

Dansk Cyklist Forbund, Københavns Afdeling
v/Nils Grøngaard, næstfmd.
Holsteinsgade 56, 5. t.v.
2100 Ø

Vej & Park, Byrumskontoret
v/Lene Andersen

Østerbro, d. 29. marts 2007

Kære Lene Andersen!

Jeg er meget glad for, at du – selvom den formaliserede borgerdialog for længst er overstået – vil modtage de kommentarer, Dansk Cyklist Forbund, Københavns Afdeling (DCF) har til det aktuelle udkast til nye byrum som led i parkeringsstrategien. Dette understreger endnu en gang den positive ånd, DCF oplever i samarbejdet med forvaltning og politikere.

DCF oplever ofte at vore ønsker til forbedringer for cyklister kræver nedlæggelse af parkeringspladser og derfor er vanskelige at få gennemført. Vi ser derfor med stor interesse på parkeringsstrategien som mulighed for at gennemføre hårdt tiltrængte forbedringer for byens cyklister.

Det skal understreges, at nedenstående kommentarer er forfattet under stort tidspres og derfor næppe er fuldt udtømmende. Skulle der være behov for uddybning af vore synspunkter, er du eller andre selvsagt meget velkomne til at kontakte undertegnede.

På vegne af bestyrelsen for Dansk Cyklist Forbund

Nils Grøngaard
Næstformand

Generelle synspunkter

Lokalkørebaner

DCF har igennem mange år presset på for at få erstattet alle lokalkørebaner i kommunen med cykelstier. Lokalkørebaner er med deres kaotiske sammenblanding af trafikarter i bedste fald stærkt irriterende pga. ringe fremkommelighed og forvirring, i værste fald meget farlige. Sidstnævnte gælder ikke mindst den katastrofale lokalkørebane på Blegdamsvej nord for Fredensgade i retning mod Trianglen. Her overtræder især bilister på vej til/fra sidegaderne ned mod Ryesgade meget tit deres vigepligt, hvilket skaber meget kritiske situationer.

DCF er naturligvis bekendt med, at cyklister ikke er forpligtede til at benytte lokalkørebaner, men faktum er, at langt de fleste cyklister nærer denne opfattelse, og da mange bilister gør det samme er det også yderst problematisk som cyklist at cykle henad selve kørebanen.

”Bagomheller” som kan give fremkommelighed og tryghed

DCF kender flere steder med stærkt problematiske helleanlæg, der brat presser cyklister ud til venstre. Dette er bilister jævnligt ikke opmærksomme på, hvilket skaber farlige situationer.

Et eksempel på problemet er det nys omlagte stykke af Ndr. Frihavnsgade, hvor ”sivegadedelen” i begge ender er markeret med heller, der indsnævrer vejbredden markant. Her vil DCF anbefale, at hellerne forvandles til øer med plads (min. 2 m bredde) til at cyklister kan passere højre om. Efterfølgende skal der være plads til at cyklisterne trygt og overskueligt kan ”flette” med biltrafikken. I dag er der imidlertid parkering helt op til hellernes ene side, hvorfor denne løsning forudsætter nedlæggelse af et antal p-pladser.

Mulighed for at cykle udenom vejbump

Cykler savner (normalt) den effektive affjedring, der kendetegner biler. DCF ønsker derfor i videst muligt omfang, at cyklister får mulighed for at køre udenom vejbump. I dag forhindres dette dog mange steder af parkerede biler klos opad bumpene. Sådanne steder ønsker DCF mindst 1-2 p-båse fjernet på hver side af bumpet.

”Drypvis” cykelparkering

DCF er selvsagt stærkt positiv overfor dette forslag, som vil bidrage til at afhjælpe manglen på (god) cykelparkering i mange – især smalle – handeleggader samt beboelsesgader. Cykelparkeringen bør have en høj standard – ikke blot æstetisk, men også rent praktisk med mulighed for at parkere mange forskellige typer af cykler samt med overdækning og/eller mulighed for fastlåsning af cyklen til stativet.

Sammenhæng med grønne cykelruter

DCF har forsøgt at tage højde for forhold, der berører det planlagte net af grønne cykelruter i kommunen. Cykelruterne er udtryk for en uhyre visionær politik mhp. at gøre cykling sikkert, nemt og tillokkende hvad enten formålet er praktisk eller rekreativt. Det bør derfor prioriteres meget højt at sikre en høj kvalitet af ruterne trafikalt/teknisk i form af høj fremkommelighed, sikkerhed og tryghed, men også æstetisk/rekreativt gennem attraktivt bymiljø og/eller et stærkt grønt islæt.

Et konkret eksempel på behovet for at inddrage de planlagte ruter i denne sammenhæng er Holsteinsgade, der ifølge forvaltningens oprindelige forslag indgår i Søruten. Gaden er i dag ensrettet over længere strækninger, hvilket formentlig hænger sammen med forekomsten af skråparkering. Det bør derfor vurderes, om skråparkeringen skal fjernes som led i dette projekt for at bane vej for cykelruten.

Konkrete forhold i de enkelte bydele

Nørrebro

Skt. Hans Gade/Guldbergsgade

DCF finder dette projekt vigtigt, da begge gaderne indgår i Hareskovruten. Guldbergsgade er desuden en del af "den alternative cykelrute", som i sin tid blev indrettet for at aflaste Nørrebrogade, hvilket den dog kun i ringe grad har formået, formentlig pga. kombinationen af omvej og en ret "discountpræget" udformning med bump, heller m.m. frem for egentlige cykelbaner/-stier. DCF finder, at et attraktivt bymiljø vil være en kvalitet for cykelruten, men vil samtidig påpege, at netop denne rute i høj grad bør prioriteres som pendlerrute med god fremkommelighed, da det ellers vil forringe værdien af hele det lange sammenhængende ruteforløb.

Skt. Hans Gade er i forvejen en meget relevant lokal forbindelse for cyklister, og dens vigtighed vil øges med den planlagte cykelvej ad Peblinge Dossering. En ophævelse af ensretningen er derfor stærkt ønskelig, og i lyset af gadens meget smalle profil på stykket op mod Skt. Hans Torv samt dens rolle som skolevej, vil DCF foreslå, at gadens nordvestlige del helt lukkes for biltrafik.

Rantzausgade

DCF er meget enig i udkastets prioritering af dette projekt i lyset af gadens ringe sikkerhed, fremkommelighed og æstetik samt dens rolle som alternativ til Åboulevarden og forbindelse til Nørrebroruten.

Sjællandsgade

Gaden er dels skolevej, dels interessant som central del af en cykelrute på niveauet lige under de grønne cykelruter (jf. Agenda 21 Center Indre Nørrebros forslag "Grøn cykelrute til det blå", se http://www.norrebro.nu/projektarkiv/trafik/groen_cykelrute/groen_cykelrute_til_det_blaa.pdf).

Gaden udmærker sig her ved sit relativt direkte forløb, den begrænsede biltrafik samt ved at udgøre den naturlige forlængelse af cykelstien gennem Fælledparken og give mulighed for at fortsætte gennem Assistens Kirkegård til Nørrebroruten nær Ågadebroen. Denne rute vil bl.a. løse det paradoksale problem, at Fælledparken i dag udgør en stor barriere for cyklister på vej mellem Nørrebro og Østerbro.

Stengade, Elmegade, Skt. Hans Torv

DCF finder det væsentligt, at denne rute fastholdes og forbedres som god og relativt hurtig forbindelse for pendlercyklister m.fl. (se også om Enghavevej nedenfor). Dette i lyset af, at de nærmeste alternative relativt direkte og "hurtige" cykelforbindelse i nord-/sydgående retning er Jagtvej samt Søgade-linjen. I denne forbindelse er DCF bekymret for, om biltrafikken til/fra en evt. kommende p-kælder i Stengade kan afvikles uden væsentlige gener for cyklisternes fremkommelighed og sikkerhed.

Etablering af en p-kælder vil desuden gøre det vanskeligere sidenhen at ændre Nørrebrogade til cykel-/kollektivgade uden eller med ringe biltrafik, hvilket DCF på længere sigt anser for den logiske løsning i betragtning af disse to trafikarters massive dominans mht. trafikarbejdet i gaden.

Østerbro

Classensgade

Gaden blev omlagt under bydelsrådet, og siden har DCF løbende presset på for at få rettet op på en række alvorlige skavanker. For det første er cykelbanerne med en bredde på blot 150 cm så smalle, at det er så godt som umulig at overhale på forsvarlig vis. Ladcykler, anhængere m.m. kan i værste fald slet ikke komme igennem, da mange bilister parkerer ind over stregen. Så vidt DCF er

orienteret er gadeprofilets bredde så begrænset, at en udvidelse af cykelbanerne enten vil kræve indsnævring af kørebanen (hvilket kan betyde, at den ikke længere opfylder Movias krav til gader med buskørsel) eller alternativt må parkering nedlægges.

Et andet stort problem er placeringen af bilparkering i forhold til sidegader; den strider simpelthen mod helt basale trafikale principper. Således betyder uafbrudt bilparkering mange steder, at cyklister der skal fra sidegader til cykelbanen på den modsatte side eller vice versa har ekstremt dårligt udsyn til den øvrige trafik og i værste fald simpelthen ikke kan passere imellem de parkerede biler. Også mulighederne for øjenkontakt mellem cyklister på cykelbanen og bilister, der skal svinge ind på sidegader er flere steder ringe.

Rosenvænge-kvarteret

Hermed menes villakvarteret omfattende den østlige del af Rosenvængets Allé, Rosenvængets Sideallé, Rosenvængets Hovedvej, Kriegersvej og Drewsensvej. Så vidt DCF er orienteret, er disse veje overgået fra status som privat fællesvej til offentlig vej. I den forbindelse ønsker DCF at gøre opmærksom på deres store betydning som ”smutveje” for cyklister i området. Specielt forbindelserne til Ndr. Frihavnsgade fra kvarteret over mod Classensgade er væsentlige, fordi cyklister her kan spare betydelige omveje ad trafikerede Østerbrogade og Strandboulevarden.

DCF er i tvivl om reglerne for parkering i området, men vil i hvert fald anbefale, at evt. p-pladser i samt umiddelbart op til svinget på Rosenvængets Allé sløjfes for at sikre passage og udsyn for trafikanter på vejen samt for cyklister, der skal til/fra Næstvedgade. I dag opleves dette sted nemlig stærkt uoversigtligt.

Ligeledes parkeres der i dag jævnligt (lovligt eller ulovligt?) på Kriegersvej foran overkørslen for cyklister, også her ønskes evt. p-pladser nedlagt.

Endelig er Rosenvængets Allé og Rosenvængets Hovedvej eksempler på veje, hvor cyklisters passage udenom bump ofte hindres af parkerede biler.

Østerbrogade

DCF er ikke helt ajour med status for overvejelserne om en udvidelse af de smalle cykelstier langs den inderste del af Østerbrogade – dels en del af strækningen langs stenmuren ud mod Sortedams Sø, dels strækningen fra omkring ”ABC-gaden” frem til Trianglen. Presset er meget stort på disse smalle cykelstier, hvorfor DCF går ud fra, at en udvidelse af stierne indgår i overvejelserne i denne sammenhæng – i modsat fald vil vi stærkt opfordre til at arbejde videre med denne ide.

Strandboulevarden

Strandboulevarden er i dag en problematisk gade for cyklister. Det skyldes primært, at utroligt mange bilister tager for givet, at cyklister skal færdes i den højre af de tre kørebaner.

Pladsforholdene er imidlertid sådan, at dette ikke altid er muligt, hvis man som cyklist skal holde en fornuftig afstand til de parkerede biler i højre side. Resultatet er stor utryghed og mange situationer, hvor bilister passerer ekstremt tæt på cyklister.

Et andet mere langsigtet ønske for DCF er sløjfning af et par p-pladser på midterrabbatten ud for Holsteinsgade. På dette sted er der i dag en lille fliseovergang, men krydsning med cykel (og til fods) er ofte vanskelig, fordi de parkerede biler holder på en tæt række på midterrabbatten. DCFs særlige interesse i denne detalje skyldes et langsigtet ønske om en krydsning på dette sted for cyklister til/fra Søruten/cykelvejen ad Dosseringerne, da Holsteinsgade er den klart mest direkte vej derfra til Østbanegade. Afhængigt af, hvor trygge forhold, der kan skabes på stedet, ønsker DCF krydsningsmuligheden ved Holsteinsgade som supplement til hhv. erstatning for forvaltningens forslag om en krydsning ved Præstøgade.

Vesterbro

Enghavevej

Cykelstier på Enghavevejs nordlige del – som foreslået på borgermødet – vil være en kærkommen forbedring af cyklisternes tryghed og sikkerhed. Enghavevej er i kraft af forbindelsen videre nordpå mod H.C. Ørsteds Vej m.m. en vigtig rute for cyklister, og Enghavevejs nordlige del med svinget opleves ikke som videre tryk og behagelig i sin nuværende udformning.

Fortsættelse af Søruten/cykelvejen langs søerne

DCF ønsker som udgangspunkt at holde fast ved det oprindelige forslag fra forvaltningen om at lade ruten fortsætte gennem Det Ny Teater samt ad Gasværksvej, Halmtorvet og Skelbækgade til Dybbølsbro. Denne rute giver klart det bedste og mest direkte forløb.

Islands Brygge

DCF har ingen specielle bemærkninger om dette område.

Amagerbro

Amagerbro Torv

God cykelparkering er selvsagt essentiel ved indkøbscentre. Såfremt der indføres begrænsninger af cykling i området vil DCF indtrængende opfordre til, at dette alene sker i et omfang, så der stadig findes direkte veje som man kan cykle frem til centret ad. Al erfaring viser, at cykelforbud i større områder omkring butikcentre opleves som urimelige og overtrædes i stor stil, jf fx Østerfælled Torv. Et cykelforbud af denne art ville også modarbejde kommunens bestræbelser på at realisere det overordnede ønske om at få flere til at bruge cykel.

Svinget og Store Mølle Vej

DCF deler ubetinget ønsket om at kombinere en cykelsti og et grønt område på Store Mølle Vej, samt ideen om at etablere cykelsti på Svinget. Begge strækninger indgik som bekendt i forvaltningens oprindelige forslag til den grønne cykelrute Amagerruten.

Den tidligere Borgerrepræsentation besluttede imidlertid at forlægge ruten til Holmbladsgade – en beslutning som DCF anser for noget nær ødelæggende for ruten, der herved mistede sit logiske ruteforløb og en stor del af sin attraktionsværdi. DCF ser ikke umiddelbart nogen modsætning mellem en cykelrute og interessen for at gøre Svinget til et rekreativt område – tværtimod ser vi gode muligheder for et positivt samspil imellem de to anvendelser.