

CYKLISTER

JUNI 2013

i Hovedstaden

MEMLEMSBLAD



CYKLIST
FORBUNDET

Cyklister i Hovedstaden

Medlemsblad for Dansk Cyklist Forbund, Københavns & Frederiksberg afdelinger.

Kontakt

Vedr. lokale trafikforhold o.l.:

Københavns Afdeling

www.dcf.dk/kbh

Erik Hjulmand (fmd.)

Korsgade 11, 3. t.h., 2200 Kbh. N

Tlf. 3535 3456, mail: eh@post.opasia.dk

Frederiksberg Afdeling

www.dcf.dk/frb

Jette Gotsche (fmd.)

Vagtelvej 15, 3. t.v., 2000 Frederiksberg

Tlf. 2684 8656

mail: jette.gotsche@gmail.com

Vedr. medlemskab, butik m.v.

Sekretariat & butik

Dansk Cyklist Forbund, Rømersgade 5,

1362 K, tlf. 33 32 31 21, dcf@dcf.dk

Vedr. huller i vejen m.m.

Københavns Kommune:

Teknik- & Miljøforvaltningen, Postbox

453, 1505 København V. Tlf. 33 66 35 00.

tmf@tmf.kk.dk

eller giv et praj på adressen:

<http://www.kk.dk/givetpraj>

Frederiksberg Kommune:

Vej- & Parkafd., Rådhuset, Smallegade 1,

2000 F. Tlf. 3821 4220, mail: Se under

”giv os et praj” på www.frederiksberg.dk

Redaktion: Erik Hjulmand

Redaktionen afsluttet 29.5.2013

Tryk: PE Offset, oplag 3.300

Forsiden: Først blev det muligt at cykle lovligt fra Søtorvet til Vendersgade; nu er også vigepligten i det efterfølgende kryds ved Nansensgade ændret til fordel for (cykel)trafikken i Vendersgade. BRAVO!

(Foto: Erik Hjulmand)

Stort og småt

Hvad er størst: Rundetårn eller et torden-skrald??

Mange klumme-skrivere både før og efter mig har benyttet dette ubesvarlige spørgsmål som indgang til at filosofere over forskellen på vigtigheden af dét, som synes stort (men som måske ikke er det) og dét, som kan synes ubetydeligt (men som kan være vigtigt alligevel).

Den aktuelle anledning for mig til at begive mig ud i en sådan en omgang filosofi er emnekredsen i dette, relativt omfangsrige nummer af lokalbladet for Cyklistforbundets medlemmer i Hovedstaden. For fra de mange millioner kroner, der ruller ud fra statskassen til cykelsuperstier og andre større infrastrukturprojekter og til vending af vigepligts-forholdene i et kryds mellem to (på papiret) mindre københavnske veje kan der synes langt.

Men min pointe er, at mens en del (hverdags)cyklister i det centrale København måske finder snakken om cykelsuperstier til og fra Hovedstaden temmelig ligegyldig - og de mange millioner kroner hertil måske endda overflødige ("...brug dem dog bedre...") - kan det faktum, at vigepligten i krydset Vendersgade/ Nansensgade netop er vendt til fordel for de mange cyklister, der skal til Indre By fra Nørrebro, være en relativ stor trygheds- og fremkommelighedsforbedring i hverdagen.

Dette blad omtaler begge disse to ”yderligheder” og en række andre cykeltiltag, som måske - måske ikke - vil betyde forbedringer i netop *din* cykelhverdag.

Erik Hjulmand

En ny Amagerbrogade begynder at tone frem

I budgetforliget for 2013 dukkede Amagerbrogade op i form af et ønske om, at trafikken også på denne hovedfærdselsåre skal ses efter i sømme.

Mange af de notoriske modstandere af begrænsninger i privatbilernes manøvreremuligheder råbte straks ”Ikke Nørrebrogade igen”, inden der var luftet et eneste konkret ord. Ingen i budgetforligskredsen havde sagt noget om at ”copy paste” løsningen på Nørrebrogade. Først her i foråret er der begyndt at tegne sig et billede af, hvordan et projekt *kunne* tage sig ud.

Spændende projekt

På to møder her i foråret har Københavnsafdelingen sammen med repræsentanter fra FDM, Politi, Taxa og udrykningstjenesten fået præsenteret en idéskitse, som Teknik- & Miljøforvaltningen vil præsentere for politikerne lige før sommerferien.

Den generelle plan går ud på at skabe en langsommere trafik med færre biler, bedre busforhold og bedre forhold for cyklister og fodgængere. Tanken er at skabe et godt og grønt miljø. Der vil ikke være forbud for biler mod at køre igennem Amagerbrogade, men man vil gøre det uhensigtsmæssigt, således at de fleste vil vælge en anden mulighed.

Dette skal bl.a. ske gennem indsnævninger af vejen, grønne øer i midten af vejen, og man taler om at lave en hastighedsbegrænsning på 40 km./t. Bussen vil trafikreguleringsmæssigt få fortrin. Mindre sidegader vil blive lukket for gennemkørende trafik og indrettet som lege- og opholds-veje/torve.

Der skal etableres læssezoner, hvorfra varelevering kan finde sted. Dette for at undgå at parkerede og holdende biler skal blokere for bustrafikken.

Busserne skal tilgodeses bl.a. ved at kunne køre uhindret til og fra stoppestederne, som derfor skal etableres med busperroner, som Cyklistforbundet er stor tilhænger af, men som på de smalleste steder på Amagerbrogade kun kan etableres med sving på cykelstien til følge. Hertil har vi bemærket, at disse sving skal gøres så ”lige” som muligt.

Cykelstierne skal gennemgående være lidt bredere end de er i dag – fra lidt under 2 meter til lidt over på gadens smalleste steder, og fra ca. 2½ meter til 3 meter på de bredeste. Også bedre cykelparkeringsforhold er tænkt ind i planerne.

I en del trafikprojekter bliver fodgængerne *Sorteper*, men ikke her, for også fortovene bliver gennemgående bredere. Det er primært på de bredeste steder, hvor antallet af kørespor for den motoriserede trafik reduceres fra 3 til 2, den mest synlige forskel vil kunne ses.

Tidsplan

Og hvornår *er* det så den nye Amagerbrogade vil kunne bese? Ja, projektet er jo altså endnu kun på tegnebrættet. Når politikerne forventeligt har sagt ja til, at forvaltningen kan gå videre med ideerne, skal disse først konkretiseres, derpå skal de i udbud, og først derefter går maskinerne i gang. Dette forventes at ske i vinteren 2014-2015. Der er m.a.o. mindst to år til, at den røde snor skal klippes over.

Alice Vilstrup & Erik Hjulmand

Læserbrev

Bilisterne er ved at tage magten i trafikken



Dette skilt betyder indkørsel forbudt for motorkøretøjer, men det respekteres sjældnere og sjældnere af bilisterne. Skiltene er angiveligt sat op af kommunen for at fredeliggøre byen for gennemkørende biltrafik til fordel for cyklister, fodgængere og andre bløde trafikanter. Men ikke desto mindre er der f.eks. i Stengade og Nørrebrogade ved Nørrebrohallen, hvor disse skilte bl.a. er opsat, næsten lige så meget biltrafik, som hvis skiltene slet ikke var der.

Det samme gør sig gældende på Nytorv-Gammeltorv, hvor Movias busser er de eneste motorkøretøjer, der må køre igennem begge veje. Den ene vej er ganske vist opsat et underskilt med ”ærindekørsel tilladt”, men 99% af de bilister, der passerer dette skilt, har intet ærinde på de to pladser. De kører bare igennem – ofte med stor fart for hurtigt at få overstået ugeringen. Det samme gør sig også gældende i Nørregade mod Nørreport og ved Nørreport Station og flere andre steder i byen.

Bilisterne lærer hurtigt, at overtrædelse af indkørselsforbuddet ikke har konsekvenser, hvorved endnu flere tager chancen og overtræder færdselsreglerne. Og der er ikke tale lømmelbilister, men det er ganske almindelige ”pæne borgere”, der mener sig i sin gode ret at blæse på færdselsregler, når de skal frem i deres bil. Kun yderst

sjældent ser man politiet gribe ind på disse steder.

Efter min mening er ignorering af indkørsel forbudt skiltet lige så grov en lovovertrædelse som hvis man i bil kører over for rødt eller ignorering af det røde ”al indkørsel forbudt” eller kørsel i spirituspåvirket i bil. Men her er altså sket en graduering i forhold til andre forbud i trafik.

Jeg har flere gange forsøgt roligt at gøre bilisterne opmærksom på lovovertrædelsen, men bliver hver gang mødt med aggressivitet. Jeg har også forsøgt at skrive både til Københavns Politi og Københavns Kommune, Teknik- og miljøforvaltningen. Men uden held. Politiet siger, at de må prioritere deres opgaver – og det ved man jo godt hvad betyder, og kommunen siger, at lovovertrædelserne er en politiopgave. Så er man jo lige vidt. Ingen gør noget.

Kan Dansk Cyklist Forbund, København, eventuelt sammen med andre gode grønne kræfter ikke tage initiativ til handling i denne sag? Således at København bliver et bedre og fredeligere sted at færdes på cykel og til fods.

*Anders Kristensen
København K.*

Københavnsafdelingen svarer:

Anders Kristensen peger på et problem, der ganske rigtigt er stigende med en beklagelig tendens til at blive selvforstærkende: Færdselslovovertrædelser – og det er sådan set ligegyldigt om de udøves af bilister, cyklister eller fodgængere – bliver mere og mere ”gratis” at foretage, eftersom Københavns Politi har opgivet at skride ind overfor dem

og nøjes alene med de årlige kampagneuger, hvor der sættes ind mod hhv. mørklagte cyklister og spritkørsel. Men i årets øvrige 50 uger er der i praksis frit slaw.

Kan Københavnsafdelingen så ikke gøre noget, spørger Anders Kristensen. Det kortfattede svar er, at nej, det har vi i årevis ikke ment vi kunne. De signaler, som såvel den til enhver tid siddende politidirektør som ledende medarbejdere i Færdselsafdelingen har sendt ud i medierne har stemt meget godt overens med det svar, Anders Kristensen har fået: Prioritering. I mange tilfælde har dette endda været det ”pæne svar”; i andre har politiet nærmest udlagt byens trafikproblemer som alene stammende fra lovløse cyklister...

Nu er der så lige trådt en ny politidirektør til, og de første spæde indtryk på trafikområdet kunne tyde på lidt mere lydhørhed overfor cykelvenlige synspunkter end hos forgængerne, men prioriteringsspøgelset dukker jo uafledeligt op i medierne – især når der har været brugt knive og/eller skydevåben i de københavnske gader. Her har nogle politikere sågar ment, at selv den nok så beskedne politiindsats på trafikområdet skal sløjfes. Så det er hårde odds vi er oppe imod!

Så vi er meget i syv sind m.h.t. hvad vi kan og skal stille op. Det værste er næsten, at vi har drøftet problemstillingen med de seneste tre borgmestre på trafikområdet, og de har også mere eller mindre mødt afvisning fra politiets side, og dette på trods af, at det jo er politikernes trafikale projekter, som på denne måde bliver undermineret. Mest tydeligt et af de steder, Anders Kristensen nævner; nemlig på Nørrebrogade, hvor ét af hovedformålene med det gennemførte projekt har været at be-

grænse den gennemkørende biltrafik, men da politiet altså (stort set) ikke skrider ind overfor dem, der ser stort på forbuddet, køres der i stor udstrækning igennem alligevel. På Nørrebrogade er der i øvrigt en flytning af den yderste bussluse fra Nørrebrohallen til Nørrebro station på vej, hvilket forhåbentlig vil besværliggøre gennemkørende biltrafik mærkbart.

Desværre er netop Nørrebrogade et ”skræmmebillede” i politiets optik, og det medfører bl.a., at de i stadigt højere grad modsætter sig trafikale projekter, der indebærer brug af det vejskilt, som Anders Kristensen indleder sit indlæg med. Simpelthen fordi de ikke mener de kan håndhæve det.

*Erik Hjulmand
Cyklistforbundet, København*



Det var en smal sag for bladets udsendte fotograf at dokumentere Anders Kristensens påstand om ulovlig bilkørsel på Nytorv/Gammeltorv (Foto: Erik Hjulmand)

Nemmere igennem Nørre Kvarter

Et idékatalog til et bedre trafik- & bymiljø i Nørre Kvarter har været til høring i en række organisationer, inkl. Cyklistforbundet. Og det indeholder en rigtigt god forbedring for cyklisternes fremkommelighed i indre by.

Lad os lige få geografien på plads: Nørre Kvarter er området, der afgrænses af Nørre Voldgade, Nørregade, Vestergade og Vester Voldgade. I virkeligheden et ret lille område, men da det støder op til såvel Rådhuspladsen som Nørreport station et trafikalt set centralt område. Og set med cykelbriller er området ekstra vigtigt, da det støder op til ét af de største tilbageskridt i cyklisternes forhold i København de seneste år: Krystalgade, hvor kommunen og politiet for nogle år siden fratog os muligheden for at køre i begge retninger på tværs af Middelalderbyen.

Dobbeltretning af Vestergade

Så meget desto vigtigt er det så, at der i kataloget for Nørre Kvarter indgår et forslag om at dobbeltrette Vestergade for cyklisterne. Da Vestergades forlængelse Skindergade også tillader cykling i begge retninger, opstår der på denne måde en ny, tværgående cykelforbindelse mellem Nørrevold og Strøget - frem til Købmagergade.

Og det bliver bedre endnu... Der er mange tegn i sol og måne på, at busterminalen på Rådhuspladsen nedlægges, senest når Metrostationen åbner. Det giver mulighed for at etablere en ordentlig, dobbeltrettet cykelforbindelse fra Jernbanegade via Rådhuspladsen til Vestergade.



Der er udsigt til, at vi snart må cykle ind i Vestergade ved. Politikens Hus (foto: Erik Hjulmand)

Småt med andre forbedringer

Da Voldgaderne ikke er omfattet af idékataloget, er det udover Vestergade kun Nørregade og gaderne i Pisserenden, der er udviklet ideer omkring. I alle disse gader er det i dag tilladt at cykle dobbeltrettet, og det ændres der ikke på. Så det er begrænset, hvor mange forbedringer vi kan forvente. M.h.t. Nørregade er kataloget ret uambitiøst, og i vores høringssvar har vi efterlyst initiativer til at øge trygheden for cyklisterne i gaden – for forvaltningen erkender, at cyklisterne er utrygge i dag.

Et andet sted, hvor Cyklistforbundet efterlyser større ambitioner, er på cykelparkeringsområdet. Et stigende problem i byen i almindelighed og i Middelalderbyen i særdeleshed. Og da kataloget primært peger på de gamle bycykelstativer som udvidelsesområde har vi efterspurgt flere forslag.

Erik

Cykelsupersti – så er det sagt!

Hundreder af millioner kroner til Cykelsuperstier. Nylig åbnet Cykelsupersti. Trængselskommission og cykelkonference 2013. Alt sammen karakteristisk for den succes Cykelsuperstierne har haft fra sidste efterår til og med maj i år.



Millionerne ruller ad cyklisterne til. For små tre uger siden meddelte Transportministeriet pressen, at Regeringen, Enhedslisten og Dansk Folkeparti var blevet enige om at udmønte den dugfriske transportaftale af 16. maj 2013 med godt 170 millioner kroner. Aftalens overskrift er 'Supercykelstier m.v.'.

Når der i aftalen skrives om cykelpendlerruter i hovedstadsområdet, bruges navnet 'Cykelsuperstier', mens betegnelsen 'Supercykelstier' bruges om tilsvarende cykelpendlerruter, lokaliseret i det øvrige Danmark.

Danmarks Cykelsuperstier

Millionerne går til etablering af 150 kilometer Cykelsuperstier i hovedstadsområdet og 50 kilometer Supercykelstier i Danmarks øvrige store byer: Esbjerg, Aalborg, Odense og Aarhus. Pengene er et 50-procents tilskud til kommunerne, hvori Cykelsuperstierne og Supercykelstierne bliver anlagt. Således skal de kommunale politikere i de involverede geografiske områder, hvor de samlet set 200 kilometer pendlercykelstier bliver anlagt, finde de resterende 50 procents finansiering.

I forbindelse med meddelelsen udtalte Transportminister Henrik Dam Kristensen "Med dagens beslutning om at støtte Supercykelstier i de største byer gør vi det lettere og mere sikkert for borgerne at skifte cyklen ud med bilen i det daglige, f.eks. til og fra arbejde og uddannelse. Samtidig er aftalen et godt eksempel på, hvordan statslige og kommunale midler går hånd i hånd i forhold til at skabe gode cykelforhold."

Aftalen af 16. maj 2013:

<http://www.trm.dk/da/nyheder/2013/ny+aftale+om+supercykelstier+mv/>

Solen skinner på Farumruten

C95 Farumruten åbnede en solrig lørdag i april. Betragter man C95 fra Københavnsiden, så begynder ruten på Kongens Nytorv og ender i Farum. Dele af ruten forløber på tidligere etableret cykelstier langs Farummotorvejen, som er blevet inddraget i Cykelsuperstiernes rutenet. Denne pragmatiske måde at udnytte allerede etablerede cykelstier i cykelpendlerrutenettet, gør sig også gældende for C99 Albertslundruten, som cyklister indviede i april sidste år.

Da den inderste del af ruten i det centrale København er under etablering, var det strækningen fra Bellahøj til Farum, der blev indviet i denne omgang. Cyklistforbundet var med til åbningen, hørte politikere tale, nød sødt og sundt til ganen samt cykelekvilibrisme fra Cykelmyggen Egon. I alt deltog flere end 200 begejstrede pendlercyklister og en del fornøjede børn. >>

Stemmingsbillede fra åbningen af cykelsuperstien C95 i april:



Foto: Flemming Møller

Sikken voldsom trængsel

Siden efteråret har Cyklistforbundet bidraget til Trængselskommissionens arbejde. Det er foregået gennem flere drøftelser mellem medlemmer af Cyklistforbundet, sekretariatets medarbejdere og Cykelsuperstiernes sekretariatsmedarbejdere. Drøftelserne har blandt andet været af indholdet i kommissionens arbejde, formen på og indholdet af forslagene drøftet i kommissionens forskellige arbejdsgrupper.

I flere af grupperne har Cyklistforbundets sekretariatsmedarbejdere arbejdet hårdt for at fremme cykling og cyklisme i hovedstadsområdet. Der har i skrivende stund været afholdt 11 af 12 planlagte møder i kommissionen. Re-

sultatet af arbejdet ses på nuværende tidspunkt i kommissionens idekatalog.

Til august skal kommissionen formulere strategien til håndtering af trængselsudfordringerne i hovedstadsområdet, og det vil blive gjort med udgangspunkt i det foreliggende idekatalog. Den videre skæbne for strategien og hvilke cykelrelaterede tiltag, der vil se dagens lys i fremtiden på baggrund af den, vil forhåbentlig blive kendt i løbet af efteråret og de kommende år.

Trængselskommissionens site:
<http://www.trm.dk/da/temaer/trængselskommissionen/>

Cykelkonference 2013

For 14 dage siden deltog repræsentanter for Cykelsupersti-udvalget under hovedbestyrelsen i den nationale cykelkonference, som i år blev afholdt i Svendborg. Over 170 mennesker med interesse for cykling var samlet. Der var kommunal-, lands- og EU-politikere, kommunale og ministerielle embedsmænd m/k, for blot at nævne nogle. Det blev to intense dage, hvor Cykelsuperstierne og afledte aspekter heraf var genstand for tre programsatte indlæg.

Cykelsuperstier betaler sig

På cykelkonferencen jonglerede den veloplagte økonom Jonas Herby fra konsulenthuset Incentive Partners med tal fra en analyse af de samfundsøkonomiske konsekvenser af Cykelsuperstierne. Ud fra firmaets slogan, 'Vi fjerner gætværk fra beslutninger' og for cirka 60 tilhørere, talte tallene tydeligt om Cykelsuperstiernes succes.

Cykelsuperstierne vurderes at have en positiv effekt på trængslen i hoved-

stadsområdet, og en endnu større positiv effekt for miljøet og klimaet, mens den største effektivitet overordnet set er af samfundsøkonomisk karakter. Konklusionen, på baggrund af økonomens præsentation, var, at **Cykelsuperstierne er samfundsøkonomiske rentable.**

Cykelsuperstierne – samfundsøkonomiske resultater – 12 siders powerpoints kan rekvireres hos undertegnede:
 hbdcfhe@gmail.com

Cykelpendling havde sin egen 1½ times workshop på andendagen af konferencen. Godt 50 interesserede konferencedeltagere deltog og et gennemgående spørgsmål var, hvordan man bedst lykkes med at skabe engagement og involvering blandt bilister, når det gælder Cykelsuperstier, f.eks. at få flere nuværende bilister til at få lyst til at cykelpendle. Der kom flere bud, f.eks. at man skal fange bilpendleres opmærksomhed, når de af og til alligevel cykler, da mange bilister også er cyklister. Et andet bud var at udskrive en arkitektkonkurrence for tegning af modulcykelbroer til hurtig opstilling, nedtagning og flytning, så man kan skabe en større grad af fremkommelighed de steder, hvor lysreguleringer gør, at cykelpendlere ofte skal stoppe for tværgående trafik. Alt i alt fik workshoppen arrangører fornyet input til deres videre arbejde.

Resultatet af konferencen

Da cykelkonferencen gerne skulle munde ud i forslag, som kan medtages i formuleringen af den kommende nationale cykelstrategi, som er planlagt til

lancering i efteråret, blev alle drøftelserne, debatterne og forslagene opsummeret. Og i forhold til cykelpendling blev brugerinvolvering, konkret synlighed i det offentlige rum og i medier, cykelfradrag som et skatteincitament, som kendes mere udførligt fra Holland, at give bilister cykeloplevelse samt konkret jævnhed på stierne, nedfældet.

Danmarks nationale cykelkonference 2013 (program):
http://www.vej-eu.dk/Net_Kursusmappe/ID15767/213830Program%20-%20Kopi.pdf

Cykler derudad

Siden Cyklistforbundets Landsmøde 2012 og den velbesøgte workshop arrangeret af Cykelsupersti-udvalget, har flere konstruktivt kritiske røster lydt omkring forhold ved den første rute C99, Albertslundruten, og forud for åbningen af C95, Farumruten. Cykelsupersti-udvalget er blevet kontaktet omkring forhold på ruterne og cykelpendlernes kritik er taget med til de respektive retmæssige modtagere. Har kritikken ligget uden for udvalgets arbejdsbeskrivelse, er pendlere blevet henvist til de rette modtagere af kritikken. Tak til alle, som med engagement og interesse har kontaktet udvalget.

Summa summarum, Cykelsuperstierne, visionen og projektet lever i bedste velgående, i medvind og i modvind. Brug dem, når du kan, nu og i fremtiden. Cykelsuperstier – så er det sagt!

Henrik Eriksen
 HB-medlem, Cyklistforbundet

Læserbrev

Jeg læste i februar-nummeret, at nogen synes I er for kritiske. (Godt bladet kommer i papirform, så man får det læst). Det er I slet ikke.

Der er meget som man kan gøre for cyklisterne i kk.dk. Og kk.dk er ved at sagte agterud i.f.t andre store byer, så hvis man vil bevare sin position som den bedste cykelby, så må man træde i pedalerne!

Stop diskrimineringen af cyklister for højre-svingende biler. En masse lyskryds giver højre-svingende biler fortrinsret fremfor ligeud-kørende cyklister. Jeg kan nævne mindst 20 kryds: Hans Knudsens Plads, Gyldenløvesgade/Nørre Søgade, Vesterbrogade/ Kingosgade, Vesterbrogade/ Frederiksberg Allé, H.C. Andersens Boulevard/ Rysensteensgade, Jarmers Plads etc etc.

Adskil cyklist og gående. Fx er der mange fodgængere på den nye cykelsti i Vester Voldgade. Det er farligt! Det er i øvrigt en dårlig belægning med fliser, der giver mindelser om den gamle betonmotorvej til Helsingør. Må man bede om asfalt, og en kantsten så fodgængerne kan se at de skal holde sig på fortovet.

Ordn ydersiden af søerne. Der er grus på noget af strækningen - asfalter den viadukt ved Åboulevarden, og ordentlige afkørsler til Gyldenløvesgade og Åboulevarden. Bro ved Danasvej, og ordentlige afkørsler, og endelig en bro med udfletning a la motorvej ved Gl. Kongevej.

Nu kommer der en opkørsel ved Fiske-torvet. Se at få skik på Amager siden også. Flyt broen, så den ender ud for Axel Heides gade. Eller lav en cykelrute gennem bygningen:-) Sørg for kørevenlig asfaltbelægning. Sørg for ordentlig videreførsel over Amager Fælled fra Axel Heides Gade med forbindelse til Grønjordsvej og DR-byen. Sørg for asfaltbelægning på stien gennem fælleden, og sørg for natbelysning.

Alle lyskryds i kk.dk skal reguleres så der er grøn bølge for cyklister. Cykling skal gøres endnu hurtigere og sikrere, så cyklisme bliver endnu mere det suveræne transportmiddel i byen.

Skrot Havnetunnellen og letbanen ved ring 3, så er der nok råd til disse småprojekter. Nej altså, det er jo som sædvanligt småpenge, og det hele burde vel snildt kunne holde sig under en milliard. Cyklister spises normalt af med under 100 millioner om året mens billisterne får milliardbeløb. Meget passende når man ser hvordan borgerne i kk.dk bruger deres tid på transport :-(

Venlig hilsen
Keld Simonsen

Har du en kommentar til denne eller til én af bladets øvrige artikler – eller har du en mening om noget helt tredje - hører vi gerne fra dig. Send den til redaktionen på mailadressen eh@post.opasia.dk

Nyt fra Frederiksberg

Ændring af kryds

Frederiksberg Kommune er i øjeblikket ved at omlægge det noget specielle kryds Godthåbsvej/ Langelandsvej/ Kronprinsesse Sofies Vej. De to sideveje til Godthåbsvej ligger ikke lige over for hinanden, og det har medført en del usikkerhed om, hvordan man skal færdes i krydset uanset om man er bilist eller cyklist. Nu ændres krydset, så det bliver et T-kryds, og der udføres en fortovsoverførsel til Langelandsvej.

Vejarbejdet forventes færdigt i løbet af maj, og vi glæder os over et mere overskueligt kryds.

Trafiksikkerhed på Frederiksberg

Byens Trafikråd eksisterer ikke mere. Det var indtil 1. januar 2013 et samarbejde mellem Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune om trafiksikkerhed i de to kommuner og har eksisteret siden 2007, hvor det blev etableret som en direkte efterfølger til Storkøbenhavns Sikkerhedsråd. *Byens Trafikråd* var sammensat af et medlem af kommunalbestyrelsen og Borgerrepræsentationen, repræsentanter fra de to forvaltninger, politiet, Rådet for sikker trafik og ikke mindst en repræsentant

fra Cyklistforbundet.

Formandsskabet er gået på skift mellem de to kommuner, og Cyklistforbundet har fulgt dette skift, således at undertegnede overtog posten efter formanden fra Københavnsafdelingen, da formandsskabet senest overgik til Frederiksberg Kommune.

Målet med Rådets arbejde har været at reducere antallet af dræbte og tilskadede i trafikken. Der var udpeget fire indsatsområdet: Cyklister, børn, ældre og unge, og der har været mange kampagner, f.eks. ved skolestart, spritkampagne ved juletid m.m.

At *Byens Trafikråd* er nedlagt betyder ikke, at der ikke bliver arbejdet med trafiksikkerhed på Frederiksberg. Kommunen har ikke umiddelbart planer om at reducere resurserne på området, men synergieffekten ved samarbejdet med naboen er der ikke længere, efter at Københavns Kommune har valgt at trække sig ud af samarbejdet.

I øjeblikket er der en kampagne, der primært er rettet mod fodgængere. Budskabet ses flere steder malet på fortovet og er ganske kort: Kryds ved Kryds.

Tekst & Foto: Jette Gotsche



Nyt fra København

Jeg har skrevet det før, men gør det gerne igen: Der er meget spændende læsestof for de (cykel)trafikinteresserede i referaterne fra møderne i Københavns Kommunes Teknik- & Miljøudvalg (TMU). Find dem på adressen www.kk.dk/om-kommunen.

Du kan også ”bare” nøjes med den selektive gennemgang, jeg foretager her efter gennemlæsning af de seneste måneders referater.

Jeg har også kigget lidt på referaterne fra selve Borgerrepræsentationen (BR), for der foretages jo beslutninger på flere niveauer, og firkantet sagt så tager fagudvalget TMU de principielle og indholdsmæssige beslutninger, mens det er Økonomiudvalget – og i sidste ende BR - der bevilliger pengene. Og som du kan læse i artiklen andetsteds i bladet om Amagerbrogade, kan der gå lang tid mellem behandlingen på de to politiske niveauer. Dette forhold kan forklare, hvorfor du i dette blad nogle gange kan læse om projekter, der kan gå år før du ser færdiggjort, mens vi i andre tilfælde ikke når at omtale et projekt, før det er udført.

Nogle møder i TMU er nærmest temacykelmøder, hvor det ene cykelprojekt afløser det andet på dagsordenen (hvilket sikkert er bevidst). Et sådant fandt sted 15. april, hvor der især var mange af de projekter, jeg i min klumme på side 2 kalder *små*, men som kan være betydningsfulde nok for dem der cykler de pågældende steder.

Nye små genveje

Jeg er sikker på, at mange læsere kan nikke genkendende til situationen: Du

har været i Fælledparken/Parken og skal mod Nørrebro, Frederiksberg eller Vesterbro, så du cykler sydpå gennem Rigshospitalets område mod Fredrik Bayers Plads for at komme videre ad Nørre Allé mod Sankt Hans Torv. Men der mangler noget de sidste 30-40 meter frem mod Fredrik Bayers Plads; der er kun et stykke grus, som man endda formelt slet ikke må cykle på. Dette *missing link* bliver der gjort noget ved nu med en dobbeltrettet cykelsti på disse få meter. Ifølge indstillingen vil den blive udført i september måned i år.

Der er også udsigt til to lignende *cykelgenveje* på Vesterbro. I Enghave Plads' sydvestligste hjørne har der i en årrække manglet en ordentlig, lovlig cykelforbindelse til og fra hhv. Enghavevej og Ny Carlsberg Vej. En sådan er nu på bedding, og det samme er muligheden for at kunne cykle ind og ud af Dybbølsgade ved dennes udmunding i krydset Skelbækgade/Ingerslevsgade (ved Dybbølsbro station).

I Cyklistforbundet klapper vi (som altid) i vores små hænder, når åbenlyst urimelige forhold – der lokker cyklisterne ud i formelt set ulovlig kørsel – på denne måde fjernes fra gadebilledet.

Gang i cykelruterne

På mødet 15. april vedtog politikerne endvidere projekter, der bringer tre af kommunens planlagte *cykelruter* et stort skridt nærmere fuldendelse. To af dem finder vi på Amager; og den ene kunne for så vidt også rubriceres som en *genvej*. For en genvej er stien tværs over Amager Fælled fra Artillerivej ved Axel Heides Gade til den nordligste rundkørsel på Ørestads Boule-

vard nemlig for mange – især de mange flittige brugere af Bryggebroen. Stien er dog kendetegnet ved at være temmelig ufremkommelig ved selv moderate regnmængder – for slet ikke kan tale om vintre med is og sne. Se nedenstående billede fra en ikke specielt våd majdag. Nu får stien en fastere belægning, mens kommunen satser på at få fredningstilladelse til en solcelledreven punktbelysning nedlagt i belægningen.



Foto: Troels Tofte Hansen

På det østlige Amager skal der arbejdes på den såkaldte *Amagerbane-cykelrute*. Som navnet siger, er det tanken at ruten skal følge den gamle Amagerbanes tracé på tværs af det nordlige Amager for til sidst at forløbe parallelt med den østlige metrogren. Det er

stykket fra omkring Øresund station til Uplandsgade, der nu skal arbejdes på, og den knyttes derfor til *Christianshavnsruten*, som der allerede arbejdes på. Det er den rute, der fra Kløvermarken ved Uplandsgade via Christiania og Holmen skal fortsætte over de nye broer over havneløbet frem til Nyhavn. Herfra vil der ikke langt til Kongens Nytorv, som bliver endemålet for cykelsuperstien *Farum-ruten C95* (som du kan læse mere om andetsteds i dette blad). Jo, nu begynder tingene efterhånden at hænge sammen...

Den sidste cykelrute, der skal arbejdes på, er *Ryvangsruten*, som skal gå mellem Hellerup og Ryparken stationer. Den del der skal etableres nu, går fra Tuborgvej ad Rymarksvej gennem Ryvang Naturpark frem til Rypark Hallens kunstgræsbane og den lukkede stikvej mellem Svanemøllens Kaserne og Rypark Hallens kunstgræsbane. Ved stikvejen kobler Ryvangsruten sig til forløbet langs S-banen videre ind til centrum af København.

På næste side kan du læse om flere sager, der blev politisk behandlet i april.

Generalforsamlingen 2013

i Københavnsafdelingen var et tilløbsstykke – foranlediget af, at arbejdet i Trængselskommissionen var til debat. Senere på eftermiddagen blev afdelingens nye bestyrelse valgt. Den består fremover af: Erik Hjulmand (formand), Flemming Møller (næstformand), Hans Erik Rasmussen (kasserer) og Alice Vilstrup. Referatet fra generalforsamlingen kan ses på afdelingens hjemmeside.

Nyt fra København

Fremtidens cykelveje

I Cykelpakke V er der afsat penge til noget med denne spændende, men lidt intetsigende overskrift. Nu er der kommet lidt mere *kød* på indholdet heri.

Man kunne kalde det for ”nye måder at få flere til at cykle på”, og det handler bl.a. om at afprøve nye elementer i planlægningen. På cykelruteområdet lægges der fx op til at prøve at øge det rekreative element på en konkret rute. Antagelsen er, at ”begrønning” af en – i øvrigt ikke specielt grøn - rute vil øge andelen af cykelture i København.

Et par andre ideer – som ser meget interessante ud – handler om fremkommelighed i kryds; interessante fordi der i en årrække snarere har været sikkerhed, der har været i fokus i netop kryds. Med forvaltningens eget ordvalg over for politikerne handler det om:

- 1) En eller flere løsninger, der kan forbedre fremkommeligheden på cykel - fx forsøg med at ombygge krydshjørner, så cyklister kan svinge til højre udenom signalreguleringen, eller at udvide cykelstier efter kryds, så cyklisterne får ekstra tid til at flette ind.....Design af disse løsninger vil ske i dialog med politiet og med fokus på konsekvenserne for fodgængere.
- 2) I kryds med meget cykeltrafik er det ofte ikke angivet, hvor venstresvingende cyklister skal vente, når de er halvvejs i deres sving. Det kan give utryghed for både cyklister og fodgængere, og de ventende cyklister kan besværliggøre venstresving for biler og busser. Forvaltningen udvælger en til to kryds, hvor såkaldte ventezoner afprøves.

Ny trafiksikkerhedsplan

Det sidste punkt fra mødet 15. april jeg vil omtale, er vedtagelsen af en *Trafiksikkerhedsplan for 2013-2020*. Desværre har jeg ikke kunnet få adgang til at se selve udkastet til planen, men af bemærkningerne til punktet på dagsordenen fremgår, at der skal arbejdes på at halvere antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikken i Københavns Kommune fra de 220, som tallet gennemsnitligt var i årene 2009-11 til 110 i år 2020. Og indsatsen skal især rettes mod fodgængere og cyklister.

De enkelte elementer skal først konkretiseres i løbet af perioden frem til 2020, men planen har seks såkaldte *handlingstemaer*, der udstikker retningslinjerne for arbejdet. Kun ét af de seks temaer omhandler konkrete tiltag som hastighedsnedsættelser og ombygning af veje og kryds. Blandt de øvrige finder vi øget brug af IT-teknologi, målrettet arbejde overfor trafikantgrupper med særlig høj risiko for ulykker og samarbejde med andre aktører. Og endelig et element, som jeg forestiller mig, at vi i Københavnsafdelingen vil følge nøje: ”Skærpet lovgivning og målrettet kontrol af færdselsforseelser. Ny teknologi vil i de kommende 5-10 år give politiet væsentlig bedre muligheder for automatisk kontrol af risikobetonet adfærd i trafikken.”

Meget spændende... Desværre skæmmes vedtagelsen af planen af, at den ikke blev enstemmigt vedtaget af udvalget. Gå selv ind på kommunens hjemmeside og se, hvem der stemte imod – og hvorfor de gjorde det.

Erik

Trafiklegedag 31. august kl. 13 - 16

Med stor spænding har Københavnsafdelingen fulgt med i Københavns Kommunes reovering af trafiklegepladsen bag PARKEN.

Det er nu endelig lykkedes, og faktisk har trafikbanen været offentligt åben i mange uger. Som noget nyt har cyklisterne fået særlig opmærksomhed, hvilket kan ses på banenlægget og de mange cykelsymboler på asfalten.

Der kommer en officiel indvielse i løbet af sommeren; hvornår vides ikke i skrivende stund. Det vides derfor heller ikke, om Københavns afdelingens store forlystelsesgrej vil blive taget i anvendelse ved den lejlighed, men sidste lørdag i august blænder vi i hvert fald op for en festlig genindtagelse af pladsen med spændende og lærerige cykelopgaver for børn i skolealderen (5 - 12 år). Selv om den nye plads har fået udvidede legefaciliteter, så skal vi nok finde områder, hvor vores ”egne” manøvrefordringer kan udfoldes på vores eget udstyr.

Børnene får efter veludført cykelbudstjans og færdighedsafprøvning en belønning for deres indsats. Det tager erfaringsmæssigt en lille time at gennemføre udfordringerne, og det er valgfrit, hvornår i ovennævnte tidsrum børnene starter. Et godt råd vil være at undgå at komme klokken 13, hvor mange erfaringsvis tropper op.

Der bliver god plads til en ”familieskovtur”, og bydelens spejdere vil igen i år bidrage med mange aktiviteter - også selvom man måske ikke er stor nok til at cykle på banerne!

Nedenstående billede illustrerer meget godt, hvad arrangementet går ud på og er fra Trafiklegedagen 2010.

Derfor: Mød frem på trafiklegepladsen, Gunnar Nu Hansens Plads 10, 2100 Kbh. Ø lørdag den 31. august i tidsrummet kl. 13 – 16 Og TAG HELE FAMILIEN MED!

Tekst og foto: Flemming Møller



Cykelsuperstien Farum-ruten C95 er nu klar til brug.



Foto: Ursula Bach