

Teknik- og Miljøforvaltningen
Center for Trafik
Cykelsekretariatet

Randersgade 35, parterre
2100 København Ø

Telefon
3555 7436
E-mail
BD1K@okf.kk.dk

Udkast – rettet version følger med email efter weekend (FTM skal have tid til kommentarer, og vi skal lige tjekke, om der er mere, der skal med)

Udtalelse - Cykelstrategi 2011-25

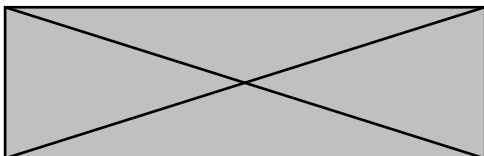
Cykelhandlingsplanen virker særdeles ambitiøs. Til trods for dens udseende som reklametryksag, ligger der klart et solidt arbejde bag dens mål. Især på de indledende sider vises stor viden om hvad der skal til for at nå det ambitiøse mål.

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

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

A-nettet

A-nettet bærer præg af en forældet tankegang, hvor al trafik peger mod Københavns centrum og relativt få tværgående forbindelser. Set fra Østerbro, hvor der er og ikke mindst kommer mange arbejdspladser er der brug for et højklasset A-nettet ud i alle retninger. Og her springer



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

01-06-2011

Sagsnr.
2011-73077

Dokumentnr.
2011-395221

manglende A-nets ruter i København Nordvest i den grad i øjnene. Netop Nordvest er præget af mange brede gader på kryds og tværs med masser af plads til en langt større biltrafik end der er behov for. Når der tilsyneladende ikke er særlig meget cykeltrafik skyldes det antagelig manglende gode cykelfaciliteter, så den der findes spredes tilfældigt ud og har ringe passagemuligheder over de store brede asfaltarealer. Der må tænkes et A-net til hele regionen, der tager udgangspunkt i alle større arbejdspladskoncentrationer i kommunen, for Østerbros vedkommende især Nørre Campus og den kommende udbygning i Nordhavnen.

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

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

Indkøbstrafik

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

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

Østerbro Lokaludvalg ønsker ikke cykelstier i gaden, da det vil kræve nedlæggelse af parkeringspladser, der i en vis udstrækning vil ramme handelslivet, eller ensretning af biltrafikken, der umuliggør opretholdelse af bustrafikken. I stedet har Lokaludvalget gennem drøftelserne af Cykelpakke Østerbro peget på en hastighedsdæmpning af biltrafikken i gaden med etablering af 3-4 zoner med indsnævrede kørebaner. Denne løsning blev afvist af forligspartierne bag Nordhavnsvejen med henvisning til forvaltningens indstilling, der

påpegede nedlæggelse af et meget stort antal P-pladser. Lokaludvalget stiller sig for det første tvivlende over for at fredeliggørelsen kræver så mange nedlæggelser. Og for det andet kan Lokaludvalget pege på erstatningspladser for det efter udvalgets opfattelse nødvendige antal. Lokaludvalget ønsker derfor, at man konkretiserer ambitionerne i cykelhandlingsplanen ved at udarbejde en konkret plan for Ndr. Frihavnsgade og en strategi for at gennemføre den.

Cykling mod ensretning

Der må findes løsninger med politiet, og det kan ikke gå for langsomt. Den seneste sag med Faxegade, hvor der var cykling mod ensretning uden at nogen kom til skade, men hvor det blev forbudt, da man vendte ensretningen, er en sand parodi.

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

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

Med venlig hilsen

Torkil Groving
f.f. Østerbro Lokaludvalg

Linda Christensen
f.f. fagudvalget for teknik og miljø