltningen er enig i, at arrangementer, kampagner og brug af nye teknologier og medier til at skabe interesse, er en god måde til at fremme gå-kulturen.

Forvaltningen vurderer, at indsigelserne giver anledning til følgende ændringer i fodgængerstrategien

s. 15 under Inspiration til yderligere indsatser

- **Støtte til temavandringer i bydelene**
- **Information om gå aktiviteter i bydelene gennem eksisterende netværk og publikationer.**
- **Kampagner om fordelene ved at gå**

Forslag til generelle indsatser

FORSLAG	FORVALTNINGENS KOMMENTAR
"Walkatons" for forskellige målgrupper eksempelvis skolebørn, familier, unge, seniorer etc.	Medtages i en fodgængerpakke.
Ecco-walkaton, hvor der indsamles penge til velgørende formål	Et selvstændigt arrangement, hvor Københavns Kommune kan bidrage med tilladelser.
Temavandringer i bydelen – historiske, arkitektoniske og naturmæssige. Disse vandring kan laves i samarbejde med lokaludvalgene/miljøpunkt og andre lokale ressourcer samt relevante organisationer, som Dansk Vandrelaug	Løftes evt. gennem lokaludvalgene eller medtages i en fodgængerpakke. Andre organisationer afholder også temavandringer fx Copenhagen X og Copenhideaway.
Vandrekonkurrencer, der reklamerer for det sunde i at gå.	Medtages i en fodgængerpakke.
Aktiviteter i weekenderne, hvor forældre kan træne deres børn i at blive sikre i trafikken.	Medtages i projekt Sikre Skoleveje
Kampagner for gang ved og på lokale institutioner.	Medtages i en fodgængerpakke samt projektet Sikre Skoleveje.
Hjemmeside og apps til telefonen, der motiverer folk til at gå. Eksempelvis som slankedoktoren.dk med kcal forbrug, sundhed, ruteoptegning, personlig transportvejledning, nye sko/tøj, find en gå makker, gå ruter kombineret med offentligtransport mm.	Medtages i fodgængerpakke, og et evt. samarbejde med Cykelsekretariatet, Center for Trafik og deres erfaringer med Cykelplanlæggeren.
Gør opmærksom på at gå i byen gennem artikler. Brug eksisterende netværk, publikationer til at skabe interesse (eksempelvis Dansk Vandrelaug, medlemmer og turledere)	Løftes gennem Lokaludvalgene

FODGÆNGERRUTER

Generelt

Der er mange kommentarer på fodgængerruter i høringssvarene. Langt de fleste forslag i høringssvarene er lokale forslag til fodgængerruter og fremhævelse af barrierer og manglende forbindelser, hvilket indikerer, at fodgængerruter er et væsentligt fokusområde, der har betydning for mange bydele.

De generelle bemærkninger omkring fodgængerruter er inddelt i følgende temaer: Vedligeholdelse og forbedring af forholdene på fodgængerruter, Tematiserede fodgængerruter og Fremkommelighed.

Vedligeholdelse og forbedring af forholdene på fodgængerruter

Flere af høringssvarene drejer sig om, at fortovene burde vedligeholdes bedre, således at flækkede fortovssten udskiftes og belægningen vedligeholdes, når der opstår skader. Et forslag går på at opklassificere nogle af de private fællesveje, således at kommunen i højere grad står for renoeringen af fortovene, og igennem en forskønnelse af disse, kan fremme lysten til at færdes på fortovene.

Bedre belysning om aftenen langs stier og fortove er påpeget i mange høringssvar i forbindelse med fodgængerruter. I forbindelse med belysningen peger flere på muligheden for at belyse nogle af byens attraktioner og unikke bygninger, hvilket udover at skabe lys i byrummet, kan modvirke brugen af graffiti. I øvrigt foreslås det, at der bruges energivenlige belysning, så som solcellelamper til belysning af nogle stier.

Af høringssvarene er der også kommet andre tiltag, der kan højne komforten for fodgængerne på fortovene og stierne. Heriblandt er opsætning af skraldespande på fodgængernes vej, flere toiletter ved fodgængerruterne, færre hundelorte og mindre forurening i form af udstødning fra trafikken i gaderne. Med hensyn til affald bliver det pointeret, at affaldskurvene skal tømmes hyppigt, og at der skal udskrives bøder til folk, der smider affald på fortovet og gaden.

Derudover nævnes også ordentlig snerydning på fodgængerarealer. Det pointeres i høringssvarene, at flere private fællesveje ikke sneryddes i vinterperioden, fordi en undladelse af dette i praksis ikke har nogen som helst form for konsekvens for grundejeren.

Vurdering

Renhold og vedligeholdelse af fodgængerarealer er vigtige forudsætninger for at få flere til at gå mere. I fodgængerstrategien er det nævnt på s. 19, at der skal være en høj standard af renhold. Renhold i København

varetages af Center for Renhold, der i Miljømetropolen har opsat et mål for 2015, hvor København skal være Europas reneste hovedstad, og at affald i offentlige gader vil være fjernet inden 8 timer. For at opnå målet har Center for Renhold bl.a. startet en kampagne "Ren By". Derudover fokuseres på driftseffektivisering og kommunens fortovsordning, hvor Københavns Kommune har overtaget renholdelsesforpligtelsen fra private grundejere i hele indre by og i store dele af brokvartererne.

Almindelig vedligeholdelse af offentlige veje indgår i forvaltningens driftsbudget. Via portalen Giv et Praj (www.kk.dk/givetpraj) på København Kommunes hjemmeside er det muligt at indsende henvendelser omkring små forhold, der kan forbedres. Det handler om, at kommunen bliver opmærksom på, hvor der skal udbedres manglende vedligeholdelse på offentligt areal, og til det er borgerne gode ambassadører.

Belysning af fodgængerruter er væsentligt i forhold til, at de bliver benyttet i aftentimerne og de mørke timer i vinterhalvåret. God belysning er derfor også nævnt som en indsats på s. 19. Derudover har Københavns Kommune lavet en belysningsstrategi "Natten i byens lys", der beskriver, hvordan kommunen ønsker belysningen af byen, dens rum og bygninger.

Københavns Kommune arbejder med at opsamle erfaringer med den netop afsluttede Toilethandlingsplan. Dette arbejde handler om at udarbejde et vedligeholdelsesnotat omhandlende de offentlige toiletter, optimeringen af placeringen af de ubemandede toiletter samt overveje ressourcerne i driften.

Københavns Kommune arbejder frem imod at blive en CO2 neutral hovedstad i 2025. En af indsatserne er at fremme el- og brint-drevet køretøjer for at minimere sundhedsfarlige udstødninger. I 2009 er der ligeledes indført en miljøzone, hvor lastbiler på over 3 ton skal

have et miljøfilter for at kunne køre ind i København. Det er alle indsatser, der skal fremme miljøet og have en positiv påvirkning på bymiljøet.

Forvaltningen er enig i, at en høj standard af renhold og snerydning er vigtigt. Snerydningen af de offentlige veje varetages af vintertjenesten, men det er grundejerne, der skal snerydde fortovene og dermed en væsentlig del af fodgængerarealerne. En indsats til fodgængerstrategien kunne være bedre opfølgning på påbuddet omkring snerydning af fortove.

Forvaltningen vurderer, at indsigelserne giver anledning til følgende ændringer i fodgængerstrategien:

s. 21 under Forslag til yderligere indsatser frem mod 2015

- **Bedre opfølgning på påbuddet omkring snerydning af fortove.**

Forslag til generelle indsatser

FORSLAG	FORVALTNINGENS KOMMENTAR
Bedre vedligeholdte fortove bl.a. ved udskiftning af flækkede fortovssten og opgradering af private fællesveje	Medtages i en fodgængerpakke. Bedre vedligeholdte fortove er allerede et fokuspunkt i flere af de genopretningsplaner som Driftsplan i Center for Trafik laver, og der bliver også søgt penge til det.
Bedre belysning (eventuelt med LED eller solceller)	Er allerede løftet i igangværende projekt, hvor alle offentlige lysarmaturer med kviksølv udskiftes med LED belysning inden 2015.
Flere skraldespande	Medtages i Center for Renholds drift, dog kræver det ekstra midler, ikke mindst til drift og vedligeholdelse.
Fjernelse af affald	Center for Renhold er i gang med en kampagne 'Ren By'. Derudover fokuseres på driftseffektivisering og kommunens fortovsordning, hvor Københavns Kommune har overtaget renholdelsesforpligtelsen fra private grundejere i hele indre by og i store dele af brokvartererne.
Kampagne imod hundelorte på gaderne under sloganet "respekt for børn - saml din lort op" med opsætning af flere hundeposer i byrummet.	Medtages i Center for Renholds kampagne om Ren By. Hundeposer leveres fra Center for Park og Natur.
Flere toiletter ved fodgængerruterne	Medtages i Center for Renholds drift.
Alt køretøjsfærdsel på fodgængerområde skal ske uden sundhedsfarlige udstødninger med 'State of the art' partikelfiltre eller på længere sigt med eldrevet motorer.	Strammere regler om brug af partikelfiltre er afhængig af ny lovgivning.
Brug af beplantning som tiltag til forbedring af bymiljøet og luftkvaliteten. Samtidig virker beplantning afskærmende overfor vindstød og den øvrige gennemgående trafik.	Medtages i Center for Park og Naturs projekter 100.000 flere træer, Storbyhaver og Grønne partnerskaber.
Bedre snerydning på fodgængerarealer også på private fællesveje.	Medtages i en fodgængerpakke. I dag laves et påbud om snerydning for grundejere, der ikke rydder deres fortov. Eventuelt kan der laves partnerskaber med grundejerne, der skal rydde sne på væsentlige strækninger.

Tematiserede fodgængerruter

For at få flere til at gå mere nævner mange hørings svar, at det er vigtigt, at fodgængerruterne er oplevelsesrige. Oplevelser er ligeledes nævnt i denne hvidbog som en måde til at fremme gå-kulturen. Dette afsnit giver hørings svar, der handler om oplevelser og temaer koblet til fodgængerruter. Fodgængerruterne kan både have et tema eller forbinde bydelens faciliteter, såsom kulturhuse, biblioteker, museer og seværdigheder/attraktioner. I øvrigt foreslås det, at der indledes et samarbejde med museer, kunststillinger og gallerier om at skabe flere oplevelser i gaderummet for forgængere. Et samlet rutekort vil kunne lette overblikket over disse fodgængerruter, samtidig med at historiske tavler og billeder langs ruterne kan være med til at skabe en oplevelse hos de forbipasserende. Derudover foreslår flere lokaludvalg, at opsætning af skilte, der anviser fodgængerruterne, kan være til hjælp for både ikke-stedskendte og lokale, der ikke kender til særlige fodgængerruter. Skiltningen kan ligeledes bruges til adskillelsen af gang-/jogging-/cykelstier og i forbindelse med angivelse af gangafstande for eksempel ved busstopsteder og seværdigheder.

Flere lokaludvalg foreslår at øge den samlede beplantning af træer langs gader og fodgængerruter. Herved bliver det mere attraktivt at færdes til fods. Amager Vest Lokaludvalg foreslår endvidere, at hvor der ikke er plads til træer, kan der i stedet ansøges til beplantninger på mure og plankeværker. Der kan oprettes "grønne promenader", hvor fodgængere har et minimum af forhindringer, og hvor deres færden bliver sikret og prioriteres over alt anden trafik.

Et lignende forslag i hørings svarene er oprettelsen af fodgængerruter, der ligger op til motion. Således er det foreslået, at der oprettes en halvmaratonsti med indlagte aktivitets- og hvileposter. Et andet forslag går på at skabe såkaldte "legeveje", der henvender sig til børn, der kan lide at balancere på ting, hoppe på sten eller lave andre lege under gåturen. Således vil hævet kanter, sten i siden af fortovene, malet hinkeruder eller balancetreger være med til at gøre gåturen til en oplevelse for børn og skabe mere adspredt liv langs fodgængerarealerne. Amager Øst Lokaludvalg foreslår at kortlægge og etablere tematiserede gåruter. Det kan bl.a. være; den historiske rute (hvor man besøger historisk interessante steder), energiruten (se fx bygninger med vedvarende energi), den botaniske rute (Besøg flotte haver i bydelen) og legeruter.

I forbindelse med at gøre fodgængerruter attraktive påpeger Brønshøj-Husum Lokaludvalg, at det er vigtigt at tænke på "forholdene" i forbindelse med fortovene. Ensartede, kedelige og tomme villaveje med mange plankeværker, hække og fortove uden træer skaber ofte intet liv. Ligeledes er der i mere bebyggelsestætte områder intet umiddelbart incitament til ophold på gader, der er præget af lukkede og monotone butiksfacader, husblokke ud til gaderne uden forretninger og andet i stueetagen.

Vurdering

Oplevelser langs fodgængerruterne samt tema- og motionsruter kan i høj grad tilskynde, at flere går mere. Disse indsatser er derfor også nævnt i fodgængerstrategien ved forslag til indsatser under fodgængerruter på s. 19. Motion og sundhed er et vigtigt område, som Københavns Kommune satser på at forbedre gennem den nye sundhedspolitik. Gang er sundt og ved at koordinere fodgængerruter med løberuter og motionsfaciliteter, kan det gøres mere attraktivt at gå.

Et væsentligt aspekt i at få folk til at benytte fodgængerruterne er at synliggøre disse. Det kan bl.a. ske ved skiltning og udarbejdelse af kortmateriale. Information og skiltning er nævnt som en indsats i fodgængerstrategien under inspiration til yderligere indsatser på s. 21.

Borgerpanelundersøgelsen i forbindelse med fodgængerstrategien viser, at det i høj grad er flere grønne ruter og grønne omgivelser, der motiverer københavnere til at gå i deres lokalområde. Københavns Kommune har startet initiativet 100.000 træer - København slår rødder, der skal gøre København grønnere. En del af disse træer er ligeledes med til at gøre fodgænger-ruterne grønnere. Dog er grønne omgivelser i forbindelse med fodgængerruter en væsentlig indsats, der bør nævnes i strategien under forslag til indsatser frem mod 2015.

Attraktive facader langs alle fortovene er selvfølgelig at foretrække. I fodgængerstrategien er der dog lavet en prioritering omkring fodgængerruter og strøggader, hvor fodgængere har særlig prioritet og er derfor steder, der er vigtigere at gøre attraktive.

Forvaltningen vurderer, at indsigelserne giver anledning til følgende ændringer i fodgængerstrategien:

s. 8 under i 2015 skal København være...

- **DEN GRØNNE BY**
- en by med grønne ruter og omgivelser

s. 19 under Forslag til indsatser frem mod 2015

- **Flere grønne fodgængerruter**

Forslag til generelle indsatser

FORSLAG	FORVALTNINGENS KOMMENTAR
Oplevelser langs ruterne blandt andet i form af informationstavler, kunstværker og billeder	Medtages i en fodgængerpakke.
Skiltning af fodgængerruterne.	Medtages i en fodgængerpakke.
Sikre grønne elementer og beplantning langs forgængerarealerne	Medtages i Center for Park og Naturs projekter 100.000 flere træer, Storbyhaver og Grønne partnerskaber.
Oprettelser af forskellige typer stier, så som motionsstier, oplevelses- og kulturruter, legeveje mm.	Medtages i en fodgængerpakke.
Fodgænger guider/kort, der viser spændende ruter lokalt som eksempelvis Valbyruterne.	Medtages i en fodgængerpakke.
Tænke fortovene ind som fodgængerruter med spændende facader og begrønning.	Medtages i en fodgængerpakke. Kan evt. løftes i udarbejdelsen af nye Lokalplaner.

Fremkommelighed

Der peges i flere hørings svar på, at udrydde barrierer og manglende forbindelsesruter, for at lette fodgængernes bevægelsesmuligheder. Flere peger på muligheden for at skabe gode fodgængerforhold og sammenhængende fodgængerruter imellem parker, mødesteder, legepladser, indkøbsmuligheder, opholdssteder, motionsmuligheder og caféer. Under forslag til lokale indsatser er der listet mange forslag til at forbedre fremkommeligheden på fodgængerruterne.

Der er bred enighed i hørings svarene om, at andre transportformer (hovedsageligt bilismen) skal nedprioriteres, hvis forholdene for fodgængerne skal forbedres. Dette omhandler blandt andet redueringen af mængden, hastigheden og parkeringsmulighederne for køretøjer, hvor fodgængere færdes. Udover at optage plads, skaber køretøjer ofte et dårligt lokalmiljø ved at være støjende og forurenende, og de skaber utryghed på grund af hastighedsforskellen imellem fodgængerne og køretøjerne. Et ofte nævnt forslag i denne forbindelse er oprettelsen af flere sivegader (gader med blandet trafik på hele arealet), gågader eller strøggader med restriktioner for gennemkørende biltrafik som ved Nørrebrogade.

Når det handler om at give de gående en større andel af den til rådighedsværende plads, så peger flere hørings svar også på problemet, cyklisterne kan skabe for fodgængere. Her foreslås det for eksempel, at der kommer større fokus på cyklisters lovovertrædelser, eksempelvis forbuddet om cykling i gågaderne og på fortovene, og at der skabes passende adskillelse mellem cyklister og fodgængere eventuelt med markerede cykelruter.

Forslag til generelle indsatser

FORSLAG	FORVALTNINGENS KOMMENTAR
Skabe sammenhængende stisystemer med adskillige forbindelsesruter	Medtages i en fodgængerpakke.
Mindske trafikmængden, hastigheden og parkeringsmulighederne for køretøjer på visse strækninger og i nogle områder	Medtages i en fodgængerpakke.
Fokus på cyklisters lovovertrædelser (kørsel på gågader, fortov mm.)	Medtages i igangværende cykelkarma kampagne, igangsat af Cykelsekretariatet, Center for Trafik.
Flere fodgængerovergange især ved meget benyttede fodgængerruter og strøggader.	Medtages i en fodgængerpakke.

Vurdering

Forvaltningen er enig i, at et mere sammenhængende netværk af fodgængerruter vil forbedre fremkommeligheden for gående. Dette er ligeledes nævnt i fodgængerstrategien som forslag til indsatser frem mod 2015 på s. 19.

Fodgængerruter er ruter, hvor fodgængere har høj prioritet. På strækninger, hvor der færdes mange fodgængere, men samtidig skal være plads til biler, busser og cykler, kan sivegader være en mulighed. Dog kan sivegade virke usikre for fodgængere. Derudover udpeges de overordnede vejklasser og prioriteringen af transportformer i Kommuneplanen.

For at undgå konflikter mellem fodgængere og cyklister, og som et led i at blive verdens bedste cykelby, arbejder forvaltningen løbende med at anvise lovlige steder at cykle.

Forvaltningen vurderer, at indsigelserne ikke giver anledning til ændringer i fodgængerstrategien.

Forslag til lokale indsatser listet geografisk for hver bydel

FORSLAG	FORVALTNINGENS KOMMENTAR
Amager Vest	
Tydeligere skiltning om ruterne på Amager Fælled.	Medtages i en fodgængerpakke.
En bedre overgang ved metrostationen Sundby for at udnytte fælledens muligheder bedre.	Medtages i en fodgængerpakke.
Bedre udnyttelse af tunnelen under Peder Lykkes Vej med synlig afmærkning og bedre lys. På den måde vil flere gående benytte tunnelen og skabe tryghed for både bilister og fodgængere.	Medtages i en fodgængerpakke.
På Finlandsgade er der efter opførelsen af nyt byggeri ikke er anlagt fortov fra kollegiet og ned til Brigadevej. Det betyder, at der parkeres så tæt på byggeriet, at man kun kan passere på gaden på ydersiden af de parkerede biler.	Medtages i en fodgængerpakke.
Der mangler fortove i Telemarksgade, og fortovet i Hal-landsgade er ekstremt smalt,	Medtages i en fodgængerpakke.
"Bydelens sti", som er fremlagt i Amager Vest Lokalud-vals Bydelsplan, tilbyder en indholdsrig genvej gennem den mangfoldige bydel, og Tidselruten, som er under udarbejdelse af Sundholmskvarterets Områdeløftet er to bud på fodgænger-ruter i Amager Vest.	Medtages i en fodgængerpakke.
For at gøre Amagerbrogade endnu mere attraktiv for fodgængerne foreslår vi også, at man sikrer gåruter, som er oplyste og farbare i al slags vejr fra Sundholmsvej til Amagerbrogade, og at det gamle tracé fra Islands Brygge over Amager Fælledvej, Svinget og Vermlandsvej til Amagerbrogade genopstår som cykel-/gangsti.	Medtages i en fodgængerpakke eller i Cykelsekretariatet, Center for Trafiks arbejde. Den nævnte cykel/gangsti er flyttet til Holmbladsgade ved en politisk beslutning. Der er ikke planer om cykelrute i Svinget.
Af trafikikkerhedsmæssige hensyn vil det også være en god ide at etablere en sikker passage af Amager Fælled-vej ved Svinget, hvor det til tider kan være meget vanskeligt for fodgængere (og cyklister) at krydse.	Der er et krydsprojekt i gang, hvor der skal etableres en midterhelle for at gøre det nemmere at krydse Amager-fælledvej ved Svinget. Etableres efterår 2011.
Der mangler i høj grad en fodgængerovergang over Englandsvej ud for Skipper Clements Allé. Der er mange fodgængere, som går gennem Eberts Villaby og passerer videre over i det grønne område langs Kvickly eller til Kvickly eller SATS træningscenter. Det er svært at komme over vejen her, hvor bilerne kører hurtigt, og der er mange parkerede biler. Derfor bør der etableres et fodgængerfelt, da der også er mange børn. Dette kunne med fordel kombineres med trafikdæmpede foranstaltninger.	Medtages i en fodgængerpakke.
Amager Øst	
Udarbejde en "Turen går til Ama'r Øst" med forslag til gang- og cykelture med temaer som: Industrihistorie (fabriksturen), Historisk tur, Arkitektur-ruten, Den botaniske rute, løberuter (med afmærkede afstandssten).	Medtages i en fodgængerpakke

Bispebjerg	
En grøn sivegade på Rentemestervej. En passage, der også skal tilgodese cyklister, idet vejen er udpeget til såkaldt grøn cykelsti.	Medtages i en fodgængerpakke
Videreførelse af den grønne cykelsti kaldet Nørrebro Ruten via DSB arealet ved Mjølnerparken og under banen, videre langs med denne under Tagensvej, og til Lersøparken. Hvis den gennemføres vil der komme cykel- og gangstiforbindelse via den nye bro over Lyngbyvej til Hellerup Station gennem et smukt og rekreativt område.	Medtages i en fodgængerpakke og Cykelsekretariatet, Center for Trafiks arbejde.
Knytte gang- og cykelstiforbindelserne i Lersøparken til det enorme rekreative område ved Utterslev Mose, der har flere forlængelser blandt andet mod nord til Hareskoven og mod syd langs Vestvolden til Køge Bugt. Disse naturskønne og rekreative gang- og cykelstiforbindelser mangler kun at blive linket, idet der i dag bare er korte afbrydelser. Vedrørende forbindelsen mellem Lersøparken og Utterslev Mose kunne der måske findes en løsning via den nye udvidelse af Bispebjerg Hospital.	Medtages i det igangværende arbejde omkring en ny lokalplan til Bispebjerg Hospital.
Brønshøj-Husum	
Realiseringen af planerne for Vestvolden jf. København Befæstning og Partnerskabet bestående af Realdania, Kulturarvsstyrelsen og Naturstyrelsen.	Medtages i en fodgængerpakke.
Stisystemer der forbinder skolerne og legepladserne med de grønne områder Degnemosen, Utterslev Mose og Vestvolden. Den grønne forbindelse fra EnergiCenter Voldparken via Kobbelvænget ned over Frederikssundsvej med forbindelse til Husum Skole og Husum Parken (projekt i Områdefornyelse Husum).	Medtages i en fodgængerpakke.
Bevægelsestørve, bevægelsesboulevarde, bevægelsesbånd som er beskrevet i skitseprojektet for Husumparken, men udbredt også til andre områder fx Kastaniealléen på Veksøvej, Brønshøj skole og Frederikssundsvejstrækningen fra Hirsevej til Kobbelvænget.	Medtages i en fodgængerpakke.
Christianshavn	
Optimal tilgængelighed langs bolværkerne. Dette kan gøres ved, at udeservering forekommer i mindst muligt omfang, og ikke tillades tættere end 1 meter fra bolværket. Alle unødvendige installationer, bl.a. faste cykelstativer på bolværket, skal fjernes fra stien langs kanalerne. Parkeringen langs vandsiderne af kanalgaderne skal nedlægges, således at parkering i disse gader kun kan foregå på landsiden.	Medtages i en fodgængerpakke.
Christianshavn har et grønt område, Christianshavns Vold, og vi ønsker os en grøn vandresti, som kan forløbe fra Langebro til Nyholm. Denne rute har en afvekslende natur, og kan byde på mange forskellige natur- og fugleoplevelser.	Medtages i en fodgængerpakke.

<p>Holmen er et nyt beboelsesområde, og der er fodgængerne ved at finde tur-stier. En yndet promenade er stien ved kanalkanten på Arsenaløens sydside. Den er i lokalplanen udlagt som promenade for fodgængere og cyklister, og vi opfatter det sådan, at det betyder, at der skal de svageste trafikanter kunne færdes på samme vej/sti med hensyntagen til hinanden. Der er nu planer om at gøre denne promenade til en cykelsti med fodgængere. Vi kan ikke forestille os, at det kan blive en ligeværdig situation for de to trafikanttyper, og det vil blive fodgængerne, der taber denne kamp. Vi mener derfor, at forvaltningen må sørge for, både i dette og i andre lignende tilfælde, hvor cykler og fodgængere skal færdes i samme område, at der er en ligeværdig status for de to trafiktyper.</p>	<p>Stien er en del af de Grønne Cykelruter. Ved disse ruter er der også en særskilt sti til fodgængere.</p>
<p>Indre By</p>	
<p>Fodgængerstrategien bør indeholde målsætninger om at udvide gågadenettet i Indre By, så det på sigt får forbindelse til alle de omliggende brokvarterer. Grundstrukturen kunne naturligt være en forlængelse af det nuværende gågadesystem, så vi på sigt fik gågade fra Dronning Louises Bro til Amagerbro og fra Vesterbro Torv til Den Lille Havfrue. Ud fra dette store kors kunne der så opstå afgreninger efter behov, også gerne sådan, at parkerne inddrages i nettet.</p>	<p>Medtages i en fodgængerpakke. Dog er der igangsat flere projekter, der har fokus på fodgængere i de nævnte områder, herunder Dronning Louises Bro, Vesterbro Passage og Købmagergade. Derudover er Frederiksborgsgade og Torvegade strøggader, hvor bl.a. fodgængere prioriteres.</p>
<p>Gaderne i Middelalderbyen og i Frederiksstaden bør indrettes primært til fodgængertrafik. Det kan i første omgang ske ved, at smalle stræder (10 m brede) og andre oplagte gadeforløb gøres til sivegader, hvor den nødvendige motoriserede trafik og cykeltrafikken sker på fodgængernes præmisser. Der har været indkøringssproblemer i Strædet, men efterhånden som der opstår en modus for en sådan fælles brug af gadearealerne for fodgængere, biler og cykler, vil der opstå en stadig større fortrolighed med formen. Og der synes at være en umiddelbar forståelse fra både biler og cykler af, at sivegaden (ligesom gågaderne) er på de gåendes betingelser. En sådan styrkelse af gangbarheden for det centrale København vil ikke bare virke stimulerende for, at langt flere går, det vil også styrke Københavns position som en enestående imødekommende turistby, hvor man kan gå rundt fra oplevelse til oplevelse.</p>	<p>Medtages i en fodgængerpakke. Derudover har der været en borgerdialogproces i Middelalderbyen omkring trafikafviklingen. Ved beboelsesområderne i Middelalderbyen anbefalede borgerne ikke sivegadeløsninger.</p>
<p>Gårute langs Studiestræde over Frue Plads til Rundetårn og rute Sankt Peders Stræde – Krystalgade – Landemærket til Kongens Have skal gøres bredere og mere markeret. En af dem kunne gøres til "hurtigrute for fodgængere", en anden for cyklister, dog altid med plads til begge.</p>	<p>Medtages i en fodgængerpakke.</p>

<p>Gårute på tværs - Nørregade over torvene til Frederiksholms Kanal opgraderes som byens centrale (bedre plads lands Frederiksholms Kanal, bedre udnyttelse af gadeareal til fortove i Nørregade-Rådhusstræde).</p>	<p>Medtages i en fodgængerpakke.</p>
<p>Anden gårute på tværs fra Vandkunsten over Kattesundet til Larsbjørnsstræde, Teglgårdstræde og over Nørre Voldgade til Ørstedsparken markeres som "Latiner-ruten".</p>	<p>Medtages i en fodgængerpakke.</p>
<p>Passager (smutveje) (re)etableres og markeres, fx gennem Studiegaarden mellem Skt. Peders og Studiestræde, mellem Vestergade og Studiestræde, mellem Strøget og Strædet, etc. Kræver kontakt med grundejerne.</p>	<p>Medtages i en fodgængerpakke.</p>
<p>Store Kongensgade er dagligt benyttet af mange fodgængere fra Østerport Station til Indre By - herunder Strøget og Nyhavn - og tilbage, samt i tilknytning til fodboldarrangementer i Parken. Store Kongensgade er derfor et vigtigt element i en samlet fodgængerstrategi for København. Fodgængerne er på strækningen mellem Esplanaden og Kongens Nytorv henvist til at benytte et smalt fortov, som desuden anvendes til reklameskilte og udendørs servering. Da Store Kongensgade er stærkt trafikeret af personbiler, varebiler, busser og cyklister, skaber dette et yderst ubehageligt fodgængermiljø, dels ved at være tæt på intens trafik, dels med trafikstøj og partikelforurening. Ved at sløjfe parkeringen i gadens venstre side vil det være muligt at udvide både fortove og cykelsti, uden at dette medfører væsentlige gener for bilisterne, da der i praksis kun er en kørebane til rådighed. Parkering i venstre side er kun tilladt uden for myldretiden, men dette overholdes sjældent.</p>	<p>Anbefales som særskilt projekt.</p>
<p>Store Kongens Gade og Bredgade skal ændres fra det nuværende trafikinferno til cykel-bus-gade og gågade. Det vil kræve en bred vifte af indsatser, hvoraf en del rækker ud over Københavns Kommune, men det er vigtigt at have den slags visioner. Og det er nødvendigt at holde sig for øje, at det er den slags løsninger, som er mulige, og som skal til, hvis vi vil høste fordelene af en CO2-neutral og fossilfri by og ikke blot erstatte det nuværende trafikale kaos med et tilsvarende af elbiler.</p>	<p>Anbefales som særskilt projekt.</p>

<p>Mange steder i Indre By og Metropolzonen er det stort set umuligt at krydse gaderne, da den kørende trafik aldrig stopper op med mindre, der er et stopsignal. Hvis man fx går langs Frederiksholms Kanal, er det stort set umuligt at krydse Ny Kongensgade og Ny Vestergade. Det samme gør sig gældende ved Rysensteensgade/Vester Voldgade og Rysensteensgade/Puggaardsgade og desværre også mange, mange andre steder. Nogle forhøjede kryds med zebrastriber ville forhåbentligt få bilerne til at respektere, at der er fodgængere, der gerne vil krydse gaden.</p>	<p>Medtages i en fodgængerpakke.</p>
<p>En 'blågrøn linje' der går fra Fælledparken til Havnen. Undervejs krydser linjen Sortedammen, går gennem Kartoffelrækkerne, Østre Anlæg, Nyboder og når frem til Havnebussens leje ved Toldboden, hvor turen kan fortsætte til Holmen. Idéen om stiforløbet handler om at forbinde grønne og blå områder af forskellig karakter, at forbinde byens forskellige boligområder og institutioner lidt tættere sammen og at gøre stederne undervejs til et aktiv for byen som helhed. Derfor idéen om at gøre stederne til et biologisk eksperimentarium. Som arbejdstitel kaldet København 'Åben Zoo' eller CooZoo. En bynær naturpark, som antydet spækket med initiativer til bred forståelse for afhængigheden af naturen og samtidig til forståelse for byens historie og sociale liv. At opnå noget, der nærmer sig det optimale, er sandsynligvis en ekstra kommunal opgave der kræver fondsstøtte som renoveringen af Kastellet og Vestvolden samt et visionært og kreativt engagement på alle planer, og at kommunen er med i legen.</p>	<p>Medtages i en fodgængerpakke.</p>
<p>Fodgængerstrategien bør have en målsætning om, at der skabes sammenhængende gangveje langs Søerne og Havnefronten. Man bør tænke i søpromenader og havnepromenade. Det er i princippet muligt de fleste steder i dag, og de er særdeles vigtige for det rekreative København. Men der er steder, hvor passagen glipper, og hvis man for eksempel bevæger sig nordud langs havnen forbi Den Sorte Diamant, så ender fodgænger sporet brat - uden bare en fodgængerovergang til at komme sikkert over på den anden side.</p>	<p>Der er fokus på sammenhængende promenader for fodgængere og cyklister langs havnen i kommuneplanen. Medtages i en fodgængerpakke.</p>
<p>Samtidig er det vigtigt, fx i detailudformningen omkring Bryghusgrunden og tilsvarende nybyggerier langs havnekanten, at denne mulighed for at kunne promenerer frit langs havne og kanaler fastholdes og udbygges.</p>	<p>Københavns Kommune er enig i vigtigheden af at fastholde og udbygge muligheden for at kunne promenerer frit langs havne og kanaler. Medtages i en fodgængerpakke.</p>
<p>I Kompagnistræde, der visse steder er uden fortov, bør der tages specielt hensyn til fodgængere.</p>	<p>Medtages i en fodgængerpakke.</p>
<p>Muligheden for at oprette parallelstrøg til at fremme fremkommeligheden for fodgængere, når fx Strøget er fyldt, foreslås i et hørings svar.</p>	<p>Strædet er et parallelstrøg til strøget. Medtages i en fodgængerpakke.</p>

Nørrebro	
Der mangler en god fodgængerforbindelse fra Nørrebro Station og ind til byens centrum og fra Assistens Kirkegård og til Fælledparken.	Den indre del af Nørrebrogade er ved at blive anlagt med brede fortove. Strækningen fra Nørrebro Station til Nørrebros Rundel medtages i et arbejde omkring helhedsplanen for ydre del af Nørrebrogade. Forbindelsen fra Assistens Kirkegård til Fælledparken medtages i fodgængerpakken.
Valby	
Aktivitetssti rundt om den nye Valby Idrætspark. Et tiltag der ligeledes kan være med til at fremme gåkulturen både i forhold til det lokale foreningsliv i Valby Idrætspark, men også for private motionister.	Aktivitetsstien har indgået i overvejelserne om udviklingen af idrætsområdet. Der er dog ikke konkrete planer om etablering. Medtages i en fodgængerpakke.
Valby Lokaludvalgs stikort angiver, hvor i Valby det er nødvendigt at etablere nye stier. Det gælder i særlig grad i forbindelse med de nye byudviklingsområder, at det aktivt skal sikres, at disse bindes sammen med resten af bydelen med stiforbindelser til fodgængere og cyklister.	Medtages i en fodgængerpakke.
I forbindelse med bygningen af Ringstedbanen ønsker vi, at der ved reetableringen skabes en grøn kile langs Kulbanevej frem til Grønttorvet og Vigerslev Alle Station med attraktive gang- og cykelforbindelser. Valby Lokaludvalg ser generelt gerne, at man i regi af projektet Flere går mere igangsætter etableringen af nye stier, der med fordel kan gøres spændende og attraktive ved at implementere rekreative elementer og funktioner.	Medtages i en fodgængerpakke.
Stierne tværs over Vigerslevparken: Lindebugten-Damhusdalen, Parkbo-Bjørnevej, Mellemløbet-Leopardvej, mangler til dels belysning, og de har været totalt ufremkommelige pga. sne og is i vinterhalvåret. De er ellers ganske trafikerede, både af cykler og fodgængere.	Medtages i en fodgængerpakke.
Bedre skiltning af stiforbindelser. Der kan godt anvendes ret diskrete skilte.	Medtages i en fodgængerpakke.
Eks.: Markering af S-station ved Danshøj fra Nakskovvej, fra Hartmanns Alle, etc	Medtages i en fodgængerpakke.
Eks.: Forbindelsen på den nord/syd gående sti Damhusdalen-Vigerslevparken. Det manglende led er Kongeslusen. Dette er slet ikke markeret, fx ved Roskildevej!	Medtages i en fodgængerpakke.
Stiforbindelsen Søndre Alle-Tschernings Alle er meget brugt, især af børn. Hverken belyst, sneryddet eller markeret.	Medtages i en fodgængerpakke.
Lukning af Rughavevej for privatbiler. Især stykket ved Valby Bibliotek og Spinneriet. Det vil skabe et mere trygt flow. Plant nogle træer og gør det mere grønt.	Medtages i en fodgængerpakke.
Vanløse	
Fodgængerovergange ved indfaldsveje i Vanløse opgraderes, herunder bør der kigges på interval, der er for korte.	Medtages i en fodgængerpakke.
Bedre lydforhold på Vanløses overgange for blinde borgere	Medtages i en fodgængerpakke.

Vesterbro/Kongens Enghave	
<p>Bedre fysisk sammenbinding af Kongens Enghaves forskellige kvarterer, som er adskilt af store færdselsårer (indfaldsveje og jernbaner). Senest er Teglholmen og Sluseholmen kommet til som nye boligområder, men også her mangler der en overordnet plan for, hvordan de nye boligområder bindes sammen med resten af bydelen. Disse emner går igen i flere af vores henvendelser og høringsvar til Københavns Kommunes forvaltninger og udvalg – en del af disse desværre uden nogen form for reaktion. Bedre overgange over Sydhavnsvej fra Frederiksholm og Bavnehøj til Teglværkshavnen, Teglholmens promenader, erhvervs- og boligkvarterer, samt den længe ventede Grønne Kile. Der mangler en ordentlig og sikker forbindelse (bro, tunnel) mellem Borgmester Christiansens Gade og Sluseholmen, da Sydhavnsvej er meget utryk at passere for bløde trafikanter. Det samme scenarium gør sig gældende for borgere fra den gamle del af Kongens Enghave, der ønsker at gøre brug af det kommende havnebad på Sluseholmen eller blot fortsætte ud mod Fælledeerne.</p>	<p>Der arbejdes på at etablere en broforbindelse mellem Teglholmen og Sydhavnsplads.</p>
<p>En fremskyndelse af netop den Grønne Kile ville også opfylde andre af kommunens visioner om grønne ruter og nye genveje. Kommunen har ganske vist budgetteret med en stibro, men denne vil udelukkende gå fra Teglholmssiden over Scandiagade og ende ved den overfor liggende tankstation!</p>	<p>Forvaltningen ser gerne den Grønne Kile etableret, men da det er privat areal der er beliggende i, kan man ikke etablere den for kommunale midler.</p>
<p>Det er vanskeligt for gående i de nye boligområder overhovedet at komme mod Tippen, da både Støberigade og vejen Sluseholmen i den grad er mangelfuld vedligeholdt og direkte farlig for gående, såvel som cyklister. For handicappede, dårligt gående og mindre børn, er nævnte strækninger ligefrem livsfarlige.</p>	<p>Områderne er private fællesveje, hvorfor det er grundejerne, der skal vedligeholde dem.</p>
Østerbro	
<p>Østerbro Lokaludvalg har udarbejdet en fodgængerstrategi for Østerbro med forslag til lokale fodgænger-ruter.</p>	<p>Medtages i en fodgængerpakke.</p>
<p>Østerbro Lokalforsamling anbefaler, at Dag Hammarskjölds Allé, samt en del af Østerbrogade, forskønnes og beriges med variationer af trætyper, fx Magnolia, forskellige plantetyper og andre grønne elementer, for at skabe en modvægt til den kørende trafik. Især fortovene på sol-siden (sydøstsiden) af Østerbrogade og sydvestsiden af Dag Hammarskjölds Allé bør gøres bredere for at højne herlighedsværdien. Østerbro Lokalforsamling foreslår en kunstnerisk belægning, gerne med nedfældede digte i andet materiale, samt en møblering som indbyder til samtale.</p>	<p>Medtages i Center for Park og Naturs projekt om 100.000 flere træer og i en fodgængerpakke.</p>

<p>Østerbro Lokalråd skal anbefale, at der etableres en vandresti langs Sortedamssøen til Fredensgade, og ruten går videre op ad Fredenspark over Blegdamsvej til Amorparken, videre ned langs Nørre Allé på stien inde i Fælledparken, over Øster Allé til Fælledparkens sti langs Jagtvej, videre ned af Vennemindevej (som bør have grønt kvarterløft) til Kildevældsparken og Svanemøllerutens forlængelse mellem Svanemøllen Station og Ry-parken Station, over banen og gennem det militære areal på Svanemøllen Kaserne til Østerbro bydels nordlige del. Vandrestien bør etableres som en grøn motionsrute, som sikrer god integration af både joggere, fodgængere og cyklister. Med tydelig afmærkning af hvor de respektive grupper skal færdes. Etablering af hvilebænke, som indbyder til samtale langs ruten, gode vandposter, og en kunstnerisk god belysning foreslås.</p>	<p>Medtages i en fodgængerpakke.</p>
<p>Østerbro Lokalråd vil anbefale, at den kommende Svanemøllerute – som hovedregel - gøres lidt bredere, så stien kan benyttes af alle former for bløde trafikanter. Dette understreges med skiltning og eventuel belægning forsynet med forskellige farver, som signalerer, hvor der henholdsvis cykles, jogges, vandles eller køres med handikapkøretøj. På strækninger med forventet mindre benyttelsesgrad, eller hvor der er oplagte fysiske forhindringer, kan dette princip dog fraviges. Et eksempel herpå kunne være ”Den grønne sti fra Nordhavn Station forbi B93 og videre nord på”. Den sti behøver ikke at blive bredere, da der er afsat en bredde på 6 meter på det meste af stykket. Ved fravigelse skal denne blanding af trafikanttyper ligeledes skiltes.</p>	<p>Svanemølleruten indeholder også en fodgængersti. Medtages i en fodgængerpakke.</p>

Generelt

Alle lokaludvalg peger i mere eller mindre grad på vigtigheden af mødesteder i forbindelse med at få flere til at gå mere. Dog er der forskel på typerne af mødesteder, da hver bydel har sin egen identitet og ønske om hvilke typer mødesteder, der skal etableres. Bispebjerg Lokaludvalg understreger, at byrumstilpasninger og etablering af mødesteder koster ganske mange penge, men er en vigtig indsats i forhold til at få flere fodgængere og dermed en løsning, der virker.

Flere peger på opsætning af flere bænke langs gaderummet og ved mødesteder. Indre By Lokaludvalg efterspørger muligheden for flere "gratis" siddemuligheder i byrummet med kommunale borde, stole og bænke på de solbeskinnede hjørner af byrummet, som alle kan benytte. Nørrebro Lokaludvalg understreger muligheden for at bruge gaden som opholdsrum, da pladsen til uderum er meget sparsom i denne bydel. Derfor er det ekstra vigtigt, at de få udendørs kvadratmeter udnyttes optimalt, og at der inddrages flere m² til spontan leg/udfoldelse/aktivitet i gadeplan.

Der ønskes bedre mulighed for aktiviteter i forbindelse med mødesteder. Det kan være opstilling af motionslegeredskaber, scener til musik eller små trafiklegepladser til især børnefamilierne.

Vurdering

Forvaltningen er enig i, at mødesteder er vigtige i forhold til at få flere til at gå mere. Derfor er mødesteder også nævnt i fodgængerstrategien som en væsentlig faktor til at fremme gang og gøre fodgængerruterne attraktive. Det kan være mødesteder af forskellig karakter og udformning afhængig af stedet og bydelen. Det er klart, at mødesteder og byrum kan være en stor økonomisk udgift, men Københavns Kommune har igangsat forskellige initiativer heriblandt storbyhaver, der kan koordineres med fodgængerstrategiens ønsker om mødesteder.

Flere hørings svar påpeger etablering af flere bænke som en nem og hurtig måde til at skabe mødesteder. Det vurderes derfor at opsætning af flere bænke langs fodgængerruter skal indgå som en indsats.

Forvaltningen vurderer, at indsigelserne giver anledning til følgende ændringer i fodgængerstrategien:

- s. 19 under Forslag til indsatser frem mod 2015**
- **Opsætning af flere bænke langs fodgængerruter og ved mødesteder.**

Forslag til generelle indsatser

FORSLAG	FORVALTNINGENS KOMMENTAR
Opstilling af motions-legeredskaber på pladser og langs fodgængerruter	Medtages i fodgængerpakke. Projektet "Nye byrum til bevægelse" er medtaget i virksomhedsplanen for Center for Bydesign.
Små trafiklegepladser	Medtages i Center for Park og Naturs projekt om legepladser. Alt efter hvor legepladserne skal ligge, vil de forskellige centre blive ansvarlige.
Skabe mulighed for udfoldelser, musik, gøgl, talerstol (speakers corner)	Medtages i Center for Trafiks arbejde om Gang i København. Alt efter hvor indsatserne skal foregå, vil de forskellige centre blive ansvarlige.
Flere bænke og siddemuligheder til samvær, samtale, hvil og ophold	Medtages i fodgængerpakke eller løftes som selvstændigt projekt. Alt efter hvor bænkerne skal opstilles, vil de forskellige centre blive ansvarlige.
Flere muligheder for gaden som opholdsrum	Medtages i fodgængerpakke
Markering af opholdsarealer	Medtages i fodgængerpakke
"Åbne gårde" for 1-2 gader 1 weekend ad gangen	Privat initiativ, evt. i samarbejde med Lokaludvalgene

Forslag til lokale indsatser listet geografisk for hver bydel

FORSLAG	FORVALTNINGENS KOMMENTAR
Indre By	
Det meget vellykkede forsøg med skaktern i krydset Larsbjørnsstræde og Studiestræde fra Trafikugen 2001 (?) reableres permanent.	Medtages i fodgængerpakken
Østre Anlæg fornyes med en opstramning af hovedstiernes forløb og etablering af fem broer, der vil give området sin identitet som en robust park, der er vel integreret i storbyen, rummelig nok til at rumme såvel den selvgroede 'skov' som rekreative aktiviteter	Medtages i fodgængerpakken
Fornyelse af Rådhuspladsen. Eksempelvis kan der udskrives en international arkitektkonkurrence, så vi kan få en helhedsløsning omkring denne. Rådhuspladsen i dens nuværende form er grim og alt for lille. Dette skyldes ikke mindst den gennemskærende H. C. Andersens Boulevard. Tidspunktet er ideelt, da der i forvejen skal anlægges metro på pladsen, og industriens hus bliver netop nu renoveret.	Medtages i fodgængerpakken
Der er meget få bænke i byen, og fx er hele strækningen fra Havnegade til Fisketorvet langs vandet stort set uden én eneste bänk	Medtages i fodgængerpakken.
Ved Sankt Jørgens Sø mellem Danasvej og Rosenørns Allé er næsten alle bænkene blevet fjernet ved etablering af cykelsti. De bør genopstilles. De gamle og de dårligt gående beboere i nærheden har, siden bænkene blev fjernet, måtte afstå fra at færdes på denne strækning.	Medtages i fodgængerpakken.
Valby	
Etablering af attraktive faciliteter på pladserne i Valby, idet vi inden for de seneste år har fået flere nye pladser, der ikke indbyder til ophold (eksempelvis Monrads Plads, Valby Tingsted og Porcelænstorvet).	Medtages i en fodgængerpakke. Derudover arbejder Områdefornyelsen Gl. Valby med bydelens pladser.
I forbindelse med den nuværende omdannelse af Toftegårds Plads til en midlertidig kulturel frizone arbejder Valby Lokaludvalg sammen med de øvrige aktører på at gøre pladsen til en aktiv og attraktiv plads.	Dette er et allerede eksisterende projekt.
Vanløse	
Flere bænke langs Jernbane Allé og Katrinedalsvej for at forbedre mulighederne for dårligt gående, det kan evt. gøres i samarbejde med grundejerforeningen	Medtages i en fodgængerpakke.
Der kører 5-10.000 cykler henover Vesterbro Torv hver dag til stor gene for de mange fodgængere, især børn og ældre, som benytter torvet. Problemet kan til dels afhjælpes med forskellige forhindringer, især torvets sydvestlige hjørne ved Svendsgade. Måske i form af en udvidelse af områderne for udendørs servering, som vanskeliggør cykling.	Medtages i en fodgængerpakke eller i Cykelsekretariatet, Center for Trafiks arbejde.

Østerbro	
Ved Kruseparken ønskes opstilling af mobile haveelementer, aktivitetsredskaber og bænke, da parken i dag ikke indbyder til ophold eller naturoplevelser.	Medtages i en fodgængerpakke.
I området afgrænset af Århusgade, Randersgade, Strandboulevarden og Gammel Kalkbrænderi Vej anbefales det at opsætte redekasser for at fremme det eksisterende fugleliv. I nærheden af redekasserne kan der med fordel opsættes bænke, så dyrelivet kan observeres. Et rigt dyreliv giver mulighed for at bruge sanserne, når man bevæger sig gennem byen til fods, og kan dermed medvirke til at fremme lysten til at gå.	Medtages i Center for Park og Naturs drift.
På Bopa Plads foreslås opstilling af løbende kunststillinger inspireret af dem på Kongens Nytorv. Kunsten kan være med til at skabe møder mellem borgerne og oplevelser i byrummet.	Medtages i Center for Trafiks arbejde med Gang i København.

Generelt

Flere af høringssvarene efterspørger en forbedring af forholdene på strøggaderne. Især mangler der plads til fodgængerne, da vareudstillinger, opstillede containere, henstillede cykler og udeservering er meget udbredt og mindsker fremkommeligheden for fodgængerne. Æl-drerådene efterspørger i den sammenhæng en skærpet opmærksomhed omkring alt for store vareudstillinger på smalle fortovsarealer. Dansk Fodgænger Forbund efterspørger bedre cykelparkeringsmuligheder, da parkerede cykler ofte skaber forhindringer på fortovet.

Konkret nævnes der i et høringssvar, at der kan etableres standere, som tæller hvor mange, der går på udvalgte steder. Det kan være med til at skabe et overblik over fodgængerfærden i København.

Ydermere anbefaler høringssvarene grønnere strøggader med flere træer, buske, blomsterstandere og blomsterkummer. Der foreslås levende afgrænsninger mellem gående og kørende trafikanter, såsom blomsterbede, buske eller træer. Derudover foreslår en borger at fodgængere skal prioriteres frem for bilister. Det kan gøres ved, at arealet fra parkeringspladserne på strøggaderne gives til fodgængerne og mere plads til fortovene.

Ligesom ved fodgængerruter efterspørgeres attraktive butiksfacader på strøggaderne især supermarkedernes facader og boligblokke uden butikker i stueetagen er "vandredræbere". Forslag til flere offentlige toiletter, vandhaner, bænke til strøggaderne er ligeledes foreslået i høringssvarene. Dansk Fodgænger Forbund nævner ligeledes muligheden for at udvikle et logo og skilt til strøggaderne ligesom Margueritruen.

Dansk Erhverv efterspørger, at det lokale erhvervsliv inddrages i udviklingen for at styrke bylivet og detailhandelen på strøggaderne. De påpeger, at tilgængelighed er vigtig, idet det ikke giver mening at have et fantastisk fodgængermiljø, som reelt ikke er tilgængeligt for udefrakommende. Manglende tilgængelighed betyder, at der kommer færre besøgende til strøggadernes butikker, caféer, restauranter og andre tilbud med en konsekvens, at tilbuddene lukker.

Vurdering

Forvaltningen er enig i, at fremkommeligheden for fodgængere kan være dårlig på enkelte strækninger på strøggaderne. Derfor er det foreslået i fodgængerstrategien, at der skal indføres frie fremkommelighedszoner på fortovene på minimum 2 meter.

Forvaltningen er enig i, at det er en god idé at skabe bedre vilkår ved arbejder og udeservering på kommunens arealer, så fremkommeligheden for fodgængerne ikke minimeres.

Standere, der tæller fodgængere, kan være en god måde til at indikere fodgængerstrømninger. På cykelområdet har cykeltællerne været et benyttet redskab til at angive antallet af cykler og som motivation til cyklisterne. Københavns Kommune har i år udgivet det første bylivsregnskab, der viser tællinger af fodgængere udvalgte steder i København, og følger op på målene i 'Metropol for Mennesker' om mere byliv for alle, flere går mere og flere bliver længere.

Fodgængerstrategien beskriver fremtidens strøggade med et grønt boulevardpræg med træer og grønne lommer, derfor er det grønne tema omkring strøggader allerede inkorporeret i strategien. Ligeledes er attraktive butiksfacader nævnt i fodgængerstrategien.

Som nævnt ved afsnittet om fodgængerruter, arbejder Københavns Kommune med erfaringer på den netop afsluttede Toilethandlingsplan. Ønsket til flere toiletter ved strøggader inddrages i dette arbejde. På kort sigt kan der være mulighed for omplacering af eksisterende toiletter, på længere sigt kan behovet for flere toiletter indgå i en fornyet toilethandlingsplan. Det vurderes ydermere, at der tilføjes et ønske om flere toiletter, vandhaner og bænke på strøggaderne i fodgængerstrategien.

Et logo til strøggaderne kan være en måde at gøre opmærksom på gadens kvaliteter. Det er dog nævnt under inspiration til yderligere indsatser, at strøggadernes karakter kan fremhæves gennem belysning, beplantning og/eller belægning.

Ideen med at involvere erhvervslivet i udviklingen af strøggader er præsenteret i strategien, hvor det beskrives, at butiksindehaverne og andre interessenter inddrages.

Forvaltningen vurderer, at indsigelserne giver anledning til følgende ændringer i fodgængerstrategien:

s. 25 under inspiration til yderligere indsatser

- **Flere toiletter, vandhaner og bænke på strøgaderne.**

Forslag til generelle indsatser

FORSLAG	FORVALTNINGENS KOMMENTAR
Strøggadevagter ligesom P-vagter, der sikrer god fremkommelighed på strøggaderne.	Medtages i Center for Trafiks arbejde om Byliv.
Bedre cykelparkeringsmuligheder	Medtages i Cykelsekretariatet, Center for Trafiks arbejde
Opsættelse af standere til registrering af antallet af fodgængere	Er løftet gennem Bylivsregnskabet, der tæller fodgængere i København på udvalgte steder. Dog kan opsættelse af standere medtages i en fodgængerpakke.
Opsætning af skabe til opbevaring af tasker mm. på centrale pladser	Medtages i en fodgængerpakke
Udvikling af logo til strøggader som 'Marguerite ruten'	Medtages i en fodgængerpakke
Grønnere strøggader med grønne afgrænsninger mellem gående og kørende trafikanter	Medtages i en fodgængerpakke
Attraktive butiksfacader på strøggader	Københavns Kommune kan ikke stille krav om attraktive butiksfacader, men vil gerne opfordre til attraktive facader på strøggaderne. Dette kan medtages i udarbejdelsen af Lokalplaner.
Flere offentlige toiletter ved strøggaderne	Medtages i Center for Renholds drift.
Flere vandhaner	Medtages i en fodgængerpakke
Flere halvtage med bænke så man kan krybe i skjul for regnen, dette kunne for eksempel etableres ved busstoppesteder uden læskure.	Medtages i en fodgængerpakke
Inddragelse af det lokale erhvervsliv i udviklingen af strøggaderne	Københavns Kommune vil gerne inddrage det lokale erhvervsliv i udviklingen af strøggaderne.
Optimering af fodgængerfremkommeligheden gennem håndtering af problemer ved varesalg og café-serveringer	Medtages i Center for Trafiks drift. Varesalg og café-serveringer håndteres allerede til en vis grad af bylivsagenterne.
Optimering af fodgængerfremkommeligheden gennem håndtering af problemer ved korttidsparkering	Løftes af parkeringsvagterne
Optimering af fodgængerfremkommeligheden gennem håndtering af problemer ved vareaflysning	Løftes i Parkeringsstrategien, der anbefaler læssezoner.
Optimering af fodgængerfremkommeligheden gennem håndtering af problemer ved cykelparkering	Medtages i Cykelsekretariatet, Center for Trafiks arbejde.

Forslag til lokale indsatser listet geografisk for hver bydel

FORSLAG	FORVALTNINGENS KOMMENTAR
Amager Vest /Amager Øst	
Der er fremlagt en plan for Amagerbrogade som miljøprioriteret handelsgade med aktiv deltagelse af både Amager Øst og Amager Vest Lokaludvalg i samarbejde med Københavns Kommune. Dette initiativ vil også gøre det mere attraktivt at være fodgænger.	Anbefales som selvstændigt projekt.
Som Amagers mest centrale gade fortjener Amagerbrogade i det hele taget at tilbyde dets mange daglige brugere flere rekreative muligheder, end tilfældet er i dag. En øget begrønning med træer og buske vil fx ikke kun gøre gaden pænere at se på, men vil også give læ og skygge om sommeren. Specielt ældre og gangbesværede vil, både med hensyn til hvilepauser og en bedre mulighed for sociale møder, have gavn af flere borde og bænke langs gaden.	Medtages i Center for Park og Naturs projekt om 100.000 flere træer samt i fodgængerpakken.
Dele af Amagerbrogade har faktisk ganske brede fortove, hvor det for relativt få midler er muligt at etablere små 'pladser' eller opholdssteder. Eksempelvis kan udspring ved fortove omdannes til små hvilekroge med slyngplanter op ad murværket. I det følgende peger lokaludvalget på udvalgte steder af Amagerbrogade, hvor sådanne oaser er mulige:	Medtages i fodgængerpakken.
Begge sider af Amagerbrogade ved Svinget er oplagte i forhold til at skabe nogle charmerende opholdssteder, hvor der også er plads til særlige arrangementer med telte og boder.	Medtages i en fodgængerpakke.
Ved Blekingegade kan man indrette et lille torv med flere træer og plads til bænke.	Medtages i en fodgængerpakke.
Ved Ølandsgade kan skabes en lille hyggelig grøn oase, som dannes ved en samlende formation af træer og blomster.	Medtages i en fodgængerpakke.
Ved Chr. II's Allé kan træer og bænke danne en fin lille plads.	Medtages i en fodgængerpakke.
Pladsen ved Tycho Brahes Allé kan begrønnes og dermed gøres egnet til ophold og hvilepauser.	Medtages i en fodgængerpakke.
Amagerbrogade skal have status som Nørrebrogade, med forbud for gennemkørende trafik, men adgangen for bustrafik bibeholdes.	Anbefales som et særskilt projekt.
Brønshøj-Husum	
Gang- og cykelbroer over de mest befærdede veje/vejkryds, hvor nuværende eller kommende stisystemer brydes – fx ved Vestvolden, Kobbelvænget	Medtages i en fodgængerpakke.

Christianshavn	
<p>Torvegade er sikret i forhold til tilgængelighed, idet der i 2010 blev anlagt en tilgængelighedsrute igennem Torvegade helt til Christmas Møllers Plads. Men gadens tilgængelighedsproblem er krydsningen af gaden. Det er oftest ikke muligt uden for lyssignalerne, og disse har en meget, meget kort passagetid. Det er ikke muligt for dårligt gående at nå hele vejen over gaden ved grønt lys. Det har været påtalt igennem mange år, men det har ikke været muligt at få ændret dette meget vitale fodgængerproblem endnu. Vi håber, at i forsøget på at skabe tryggere forhold for gående, vil der kunne blive skabt bedre passage-forhold for de forældre med børn, de gamle dårligt gående og alle os andre, som næsten må løbe for at nå over Torvegade i tide.</p>	<p>Medtages i en fodgængerpakke eller i Center for Trafiks arbejde med signaler.</p>
Indre By	
<p>Strøggaderne Nørrebrogade og Torvegade bør suppleres med inddragelse af - Frederiksborggade til Nørreport - en kommentar til, hvor den optimale fodgængerforbindelse efter Knippelsbro bør lægges.</p>	<p>Frederiksborggade har status af strøggade.</p>
<p>De centrale strøggader i Indre By, Strøget, Købmagergade, Fiolstræde, Rosengården skal som det var meningen fra starten, reelt være gågader, dvs. være forbeholdt fodgængere, uden adgang for cykeltrafik.</p>	<p>Der er et projekt i gang omkring gå-gadeskiltning med en tydeligere skiltning omkring at cyklerne ikke må køre på gågaderne.</p>
Nørrebro	
<p>Fremtidens udformning af Nørrebrogade – for trafikanter af alle slags. Her indtænkes gaden som et opholdsrum, et sted, man kan slå sig ned og betragte livet i gaden – og tale med hinanden</p>	<p>Anbefales som et særskilt projekt.</p>
Valby	
<p>Valby Lokaludvalg har med input fra bydelens borgere udarbejdet et forslag til, hvordan den eksisterende strøggade, Valby Langgade, kan gøres mere attraktiv og sikker for fodgængerne. Lokaludvalgets forslag indebærer bl.a. en nedsættelse af hastigheden på Valby Langgade og forbedrede krydsningsmuligheder, særligt ved Valby Tingsted.</p>	<p>Anbefales som selvstændigt projekt.</p>

<p>Derudover ønsker Valby Lokaludvalg endnu engang at understrege vigtigheden af, at strøggadekonceptet ikke alene dækker Valby Langgade, men derimod også Skolegade og Annexstræde, hvilket er forbindelseslinjen mellem Valby Station, Spinderiet og Valby Langgade – og med en naturlig forlængelse ned ad Mosedalsvej til den kommende lommepark på Gadekæret. Forbindelsen fra Spinderiet til Tingstedet vil samtidig markere færdiggørelsen af Eksempelprojektet. Her færdes rigtig mange borgere i det daglige, og særligt krydsningspunktet mellem Spinderiet og Biblioteket er et, der gentagne gange er blevet fremhævet som et utrygt sted for fodgængere og andre typer af bløde trafikanter. Derudover indebærer forslaget etablering af små mødesteder på udvalgte steder af strøggaden Valby Langgade.</p>	<p>Anbefales som et selvstændigt projekt.</p>
<p>Østerbro</p>	
<p>Østerbro Lokaludvalg har i samarbejde med Indre By Lokaludvalg fået udarbejdet et forslag til omlægning af Østerbrogade og Dag Hammarskjölds Allé fra Svanemøllen Station til Østerport. Forslaget går på at indskrænke Østerbrogade til 2 kørebaner med en bred midterhelle, brede fortove og cykelstier. Der skabes grønne byrum, med plads til ophold, oplevelser, udeservering og rekreative formål. Projektet sigter mod at mindske den hurtige, gennemkørende trafik, og skal gennem sænkning af hastighed og midterhelle skabe bedre mulighed for at krydse vejbanen for fodgængere. Denne omlægning af Østerbrogade og Dag Hammarskjölds Allé fra Svanemøllen Station til Østerport skaber en helhedsløsning for Østerbrogade som en strøggade, hvor fokus er på handel, miljø og bløde trafikanter i tråd med Københavns Kommunes fodgængerstrategi og øvrige igangværende projekter, her i blandt strøggader og grøn mobilitet.</p>	<p>Anbefales som et selvstændigt projekt.</p>
<p>På Trianglen bør det prioriteres, at fortovet gøres bredere og skærmer imod den kørende trafik. Dagligt færdes mange mennesker på Trianglens fortov – medbringende cykel, barnevogn eller rollator, hvilket ofte medfører at fodgængere presses ud på cykelstien. Allerede i dag kan fortovene mellem Rosenvængets Allé og Nordre Frihavsgade gøres en vognbane bredere og cykelstien flyttes ud - ligesom fortovet på Trianglen mellem Østerbrogade og Øster Allé kan gøres væsentligt bredere og tilføjes en ny cykelsti.</p>	<p>Anbefales som et selvstændigt projekt.</p>

TRAFIKKNUDEPUNKTER

Generelt

Indre By lokaludvalg peger på at anlæggelsen af metrocityringen vil fremme antallet af fodgængere, og dette bør der tages højde for i fodgængerstrategien. Miljøpunkt Indre By - Christianshavn pointerer, at ved at styrke den kollektive trafik, trafikknudepunkterne og fodgængerutterne vil oplevelsen af afstand mindskes mellem station og destination - og gøre de få minutters frisk luft til fods attraktive.

Ældrerådene påpeger, at der skal være skærpet opmærksomhed omkring "henslængte" cykler ved trafikknudepunkter. Etablering af bedre cykelparkering ønskes. I den sammenhæng nævner Dansk Cyklist Forbund, at mange cyklister bruger kombinationen af cykel og kollektiv transport, og derfor er det også i cyklisternes interesse, at trafikknudepunkterne opgraderes med mere plads, større overskuelighed og belysning af høj kvalitet. Fodgængere og cyklister har en meget direkte fælles interesse i, at cykelparkeringsforholdene ved terminalerne forbedres.

Fodgængere og cyklister har en fælles interesse i at busstoppestederne indrettes bedre, så konflikter mellem cyklister og ind- og udstigende passagerer mindskes - og ikke kun ved de større trafikknudepunkter. Det foreslås, at der laves en klar afmærkning på cykelstien i form af fx zebrastriber, hjatænder eller lignede.

Derudover påpeger Valby Lokaludvalg bedre tilgængelighed til trafikknudepunkter, der enkelte steder ligger ufremkommeligt for fodgængere. Yderligere skal der ved

trafikknudepunkterne være toiletter, oversigtsskilte, gerne en slags opslagssøjle, læområder for dårligt vejr og siddepladser til folk, der skal mødes.

Vurdering

Forvaltningen er enig i, at det er vigtigt at tænke fodgængere ind ved etableringen af de nye metroforpladser. Dette er derfor nævnt som en indsats i fodgængerstrategien på s.31. Derudover er fodgængerforholdene allerede indtænkt i dispositionsforslaget til metroforpladser, som Borgerrepræsentationen behandlede i foråret 2011.

Ligeledes er forholdene omkring toiletter, oversigtsskilte, læområder, siddepladser samt bedre cykelparkering nævnt som inspiration til yderligere indsatser under fodgængerstrategien. Dog er Københavns Kommune i gang med at etablere mere cykelparkering i forbindelse med at blive verdens bedste cykelby. Derudover er der afsat midler til at etablere toiletter ved metroforpladserne i forbindelse med den nye Metrocityring.

Københavns Kommune er i gang med et projekt Wayfinding, der har til formål at skilte til kollektiv trafik for fodgængere og cyklister og derigennem forbedre tilgængeligheden.

Forvaltningen vurderer, at indsigelserne ikke giver anledning til ændringer i fodgængerstrategien.

Forslag til generelle indsatser

FORSLAG	FORVALTNINGENS KOMMENTAR
Opmærksomhed omkring "henslængte" cykler ved trafikknudepunkter ved etablering af bedre cykelparkering	Medtages i Cykelsekretariatet, Center for Trafiks arbejde
Mere plads, større overskuelighed og belysning af høj kvalitet	Medtages i en fodgængerpakke
Bedre indretning af busstoppesteder så konflikter mellem cyklister og ind- og udstigende passagerer mindskes	Medtages i en fodgængerpakke. Kan evt. løftes i projektet Bynet 2018, hvor der anbefales et arbejde omkring bedre indretning af busstoppesteder.
Etablering af toiletter ved trafikknudepunkterne	Medtages i Center for Renholds drift.
Oversigtsskilte, gerne en slags opslagssøjle	Medtages i projektet Bynet 2018, hvor der er et arbejde i gang omkring oversigtsskilte med trafikinformation på trafikknudepunkter.
Læområder for dårligt vejr og siddepladser til folk, der skal mødes	Medtages i en fodgængerpakke

Forslag til lokale indsatser listet geografisk for hver bydel

FORSLAG	FORVALTNINGENS KOMMENTAR
Bispebjerg	
Området omkring Nørrebro Station er vigtigt at undersøge i forhold til fodgængere, da der kommer til at ske en større byrumsomlægning, når byggeriet af metroen er færdigt. Samtidig skærpes behovet af planen om en hurtigbusrute på Nørrebrogade og Frederikssundsvej, som vil gøre denne lokalitet til det tredje mest trafikerede knudepunkt for offentlig trafik i landet	Der er et arbejde i gang omkring en Helhedsplan ved Nørrebro Station. Dette arbejde skal tænke området som en helhed med fokus på fodgængere, cyklister og kollektiv trafik.
Brønshøj-Husum	
Bil- og bustunnel med underjordisk parkeringskælder ved Brønshøj Torv og Husum Torv – så vil der komme et helt andet torveliv – et ”bevægelsestorv”, der vil være meget attraktivt og ikke kun for borgerne i området. Der vil for alvor blive plads til fodgængere, cyklister, barnevogne, handicapkøretøjer, boder, mødesteder, udendørs cafeer etc. og handelen vil blomstre.	Der er ikke betalingsparkering i Brønshøj/Husum. Der er udarbejdet en parkeringsstrategi for Københavns Kommune.
Christianshavn	
Christianshavns trafikknudepunkt er samtidig Christianshavns Torv. Vi har noteret os, at materialet beskæftiger sig med tre vigtige elementer, som er sammenfaldende med vores ønsker for Torvet. En ordnet cykelparkering, en ordentlig, tryghedsskabende belysning og plads til at færdes til og fra transportmidlerne, metroen, busserne og cyklen eller til de omliggende butikker.	Anbefales som et selvstændigt projekt.
Christianshavns Torv er på nuværende tidspunkt fyldt med uhensigtsmæssige installationer, et større cykelkaos (”en velorganiseret cykelparkering” og ”jævnlig cykeloprydninger” ønskes) og mennesker, som forsøger at bane sig vej til forskellige gøremål. Det ville være ønskeligt at skabe et fornuftigt rum, så borgerne kan nyde at mødes, opholde sig eller færdes på Torvet – det bør være et fodgængermål i sig selv, da det er bydelens eneste Torv og trafikknudepunkt.	Anbefales som et selvstændigt projekt.
Samtidig mener vi, at en fællesbelægning på Torvet og Torvegade ud for Torvet kunne være hensigtsmæssig, dels ved at dæmpe kørselshastigheden, dels ved at skabe en oplevelse af et større fællesrum at færdes i. Hvis trafiklyset samtidig forlænger det grønne lys for krydsning af Torvegade, så mener vi, at gå-på-modet vil optimeres betragteligt.	Anbefales som et selvstændigt projekt.
Hjælpeskilt ved busstoppestedet på Torvegade: ”pas på cyklisterne, fodgænger”	Medtages i en fodgængerpakke.
Indre By	
Flere taxaholdepladser	Medtages i en fodgængerpakke.
Bedre markering af elbusrute i indre by	Medtages i en fodgængerpakke.
Etablering flere minibusser i gågadeområderne.	Anbefales ikke da servicebusserne nedlægges.

<p>Valby</p> <p>I Valby er der 7 S-togstationer. Valby Lokaludvalg ønsker i de kommende år at sætte særlig fokus på stationstilgængelighed. Valby Lokaludvalg har derfor igangsat et samarbejde med DSB S-tog, der har til formål at gennemgå tilgængeligheden til de lokale S-togstationer med henblik på at iværksætte projekter, der har til formål at forbedre aktuelle tilgængelighedsproblematikker omkring S-togstationerne i Valby. Det kan være mindre tiltag, som eksempelvis forbedring af mangelfuld skiltning, til større renoveringsprojekter og etablering af nye adgangsveje. Valby Lokaludvalg håber, at Københavns Kommune vil prioritere at indgå i dette arbejde.</p>	<p>Københavns Kommune har igangsat et projekt, Wayfinding, der har til formål at skilte til kollektiv trafik for fodgængere og cyklister, og derigennem forbedre tilgængeligheden.</p>
<p>Vesterbro/Kongens Enghave</p> <p>I Kongens Enghave er det vigtigste trafikknudepunkt Sydhavns Station og Sydhavns Plads (det er både et trafikknudepunkt for offentlig trafik – og det sted hvor de stærkt trafikerede veje gennem bydelen krydser). Der mangler helt overordnet en plan for, hvordan især den bløde trafik kan afvikles her. En fornuftig løsning på trafikken i dette område er blevet efterlyst her (også før Lokaludvalgets tid). Dette er blevet yderligere aktualiseret med udviklingen på Sluseholmen og Teglholmen.</p>	<p>Medtages i en fodgængerpakke.</p>
<p>Et andet vigtigt knudepunkt i Kgs. Enghave er Sjælør Station. Her mangler en ordentlig passage fra stien langs banen og Vestre Kirkegård over Sjælør Boulevard til stationen. Det vil samtidig give en sikker passage for bløde trafikanter, der kommer fra boligområderne i Kgs. Enghave og til Sjælør Station.</p>	<p>Medtages i en fodgængerpakke.</p>
<p>Østerbro</p>	
<p>Det anbefales, at busstoppestedet flyttes over til den kommende metrostation, når den er etableret.</p>	<p>Københavns Kommune anbefaler at flytte busstoppestedet over til den kommende metrostation, når denne er etableret.</p>
<p>Samtidig bør Trianglen gøres landfast på den måde, at skråvejen fra Øster Allé til Østerbrogade lukkes, så der kan dannes en central plads i bydelen.</p>	<p>Anbefales som et selvstændigt projekt.</p>
<p>Det ville være dejligt med en metrostation til Rigshospitalet, da det er meget besværligt at komme direkte derhen med busser, der er for mange skridt.</p>	<p>Der er et arbejde i gang omkring Bedre Bus til Nørre Campus, hvori det indgår at lave bedre busstoppestedforhold ved Rigshospitalet. Derudover er der et mere langsigtet screeningsarbejde i gang, der belyser de trafikale muligheder for nye metrolinjer og letbaner, herunder metrobetjening af Rigshospitalet.</p>

Generelt

Der er bred enighed i høringssvarene om, at forbedringen af tilgængeligheden for de bløde trafikanter i København handler om at mindske udfordringerne for gående, ældre, gangbesværede og handicappede. Således pointeres det overordnet, at der laves en plan for, hvor og hvorledes gangforholdene skal forbedres, så fx adgangen lettes for handicappede. Samtidigt skal det sikres, at løsningerne ikke blot bliver længere gåture.

Vigtigheden af at gøre gangarealer, overgange og kantsten farbare for de gående pointeres også i flere høringssvar. For eksempel foreslås det, at der ved krydsende veje etableres kantstensramper eller nedsænkede kantsten, hvilket fremmer dårligt gåendes mulighed for at krydse vejen. I forlængelse af dette forslag, påpeges også problemer ved sideveje, hvor overgangen er udformet med brosten. Kuperede brosten kan blive glatte, farlige og skabe utryghed hos gående i regn- og frostvejr.

Flere høringssvar drejer sig også om forbedringen af forholdene for sårligt gående. Her peges blandt andet på fordelene ved at opsætte og vedligeholde bænke langs fodgængerruterne (eventuelt i samarbejde med grundejerforeningerne), skabe bedre lydforhold på overgange for blinde eller svagt seende, og forlænge grøntidsintervallerne for fodgængerovergangene især ved indfaldsvejene.

Generelt bemærkes det, at fortovene og gangstierne vedligeholdes og holdes fri for elementer, der kan forhindre færden på arealerne. Et konkret forslag går på, at gangarealerne friholdes for vejskilte, der alligevel henvender sig til motoriserede trafik. Hertil kommer, at reklamestandere og lignede på gangarealerne kan mindske fremkommeligheden for gående. Det blev desuden påpeget i høringssvarene, at de opstillede "marcipanbrød" til hjælp for de blinde i trafikken, ofte drukner i henstillede cykler mv., hvilket en kampagne vil kunne forhindre. Et andet forslag til at skabe mere plads på fortovene går på at ændre overgangen imellem smalle fortov og vej, så kanten fjernes og erstattes af en mere sikkerhedsfremmende markering. Således vil de smalle fortov og brudte fortovskanter ikke være til så stor gene for gangbesværede, fodgængere med barnevogne eller kørestolsbrugere, som de kan være i dag.

Vurdering

Tilgængelighed er højt prioriteret i Københavns Kommune. Det er et krav, at alle anlægsprojekter tilgængelighedsrevideres, for at sikre, at kravene til tilgængelighed er opfyldt. I forbindelse med anlæg, drift og vedligehold af kommunens arealer er der udarbejdet en håndbog, "By for alle", der angiver, hvordan tilgængeligheden i byen udformes.

Derudover er der gennemført tilgængelighedsruter flere steder i kommunen, hvor der blandt andet er etableret plane gangflader, sikret ledelinjer og opsat akustiske lydsignaler. Der er udført tilgængelighedsruter fra Københavns Hovedbanegård til Kgs. Nytorv og fra Højbro Plads til Christmas Møllers Plads. Købmagergade ombygges i 2011 og 2012, hvor tilgængelighed er integreret i den nye belægning.

I forbindelse med fodgængerstrategien beskrives en mulighed for at prioritere strøggader som tilgængelighedsruter. Dette bør være et krav, da strøggader bør sikres, så fodgængerne får de bedste vilkår.

Forvaltningen vurderer, at indsigelserne giver anledning til følgende ændringer i fodgængerstrategien:

- s. 19 under Forslag til indsatser frem mod 2015**
- **Alle fodgængerruter gøres tilgængelige for borgere med nedsat mobilitet.**

Forslag til generelle indsatser

FORSLAG	FORVALTNINGENS KOMMENTAR
Plan for, hvor og hvorledes tilgængeligheden kan forbedres - uden oprettelse af omveje	Medtages i Center for Trafiks arbejde om tilgængelighed
Etablering af kantstensramper, slisker eller nedsænkede kantsten ved alle gadehjørner	Er løftet i Center for Trafiks projekt om By for Alle, der er en håndbog med krav og standarder til udarbejdelse af tilgængelighed i byen.
Belægning af fx granitsten ved brostensbelagte overgange/indkørsler til sideveje	Er løftet i Center for Trafiks projekt om By for Alle, der er en håndbog med krav og standarder til udarbejdelse af tilgængelighed i byen.
Forbedring af lydforhold, forlængelse af grøntiden i fodgængerovergange.	Medtages i Center for Trafiks drift
Vedligeholdelse af fortove og gangarealer	Medtages i Center for Trafiks drift
Gangarealerne friholdes for skilte og reklamestandere	Medtages i Center for Trafiks arbejde omkring byliv
Kampagne med fokus på ledelinjers vigtighed i trafikken	Medtages i Center for Trafiks arbejde med By for Alle.
Sørg for at alle trafikanter bliver bedre orienteret om de forskellige tiltag, der er fra kommunen bl.a. projektet med etablering af ledelinjer for bedre tilgængelighed.	Medtages i Center for Trafiks arbejde med By for Alle

Generelt

En forudsætning for at folk vælger at gå i byen er, at de føler sig trygge og sikre i trafikken. Hvad der gør et byrum eller en færdselsåre trygt er individuelt, men overordnet må det ikke være ekskluderende.

I flere hørings svar fokuseres på adfærdsmønstre og de konflikter, der kan opstå imellem fodgængere og cyklister. Således foreslås det blandt andet, at der bliver indført adfærdsregulerende kampagner, så brugerne af byen viser mere respekt for hinanden. Dette indebærer, at cyklister bruger ringklokke og generelt er synlige/hør-lige, samt at trafikanterne ikke bør bruge mobiltelefon når de færdes i trafikken.

Desuden opfordres der til et større fokus på de ulovligheder cyklister foretager, når de benytter gangarealer, og det foreslås, at der skiltes klart imod cykling på gangarealer, at der eventuelt opsættes fysiske forhindringer for cyklisterne, og at det udføres politirazziaer med henstillinger og bøder, så cyklister ikke benytter arealer forbeholdt fodgængere. I forlængelse af konflikterne om byrummet foreslås det også, at der oprettes flere dobbeltrettede cykelstier for at minimere antallet af cykler på fodgængerarealerne. Slutteligt går et forslag på at nedsætte hastigheden for køretøjer til 30 km/timen omkring trafikknudepunkter og på strøggader, for at øge sikkerheden og trygheden for fodgængerne.

Vurdering

Trafiksikkerhed er en væsentlig faktor for at fremme forholdene for bløde trafikanter. Forvaltningen arbejder løbende med at gøre færdselsarealerne mere trafiksik-kert for fodgængere, da de er en udsat trafikgruppe.

Det er ikke i forvaltningens interesse at lave fysiske forhindringer for cyklister på fodgængerarealer, da disse også er til gene for fodgængerne. Derudover er dobbeltrettede cykelstier generelt ikke hensigtsmæssige rent trafikikkerhedsmæssigt, men kan vælges ved særlige steder, ofte ved manglende areal, hvor et alternativ kan være dårligere for cyklister og fodgængere.

I forhold til afmærkning af fodgængerarealer opfylder Københavns Kommune lovkravene om skiltningen.

Til gengæld er kampagner rettet mod bedre adfærd i trafikken en god måde at skabe opmærksomhed omkring usikre situationer, der kan opstå mellem forskellige trafikgrupper. Dog er uheld mellem cyklister og buspassagerer ved busstoppesteder faldet markant de seneste år.

Forslaget om at nedsætte hastighedsgrænsen til 30 km/timen ved strøggadekvarterer er nævnt i fodgængerstrategien på s.25 under forslag til indsatser frem mod 2015. Derudover arbejder kommunen med en strategi om hastighedsbegrænsede zoner på 30 km/t i samarbejde med politiet.

Forvaltningen vurderer, at indsigelserne giver anledning til følgende ændringer i fodgængerstrategien:

s. 13 under Forslag til indsatser frem mod 2015

- **Adfærds-kampagne rettet mod at undgå konflikter mellem fodgængere og cyklister, samt cyklister og buspassagerer.**

Forslag til generelle indsatser

FORSLAG	FORVALTNINGENS KOMMENTAR
Kampagner, for bedre trafikadfærd for både fodgængere, cyklister og bilister. Kampagnen skal fremme bedre adfærd/respekt for hinanden og regulere konflikt mellem eksempelvis fodgængere, cyklister og buspassagerer.	Medtages i en fodgængerpakke og løftes evt. i et samarbejde med Cykelsekretariatet, Center for Trafik.
Cykel-karma kampagne: brug ringklokken og gør dig synlig/hørbar for fodgængere.	Medtages i igangværende cykelkarma kampagne, igangsat af Cykelsekretariatet, Center for Trafik.
Bedre mærkning af de områder, der er forbeholdt fodgængere, og måske også fysiske forhindringer for cyklister, hvor dette er muligt.	Anbefales ikke.

Fokus på sikkerhed i trafikken for fodgængere, særligt fokus på ulovlige cyklister, der bruger fodgængerarealer. Eventuelle politirazziaer mod henstillede cykler på fodgængerarealer og bøder, så cyklister ikke benytter arealer forbeholdt fodgængere.	Medtages i igangværende cykelkarma kampagne, igangsat af Cykelsekretariatet, Center for Trafik.
Flere dobbeltrettede cykelstier for at minimere antallet af cykler på fodgængerarealerne.	Anbefales ikke.
Afmærkning på cykelsti i forbindelse med busstoppesteder	Medtages i projektet Bynet 2018, er der et arbejde i gang omkring bedre indretning af busstoppesteder
Nedsættelse af hastighedsgrænsen til 30 km/timen omkring trafikknudepunkter og på strøggader	Medtages i Center for Trafiks arbejde med strategien om hastighedsbegrænsede zoner

SIKRE SKOLEVEJE

Generelt

Flere høringsvar efterspøger etablering af trafiksikre skoleveje og fjernelse af diverse barrierer for børn i byrummet. Det foreslås, at der sættes mere fokus på gå-prøver til børnehavebørn og indskolingsklasserne, og at der organiseres "gå-busser" til fx indskolingsklasserne, så forældrene ved at børnene kommer sikkert til skole. Hertil kommer et forslag om, at børneadfærden i trafikken forbedres igennem kampagner og decideret trafikundervisning på skoler, og etablering af trafiklegepladser.

Vurdering

Københavns Kommune er i gang med projektet Sikre Skoleveje, der gennem kampagner, kommunikation, undervisning og trafikpolitik på skolerne, og vej- og trafikmæssige forbedringer har til formål at sikre skolevejene for børnene i kommunen. Samtlige input fra høringen vedrørende sikring af skoleveje vil blive vurderet i regi af Sikre Skoleveje, hvorfor fodgængerstrategien ikke prioriterer det som en indsats. Der findes allerede en trafiklegeplads i Fælledparken, som i øjeblikket renoveres med input fra Sikre Skoleveje. Derudover er ideen om gå-busser beskrevet i fodgængerstrategien. Ydermere vil fodgængerstrategien blive børnekonsekvensanalyseret.

Forvaltningen vurderer, at indsigelserne ikke giver anledning til ændringer i fodgængerstrategien.

Forslag til generelle indsatser

FORSLAG	FORVALTNINGENS KOMMENTAR
Fokus på gå-prøver til børnehavebørn og organisering af gå-busser til fx indskolingsklasser	Medtages i Center for Trafiks arbejde med Sikre Skoleveje
Kampagner og trafikundervisning på skoler	Medtages i Center for Trafiks arbejde med Sikre Skoleveje
Etablering af trafiklegepladser	Medtages i Center for Trafiks arbejde med Sikre Skoleveje





KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen