

## 5. Cykelstrategi Københavns Befæstning (2010-60662)

Ni kommuner og Kræftens Bekæmpelse har arbejdet sammen om at udvikle en cykelstrategi for Københavns Befæstning. En strategi som skal gøre det attraktivt og oplagt at vælge cyklen, når turen går til Københavns Befæstning.

### INDSTILLING OG Beslutning

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget godkender,

1. at Cykelstrategi Københavns Befæstning udgør rammerne for planlægningsarbejdet, hvad angår tilgængelighed til og sammenhæng mellem anlæggene i Københavns Befæstning.

### Problemstilling

Cykelstrategien Københavns Befæstning er en del af et projekt for revitalisering af Københavns Befæstning. Kræftens Bekæmpelse, som er med i revitaliseringsprojektet, har taget initiativet til cykelstrategien, da formålet i sidste ende er at få flere til at cykle også i fritiden med sundere borgere til følge. Det er Kræftens Bekæmpelse, der har skrevet strategien i tæt samarbejde med og med konkrete input fra de ni kommuner (Brøndby, Dragør, Gentofte, Gladsaxe, Hvidovre, København, Lyngby-Taarbæk, Rødovre og Tårnby Kommuner). Tanken med strategien er at skabe en mere ensartet planlægning af tilgængeligheden til anlæggene i Københavns Befæstning på tværs af de ni kommuner. Det er vigtigt, at kommunerne står sammen om at realisere cykelstrategien, og derfor skal alle kommunerne i samarbejdet godkende cykelstrategien som planlægningsgrundlag, og dermed også Teknik- og Miljøudvalget i København.

### Løsning

Anlæggene forbindes med to ruter - ”Hurtigruten” og ”Befæstningsruten” - der har hver sin kvalitet. Kvalitetsmålene for de to ruter er gældende for alle ni kommuner. For Københavns Kommunes vedkommende handler det om at give en hensigtserklæring om at realisere allerede planlagte tiltag, og det er endnu en god kontekst at se vores sammenhængende cykelplanlægning i - såvel de Grønne Cykelruter som Cykelsuperstier og almindeligt trafikikkerhedsarbejde. Kort sagt kan Københavns Kommunes allerede planlagte cykelruter ses i en endnu bredere kontekst, nemlig ift. målet om at få flere borgere til at cykle også i fritiden og på tværs af kommunegrænser.

Hurtigruten er fastlagt ud fra kriterierne, at den er den hurtigste, asfalterede og belyste vej imellem anlæggene. Derudover skal der være cykelsti eller cykelbaner hele vejen, og lokalveje bør undgås.

Modsætningen hertil er Befæstningsruten, som er fastlagt ud fra kriterierne, at den så vidt muligt skal gå via grønne, rekreative områder og undgå store trafikerede veje. Variationerne af rutens underlag for eksempel mellem asfalt, grus, brosten og jordstier bidrager til en fornemmelse af den forandring, befæstningen har gennemgået.

Disse kriterier (værdier og kvalitetsmål) for de to ruter beskrives nærmere i strategien, som er vedlagt som bilag. Strategien omfatter ligeledes en beskrivelse af hver enkelt kommunes målsætninger og tiltag.

I Københavns Kommune forløber ruterne i tre hovedstrøg - ét i det nordvestlige hjørne, ét i den østlige del og ét mod syd, se side 24-25 i bilag, hvor der også fremgår et kort.

## VEST

Den vestlige del forløber langs Vestvolden. Denne strækning forbedres via Vestvoldruten, som sidste år fik støtte via den nationale cykelpulje, og som gennemføres i 2011. Det er en del af den samlede pakke af cykelprojekter med støtte fra den nationale cykelpulje 2009, som Teknik- og Miljøudvalget har godkendt. Også her har Kræftens Bekæmpelse taget initiativ til samarbejde mellem de fire kommuner langs Vestvolden (Hvidovre, Brøndby, Rødovre og København). Der kommer asfaltbelægning og belysning i de tre andre kommuner. I København handler det primært om at forbedre oversigtsforhold og skabe bedre krydsninger af de større trafikveje. Der var dog ikke plads i budgettet til at opsætte belysning, på de strækninger i København, der ikke allerede er belyst, og derfor indgår dette som indsats i cykelstrategien for befæstningen.

## ØST

Den østlige del løber langs Øresund, og forbinder Kastrup Fort, Lynetten, det gamle voldanlæg og Kastellet med Charlottenlund Fort i nord og Dragørfort i syd. Denne del af ruten kan opdeles i tre stykker af forskellig karakter.

Forløbet på Østerbro fungerer, som det er i dag, men på sigt vil det være hensigtsmæssigt at lade Befæstningsruten løbe ad den planlagte Grønne Cykelrute - Svanemølleruten. Indtil videre er der kun afsat midler til etape 1 fra Langeliniebro til Nordhavn Station. Det er endnu ikke afklaret, hvornår resten vil blive etableret.

Igennem Indre By forløber ruten af eksisterende cykelstier, men når broen over inderhavnen og Christianshavnsruten realiseres, bør Befæstningsruten ledes denne vej.

På Amager løber ruten ligeledes på eksisterende veje og stier. Der er ét problematisk kryds på ruten - Raffinaderivej/Prags Boulevard. Teknik- og Miljøforvaltningen har i forvejen udpeget krydset som problematisk og søger at finde en løsning herpå. Det vil være hensigtsmæssigt på sigt at lade Hurtigruten være en del af den planlagte Grønne Cykelrute langs Metroen - Amagerruten - som sandsynligvis også bliver en Cykelsupersti.

## SYD

Mod syd, hvor Hurtigruten skærer over Amager og forbinder Kastrup Fort med Vestvolden, føres ruten via eksisterende cykelstier og cykelruter, og der planlægges ikke særlige tiltag.

## Økonomi

Da der er tale om en hensigtserklæring om at indarbejde strategien i det kommende planarbejde, og da de beskrevne tiltag i Københavns Kommune indgår i allerede eksisterende planer, så omfatter denne indstilling ikke en bevilling. Bevillingen vil først ske i forbindelse med godkendelse af konkrete projekter.

## Videre proces

De ni kommuner bag strategien koordinerer deres indsatser på et årligt fællesmøde indtil 2015. Fokus er cykelstrategiens vision og mål.

De to ruter på Befæstningen vil som beskrevet ovenfor blive realiseret i takt med, at de allerede planlagte ruter (Grønne Cykelruter og Cykelsuperstier) realiseres. Det vil ske i den løbende prioritering af kommunens anlægsmidler.

Hjalte Aaberg

/Niels Tørsløv

**bilag**

[Bilag, Cykelstrategi Københavns Befæstning](#)

