

Cykeltrafikkatalog for Cyklistforbundet, Københavns afdeling

Indledning:

Cyklistforbundet, Københavns afdeling, har i det følgende udarbejdet et cykeltrafikkatalog for København. Kataloget skal ses som et udspil til afdelingens synspunkter på cykeltrafikkatalogkområdet, og skal derfor ikke ses som endelig og udtømmende. Vi inviterer gerne afdelingens medlemmer og offentligheden til at komme med forslag til at udvide og forbedre kataloget.

Afdelingens motivation for at udarbejde kataloget er at sætte cykelsagen – herunder fremkommelighed og sikkerhed og tryghed i trafikken – i centrum i langt højere grad end tilfældet er i dag i København. Ligeledes ønsker vi også med kataloget at fremme brugen af cyklen i hverdagen i den københavnske trafik.

Det skal understreges, at de forhold vi ønsker gennem politikcataloget gælder trafikforhold i Københavns Kommune.

Cyklistforbundets Københavnsafdeling vil herefter drøfte hvordan vi i afdelingen bedst arbejder for at virkeliggøre de forskellige cykeltrafikkataloger.

For at fremme en større cykelbevidsthed hos de trafikansvarlige offentlige myndigheder foreslår vi indførelse af et begreb som kunne kaldes obligatorisk VVC (Vurdering af Virkningen for Cykeltrafikken) ved alle trafikantlægsarbejder – store som små. En obligatorisk VVC-pligt for alle relevante medarbejdere i Teknik- og miljøforvaltningen, Københavns Politi, DSB, BaneDanmark o.l., der arbejder med trafikforhold. Det skal indskræpes myndighederne altid at huske aktivt at tage stilling til VVC-forhold for cyklister i deres arbejde med den københavnske trafik.

Ligeledes foreslår afdelingen, at der genindføres et Cykelsekretariat i Københavns Kommune, idet erfaringer viser, at en koordineret og koncentreret indsats på cykelområdet på tværs af forvaltninger og centre altid vil være til fordel for fremme af cykelsagen og cykelbevidsthed.

Fremkommelighed:

Cykelstier:

- Cykelstier (ikke kun malede) skal etableres i alle betydeligt trafikkerede gader og veje.
- Mange af de eksisterende cykelstier skal gøres bredere. Som minimum bør en cykelsti være så bred, at en cyklist kan overhale to andre cyklister eller en ladcykel. På særlige strækninger bør cykelstierne være endnu bredere. Her af hensyn til den stigende cykeltrafik og det stigende antal lad- og taxicykler, scootere, handicapscootere og el-cykler, således at det bliver mere trygt at færdes på cykelstien i hvert sit tempo.
- Cykelstier og cykelbaner skal i langt større omfang føres helt frem til kryds og ikke afkortes før kryds, således at biler ikke kører ind foran i cykelstiens udmunding og spærrer for cyklister (uanset i hvilken retning de skal) og derved betydeligt hindrer cykel-fremkommeligheden og skaber utryghed.
- Bomme for enden af cykelstier eller ved krydsende vej skal erstattes af steler for at fremme fremkommeligheden for cyklister. Udkørsel kan eventuelt suppleres med hjattænder o.l.
- Cykelruter i eget trace som Nørrebro-ruten og grønne cykelruter i København skal anlægges i langt større omfang, og de allerede planlagte stier/ruter implementeres hurtigere. Dog er det vigtigt at forbedre forholdene ved krydsning af eksisterende veje i forhold til fx Nørrebro-ruten. Erfaringerne

herfra viser, at passagerne ofte er udført for snævre til de mange brugere. Der er eksempler på uoverskuelighed og nærmest umulige forhold, hvis en cyklist vil foretage et venstresving. Der skal så vidt muligt etableres forkørselsret for cyklister ved cykelruters krydsning af mindre befærdede veje.

- Opkørselsramper til cykelstier skal være mindre stejle og de skal hvidmales for at undgå bilparkering ved ramper.

Signalregulering:

- Fangeøer skal begrænses, og der skal indføres mange flere af de smartere bagom-løsninger.
- Trafiklysenes omløbstid skal altid afpasses efter den faktiske trafikstrøm og trafikanttyper i døgnet timer og ugedage/helligdage/feriesæson o.l. med prioritering af cykeltrafik og Moviabusser. Under alle omstændigheder skal trafiklys have kortere rødt lys for cyklister og kortere omløbstid for trafiklys i komplicerede kryds. Der skal som udgangspunkt være mulighed for, at cyklister altid kan passere kryds uden at skulle stoppe i flere tempi. Og hvis dette er uundgåeligt skal der være korte omløbstider.
- Brugen af afkortede grøntperioder for cyklister af hensyn til højresvingende biltrafik skal begrænses.
- Højresving for rødt lys i lysregulerede kryds skal tillades for cyklister, hvor det er rimeligt og fortrinsvis, hvor højresvinget fortsætter på en cykelsti. Cyklister skal naturligvis her have ubetinget vigepligt og vise hensyn til krydsende fodgængere og kørende.
- Trafiklyssignaler for cyklister skal afskaffes i overliggeren i T-kryds og erstattes med fodgængerfelt og/eller hjattænder.
- Fremskudte stoplinjer for cyklister og cykelkasser (hollænderløsninger) samt førgrønt for cyklister skal indføres i langt større omfang i København. Sådanne foranstaltninger virker også forebyggende for højresvingsulykker.
- Førgrønt og eftergrønt skal indføres for cyklister, hvor der tilsvarende på samme vejstrækning er etableret for Moviabusser i bus-lyssignaler.
- Særskilt grønt højresvingslys kun for biler skal så vidt muligt suppleres med et tilsvarende højregrønt for cyklister.
- Flere grønne cykelbølger skal etableres på de mest trafikerede cykelstier, gader og veje.

Ensretning:

- Al ensrettet kørsel for cyklister skal ophæves i Københavns gader og veje.
- Bil-skråparkering skal begrænses eller nedlægges i de gader og veje, hvor bilskråparkering er hovedbegrundelsen for, at der ikke kan etableres dobbeltrettet cykeltrafik.
- Cykeltrafik skal altid kunne afvikles i begge retninger selvom gaden eller vejen er helt eller delvis midlertidigt spærret for biltrafik på grund af f.eks. vej- og anlægsarbejde.

Trafiktavler:

- Undertavlerne "cyklister undtaget" (U5.1, U5.2, U5.3, U5.4) skal opsættes under påbuds- og forbudstavler i langt større omfang. De fleste tavler med påbud og forbud giver kun mening for

biltrafikken og er udtryk for bil-fokusering ved placering af trafiktavler. Derfor vil opsætning af langt flere undtagelsestavler for cyklister lette cykelfremkommeligheden betydeligt.

Cykelgader:

- Cykelgader med kørsels-fortrinsret for cyklister skal etableres i stor skala efter de nu vellykkede forsøg hermed. Dog skal gadetypen *cykelgade* markeres meget tydeligere ved skiltning og vejbanebemaling m.v. samt information om, at cykelgade betyder forrang for cyklister blandt de kørende.

Venstresving:

- Der skal etableres bedre opmarchpladser for venstresvingende cyklister i lysregulerede kryds.

Vejbelægning:

- Alle fartdæmpende vejbump skal indrettes således, at cyklister let kan køre udenom eller henover, samt udformes mere cyklistvenligt uden bratte kanter.
- Hvis gader med brostensbelægning skal bevare denne belægning f.eks. af historiske og æstetiske grunde, så skal brostenene som minimum slibes i cykelfeltet langs kantstenene.
- Entreprenører skal altid reetablere cykelkørebane mere cykelvenligt uden bump og ujævnheder efter vejarbejde. Teknik- og miljøforvaltningen skal stille større kvalitetskrav til vejentreprenører på dette område.

Cykler og kollektiv trafik:

- Gratis cykelmedtagning i alle S-tog skal udbredes til andre kollektive trafikformer, hvor dette er muligt. Der skal være lettere cykeladgang fra gade til perron på stationerne.
- De bilfri områder ved Metro-Cityringens byggepladser skal nytænkes og forblive bilfri efter, at byggeriet er færdigt til fordel for f.eks. cykelfremkommelighed, cykelparkering og bedre forhold for fodgængere. Bilisterne har jo vænnet sig til det efter lukningen i 6-7 år.

Cykelparkering:

- Den stigende cykeltrafik København skal ikke kun imødekommes med flere og bedre cykelstier, men også af tilsvarende robuste cykelparkeringsmuligheder. Der skal derfor etableres mange flere cykelparkeringspladser og anlæg i gadeniveau i forskellige størrelser afhængigt af det lokale behov. Det kan bl.a. gøres ved nedlæggelse af bilparkeringspladser (1 bilparkeringsplads giver plads til 10 cykler), etablering af cykelparkering i 10-meters bilparkeringsforbudszoner fra gade- og vejhjørner og ved inddragelse af en del af gågadearealer. Der skal altid i København være en lokal cykelparkeringsmulighed, således at cyklen opleves som et godt dør-til-dør transportmiddel.
- Cykelparkeringsanlæg skal konstrueres således, at der er mulighed for at fastlåse cyklen.
- Mere effektiv mulighed for fjernelse af "døde" cykler skal etableres af myndighederne. Det tjener alle cyklisters interesser, at cykelparkeringspladser ikke er fyldt op med cykler, som ikke bruges af nogen. Fjernelse af efterladte cykler skal ske etisk forsvarligt med et passende forvarsel påklippet den enkelte "døde" cykel. Varsling kan også suppleres med skiltning ved især stationer o.l. med opfordring om ikke at efterlade cyklen i månedsvis.

- Boligselskaber skal efter ansøgning gives tilladelse til fjernelse af bilparkeringspladser til fordel for etablering af flere cykelparkeringspladser til fordel for beboere og besøgende.

Sikkerhed og tryghed:

- Al knallertkørsel på cykelstier skal forbydes.
- Forebyggelse af højresvingsulykker skal skærpes betydeligt: Eksempelvis ved indførelse af obligatoriske orienteringsstop for højresvingende lastbiler og busser, ved etablering af flere fremskudte stoplinjer for cyklister og cykelkasser og førgrønt, ved mere målrettet info til udenlandske chauffører, der ikke kender til den københavnske cykeltrafik, cyklisternes forkørselsret og cykelkulturen, og derfor ikke er opmærksomme nok på dette felt.
- Fartgrænser for biler skal nedsættes mange flere steder i København.
- Der skal males flere tydelige cykelsymboler på cykelstierne, således at kondiløbere og fodgængere kan se, at der er tale om cykelsti.
- I ensrettede gader med skråparkering bør båsene pege i kørselsretningen, hvorved biler skal bakkes på plads ved parkering. Det giver bilisten det bedst mulige udsyn, når P-pladsen forlades igen, til gavn for alle parter, - ikke mindst cyklisterne.

Begrænsning af biltrafik:

- En miljøring skal etableres rundt om Københavns Kommune for at begrænse biltrafikken i byen til gavn for bedre cykelforhold, miljøet, trafikmiljøet og folkesundheden.
- Bilkørsel skal begrænses i Indre By og andre steder i København.

Cyklistforbundet, Københavns Afdeling
Bestyrelsen den 6. juli 2015