

## Cykelgade i Nordre Frihavsgade - referat af følgegruppemøde

MØDEDATO	13.06.2023
TID	17:00-19:00
STED	Ingrid Jespersens Gymnasieskole
MØDEDELTAGERE	Ingrid Jespersens gymnasieskole (Otto Strange Møller, rektor og vært; Kim Tommy Rasmussen, ledende skolebetjent) Østerbro Lokaludvalg (Allan Marouf, formand, Birger Jensen, Jon Oppfeldt-Jackson, sekretariat) Østerbro Handelsforening (Emmeline Othine, formand, Malene Kragh Ohmsen, Per Søgaard) Cyklistforbundet (Flemming Møller) Cycling Without Age (Ole Kassow) Repræsentant for Petersborgvej (Henning Schwarz) Dansk Blindesamfund (John Heilbrunn) Københavns Ældreråd (Bjarne Jørgensen)

### Rådgiver

Mogens Birkov Andersen, projekteringsleder, Sweco  
Troels Vorre Olsen, Trafik- og Mobilitetsplanlægger, Sweco  
Morten Weeke Borup, Arkitekt, Lytt Architecture

### Københavns Kommune

Maria Helledi, enhedschef Cykel- og Vejprojekter 1, mødeleder  
Tanja Holmberg, teamkoordinator Cykel- og Vejprojekter 2  
Marion Louise Frandsen, projektleder NFG  
Johnny Wilche, Byggeleder NFG  
Magnus Christensen, trafikplanlægger, NFG  
Anders Lund Hejlesen, trafikplanlægger  
Jakob Schiøtt Stenbæk Madsen, teamleder cykelteam  
Søren Troels Berg, Trafiksikkerhedsekspert

**14. juni 2023**

Sagsnummer  
2023-0122063

Dokumentnummer  
2023-0122063-6

Mobilitet, Klimatilpasning og  
Byvedligehold  
Cykel- og Vejprojekter 2  
Islands Brygge 37  
Postboks 339  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452

## Cykelgade i Nordre Frihavsgade - referat af følgegruppemøde

### 1. Velkomst og formål

Maria Helledi, enhedschef Cykel- og Vejprojekter, bød velkommen og rammesatte dagens møde. Formål med dagens møde:

- Præsentation af resultaterne fra midtvejsevalueringen af cykelgaden i Nordre Frihavsgade mellem Trianglen og Victor Borges Plads udført i april 2023
- Præsentation af løsningsforslag for tilpasninger af cykelgaden
- Drøftelse af løsningsforslag

### 2. Præsentation af midtvejsevaluering af cykelgaden i Nordre Frihavsgade mellem Trianglen og Victor Borges Plads

Troels Vorre Olsen, Trafik- og Mobilitetsplanlægger, Sweco, præsenterede evalueringen af gaden. Evalueringen er vedlagt mødereferatet. Evalueringen, baseret på videoregistreringer på to dage (mandag 24/4 og torsdag 27/4), omfattede analyse af hastigheder, cyklisters placering på kørebanen, trafikantadfærd og konflikter, uheld, varelevering og parkering. Det fremhæves, at evalueringen er foretaget, mens der er vejarbejde længere ned ad gaden, og at gaden var ensrettet mellem Strandboulevarden og Randersgade.

Midtvejsevalueringen viser, at bilisterne ikke kører på cyklisternes præmisser. Bilisterne følger ikke samme hastighed som cyklisterne, som ellers er anbefalingen i en cykelgade. Der ses ofte overhalinger, hvor biler placerer sig midt på gaden under forbikørsel af både med- og modkørende cyklister.

Midtvejsevalueringen viser, at den udførte løsning med 15 min korttids-parkering i tidsrum 6-7.30 og 9.30-13 for at tilgodese varelevering, ikke har haft den ønskede effekt. Ved ca. 2/3 af leverancerne parkeres køretøjet på kørebanen, som hindrer fremkommelighed for både cyklister og bilister, og skaber utrygge forhold. Midtvejsevalueringen viser, at varelevering sker i løbet af hele dagen, dog i mindre grad i myldretiden mellem kl. 7-9.

Uddrag fra evalueringen:

#### Hastigheder:

- Analysen viser gennemsnitshastigheder i myldretiden på ca. 30-34 km/t for biler. Cyklisterne kører i gennemsnit ca. 16-20 km/t.

- Udenfor morgenmyldretiden stiger bilernes gennemsnitshastigheder, og der forekommer større spredning på ca. 32-40 km/t.

#### **Cyklisters sideværtsplacering**

- Cyklisterne placerer sig gennemsnitligt 0,8-1,1 m fra kantlinjerne, når de cykler på Nordre Frihavsgade.
- Placeringen muliggør, at biler let kan overhale cyklende på strækningen, hvis der ikke er modkørende biler.
- Der ses ofte overhalinge, hvor biler placerer sig midt på vejen under forbikørsel af både med- og modkørende cyklister.

#### **Trafikantadfærd og konflikter**

- Biler overhaler cyklister, der kører ved siden af hinanden. Under overhalingerne presser bilerne evt. modkørende cyklister helt ud i modsatte vejside.
- Bilister presser sig ofte ind mellem to cyklende, hvis de skal vige for modkørende biler, hvor de i stedet burde blive bagved den bagerste cyklist.
- Ved afslutning af cykelgaden frem mod Trianglen placerer cykler og biler sig ved siden af hinanden i stedet for at flette. Dette kan tale for at lave fremført cykelbane kombineret med en cykelboks.
- Der foretages mange hasarderede U-vendinge, der ofte medfører hårde opbremsninger for både biler og cyklister.
- Mange bilister vælger den mest direkte vej igennem det forsatte vejforløb foran skolen, hvilken betyder, at de kører et langt stykke over i den modsatte kørebane.
- Der standses/parkeres ofte på strækningen ved skolen. Dog fører det sjældent til kødannelse. Det virker til at være en form for lemningeeffekt; når først én vælger at standse, så kommer der flere til.

#### **Varelevering**

- I alt 108 vareleverancer observeret (hhv. 65 mandag og 43 torsdag).
- Størstedelen (37 %) af leverancerne sker på den vestligste del af strækningen.
- Pr. time er der samlet set flest leverancer før kl. 7 om morgenen (knap 18 %).
- Den gennemsnitlige opholdstid ved varelevering er 7-10 min.
- Ved ca. 1/3 af leverancerne parkeres køretøjet i P-bane/-bås.

#### **Parkering**

- Resultaterne viser at mere end 60 % af parkanterne parkerer i maksimalt 15 minutter og mere end 80 % parkerer i maksimalt 1 time.
- Belægningsgraden kommer sjældent over 100 %, men ligger typisk på ca. 80 %.

### 3. Præsentation af løsningsforslag for tilpasninger af cykelgaden

Forvaltningen har, i samarbejde med rådgiver, vurderet at der særligt er to typer tiltag, som kan bidrage til, at cykelgaden kan fungere bedre. For at gøre det visuelt tydeligt, at gaden er anderledes end en almindelig gade for både cyklister og bilister, kan der etableres rødASFALT i hele gaden. Dette kan bidrage til at bilisterne nedsætter deres hastighed og en oplevelse af at her er der særlige forhold. Udfordringen med mange vareleveringer på kørebanen kan afhjælpes ved at skabe bedre muligheder for varelevering i parkeringsbås.

Morten Weeke Borup, Arkitekt, Lytt Architecture, præsenterede 2 løsningsforslag for forbedring af muligheder for varelevering i parkeringsbås, med og uden rød asfalt. Tegninger er vedlagt referatet.

Løsning 1: korttidsparkering 1 time i hele gaden

Løsning 2: varelevering på dedikerede områder i **begrænset tidsrum** (10 p-pladser i forslaget på strækningen mellem Trianglen og Victor Borges Plads, op til 24 p-pladser i hele gaden). Der vil være mulighed for beboere og handlende i gaden at holde på vareleveringspladserne uden for det begrænsede tidsrum.

Derudover er der igangsat et bydækkende hastighedsnedsættelsesprojekt, hvor hastighedsgrænsen for Nordre Frihavsgade nedsættes til 30 km/t. Hastighedsnedsættelse på Østerbro prioriteres, så det er en af de første bydele hvor tiltaget udføres. Hastighedsnedsættelse forventes udført i 2024.

Fordele og ulemper ved hver løsning blev præsenteret og er beskrevet forinden.

#### Løsning 1: Korttidsparkering 1 time i hele gaden

Fordele:

- Enkel let forståelig løsning
- Medfører flere frie parkeringspladser til personbiler og delvist til varelevering; Bedre indkøbsmulighed for bilister
- Mindre gener for trafikken generelt, hvis varelevering foretages uden for kørebanen

Ulemper:

- Risiko for at der stadig ikke er plads til varelevering mellem de parkerede biler, så varebiler alligevel holder på kørebanen. Især store lastbiler kan stadigvæk være nødsaget til at holde på kørebanen, da de kræver at der er flere ledige pladser i forlængelse af hinanden.

- Potentielt flere bilister i cykelgaden pga. ændrede parkeringsmuligheder og potentielt større udskiftning. Dette kan medføre flere konflikter mellem cyklister og biler der skal ind og ud af parkeringspladser.
- Beboerparkering forringes ved korttidsparkering fra tidlig morgen. Det kan vælges at korttidsparkering starter senere, for at tilgodese beboere. Evalueringen viser at varelevering på kørebanen kl. 6-7 ikke skaber store konflikter fordi der er få andre trafikanter på dette tidspunkt.
- Ved korttidsparkering skal der skiltes ved alle buse, som medfører flere skilte i gaden.

**Løsning 2: Varelevering på dedikerede områder i begrænset tidsrum, parkering tilladt øvrig tid. Denne løsning kræver dispensation.**

Fordele:

- Mindre gener for trafikken generelt, hvis varelevering foretages uden for kørebanen
- Det er mere tydeligt for leverandører hvor de kan standse
- Større sandsynlighed for at der er ledige pladser til varelevering, også for større lastbiler

Ulemper:

- Foreslået tidspunkt for varelevering er 9-15. Færre p-pladser for handlende og beboere i dagtimerne. Tidsrummet for varelevering kan justeres, fx til 9-13.

**Rød asfalt**

To løsninger for rød asfalt blev præsenteret, og er vist på tegningerne.

- Den ene løsning er rød asfalt fra kantsten til kantsten
- Den anden løsning er, at det kun er kørebanen og arealerne foran portene, som har rød asfalt. Parkeringsbåsene har sort asfalt.

Forvaltningen anbefaler, at rød asfalt udlægges fra kantsten til kantsten, da der er væsentlige udfordringer med at udlægge både rød og sort asfalt.

**4. Drøftelse af løsningsforslag**

**Input fra interessenter:**

Der var generel opbakning til forslaget om rød asfalt på kørebanen.

Per Søgaard (Handelsforeningen): hvorfor man siger, at cyklister skal cykle i midten af køresporet i en cykelgade, når færdselsreglerne er at trafikanter inkl. cyklister skal holde til højre?

- Rådgiver / Københavns kommune svarede, at man gerne have, at cyklister kører i midten i en cykelgade for at undgå overhalinger, som gør cyklister utrygge. Forskellen mellem en cykelgade og en almindelig gade er, at i en cykelgade skal bilerne køre samme hastighed som cyklisterne.

Ole Kassow (Cycling Without Age): Hvordan kan vi få færdselsreglerne tilpasset? Cykler skal være de primære, ellers er formålet med cykelgader meningsløs.

Emmeline Othine: evaluering er ikke retvisende fordi gaden ikke er færdig. Der arbejdes ud fra et forkert grundlag.

- Rådgiver / Københavns kommune svarede, at det anerkendes, at evalueringen ikke afspejler, hvordan forholdene vil være i den færdige gade. Evalueringen viser, at når biler/varebiler holder foran skolen skaber det ikke kødannelse, men det er fordi der ikke er meget modkørende trafik, fordi gaden er ensrettet længere nede. Når gaden er færdig vil der være mere modkørende trafik, og derfor sandsynligvis mere kødannelse når varebiler holder på kørebanen.

Mange fodgængere krydser ved SuperBrugsen.

- Rådgiver/Københavns kommune svarede at der etableres flere krydsningspunkter, dog ikke som fodgængerfelter. Der etableres bedre krydsningsmulighed ved SuperBrugsen, hvor der kommer fortovsudbygninger på begge sider af gaden ved Victor Borges Plads.

Handelsforeningen genkender ikke, at belægningsgraden for parkering er under 100%.

Flemming Møller (Cyklistforbundet) – hvordan håndteres bilernes hastighed i gaden?

- Københavns kommune svarede, at med hastighedsprojekt nedsættes hastigheden i gaden til 30 km/t ved at etablere en 30 km/t hastighedszone. Kommunen arbejder for at finde en løsning på at ændre den formelle hastighedsgrænse i gaden, hurtigst muligt.

Per Søgaard (Handelsforeningen) bemærker, at der vil altid være nogen der kører op til hastighedsgrænsen på 50 km/t. Opbakning til begrænset tidsrum for indkørsel af varebiler. Det er typisk pakkebiler som holder i anden position. Har ikke noget imod cykelgaden, men den skal ikke laves om hele tiden.

Ole Kassow (Cycling Without Age): Er det lovligt med standsning i anden position?

- Københavns kommune svarede, at det er lovligt at standse i anden position for at af- og pålæsse.

Birger Jensen (Østerbro Lokaludvalg): er der evidens for at rød asfalt virker? Hvad er erfaringer med rød asfalt? Hvorfor rød og ikke blå?

- Københavns kommune svarede, at man bruger blå til cykelfelter i kryds. Hvis man bruger blå for meget forsvinder værdien. Der er ikke evaluering af rød asfalt endnu i Danmark, men rød asfalt bruges på tværs af landegrænser. Cykelgader er en ny ting. Farve kan være med til at synliggøre cykelgaden.

Malene Kragh (Handelsforeningen): Varebiler holder alligevel på kørebanen, så hvorfor er der behov for vareleveringspladser?

- Rådgiver / Københavns kommune svarede, at lige nu er der kun korttidsparkering. I forslaget er alle foreslåede vareleveringspladser nemme at komme til med stor bil. Sidste gang fremlagde kommunen, at p-pladser skulle nedlægges for at etablere dedikerede vareleveringspladser. Denne nye løsning nedlægger ikke p-pladser – men den kræver en dispensation, som kommunen er i gang med at søge. Det skilt kommunen foreslår at bruge (C61 standsning forbudt, undertavler af- og pålæsning tilladt, øvrig tid parkering) er mere genkendeligt end skilt med korttidsparkering og anvendes i resten af København.

Per Søgaard (Handelsforeningen): der er meget utryghed pga. varelevering – løsning er at begrænse tidsrum for varelevering. Man skal ikke tage muligheden for parkering fra butikkerne.

- Københavns kommune svarede, at Københavns kommune svarede, at Strøget er et eksempel på et begrænset tidsrum for varelevering, men her er også lukket for anden trafik. Indkørselsforbud kan etableres for lastbiler, men ikke mindre varebiler, uden også at forbyde kunder og beboere i personbil, og løser derfor ikke problemet.

Emmeline Othine: mange cyklister kører også hasarderet

- Rådgiver: Det har vi ikke observeret i evalueringen.

John Heilbrunn (Dansk Blindesamfund): hvorfor er jeg her? Er det et spørgsmål om shared space problemstilling? Hvordan er forholdene fra et fodgængersynspunkt?

- Københavns Kommune/rådgiver svarede, at der er signalregulerede overgange ved Trianglen og Strandboulevarden. Der var tidligere kun uregulerede overgange, og projektet forværrer ikke situationen. Projektets formål er også at skabe bedre krydsningsmuligheder for fodgængere flere steder i gaden end i dag, ved at etablere fortovsudbygninger og bedre plads ved pladserne. Hensigten med cykelgaden er i høj grad at nedsætte bilernes hastighed, og derved gøre det nemmere at krydse gaden.

Ole Kassow (Cykling without Age): Det oprindelige skitseforslag havde 20 km/t skilt - jo lavere hastigheden er jo færre skader. Formålet er at sænke hastigheden for at gøre det tryktere.

Malene Kragh Ohmsen (Handelsforeningen): korttidsparkering bliver ikke brugt på strækningen ved Strandboulevarden. Føler sig ikke hørt og kommunen er ikke interesseret i at høre de erhvervsdrivendes meninger. På jagt efter p-plads hver dag og kan ikke få erhvervslicens.

Emmeline Othine: Forslag til varelevering er voldsomme ændringer.

Per Søgaard: Bussen er et kæmpe problem i gaden, og er ikke nævnt i evalueringen. Bussen kører i anden vejbane ved skolen – giver evalueringen dokumentation for dette?

- Rådgiver svarede at evalueringen også inkluderer bussen.

Per Søgaard: nogle løsninger er uhensigtsmæssige. Man har taget meget areal til cykelparkering ved skolen. Glemmer at se på indsnævringen ved skolen. Byliv i gaden er vigtig og bør prioriteres højere end cykelparkering. P-vagter giver bøder til kunder ved flexpladserne.

Ole Kassow: busserne kører for stærkt – man bør tage fat i Movia. De skal køre langsomt ned ad gaden. Det har været et godt planlægningsforløb, sagligt, velbegrundet. Ikke enig i at der har været en dårlig debat. Vi skal have en gade hvor butikkerne trives. Ikke et problematisk forløb.

Flemming Møller (Cyklistforbundet) - ville det være bedre uden cykler i gaden? Man kunne sagtens have nøjes med flexcykelparkering foran skolen. Spild af penge.

Per Søgaard: nervøs for at der kommer flere ændringer, og flere forsøg. Kan man evaluere på det ordentligt, inden man laver ændringer. Det er svært at lave ændringer inden projektet er færdigt. Se på indsnævring ved skolen. Hvad vil vi gerne løse nu? 6 pladser mere for kunder vil gøre en stor forskel. Kunder siger vi gider ikke køre ind i gaden, fordi vi får p-bøder.

Emmeline Othine (Handelsforeningen): det er en transportgade og ikke bylivsgade.

- Københavns Kommune svarede, at der var store udfordringer men tryghed i gaden før projektet. Cykelgaden er et kompromis. Vi vil det hele på en gang.

Per Søgaard (Handelsforeningen): Århus Kommune kunne ikke finde på at lave cykelgade, hvor der er busser.

Otto Strange Møller (Ingrid Jespersens Gymnasieskole): det har været en demokratisk proces. Skolen er også en privat erhvervsdrivende. Alle er blevet hørt. Så mange interesser skulle tilgodeses. Lokale beboere tager cykelparkeringspladser foran skolen. Der er 1100 elever, hvor mange cykler til skole. Det har været en fair og ordentlig proces. Sats på at sænke hastigheden - også for kunder under 20 (skolebørn). Farv gaden rød - fra kantsten til kantsten. Hastigheden skal ned. Offentlige busser - skal køre i gaden.

Emmeline Othine (Handelsforeningen) - nedgang for bageren. Forslagene er lappeløsninger. De er for vidtgående - kan ikke bakke op om det. Lad os starte blidt.

Allan Marouf (Østerbro Lokaludvalg): hvilket scenarie fortrækker forvaltningen?

- Københavns Kommune svarede, at løsning med varelevering på dedikerede områder i begrænset tidsrum er forvaltningens fortrukne løsning, fordi det vurderes at denne løsning giver bedst mulighed for at større lastbiler kan holde i parkeringsbås. Løsningen kommer ikke til at løse alle problemer, men de store køretøjer er det største problem. Varelevering kan begrænses til en kortere periode. Forvaltningen tager alle bemærkninger til efterretning.

Henning Schwarz (Repræsentant for Petersborgvej): hævede flader vil ikke sænke hastigheden. Hastigheden kan man ikke kontrollere. Forstår ikke hvorfor politiet ikke vil give samtykke til bump.

- Københavns Kommune svarede, at politiet ikke vil give samtykke til bump, fordi det hindrer cyklisternes fremkommelighed, som er i strid med målsætningerne for en cykelgade. Bump generer alle. Det er en længere proces at ændre lovgivningen/bekendtgørelse, men kommunen er i dialog med Vejdirektoratet. Bekendtgørelsen for cykelgader er vagt formuleret, og vi prøver at få den ændret.

Emmeline Othine (Handelsforeningen): Der har været manglende trafikanalyse - det er uheldigt at kommunen ikke har lyttet til politiet.

- Rådgiver svarede, at vi har lavet forsætning ved skolen for at sænke hastigheden. Der er lavet kørekurver, som viser at busser kan køre igennem uden at køre i modsatte kørespor. Der er plads til at køre igennem. Der er behov for dialog med Movia.

Henning Scharz (Repræsentant for Petersborgvej): Det er meget utrygt ved Trianglen hvor det er meget snævert. Det bør laves om oppe ved krydset, så der er mere plads til cykler ved siden af biler.

Emmeline Othine (Handelsforeningen): Flexparkering ved SuperBrugsen - cykler står der efter kl. 17 - cykelparkering er ikke reguleret.

Jon Oppenfeldt-Jackson (Østerbro Lokaludvalg): Standsning på kørebane i anden position: af- og pålæsning er tilladt, når der er tale om tungt og omfangsrigt gods. Kan kun håndhæves af politi, og ikke p-vagt. Er en udfordring.

## 5. Opsamling

Maria Helledi opsummerede hovedpunkter fra mødet:

- Hastigheden i gaden skal reduceres
- Fortovsudbygning ved skolen fungerer ikke efter hensigten

- Der er et ønske fra handelsforeningen, at parkeringsforhold/forhold for varelevering ikke ænders før, der er lavet evaluering på hele projektet, når det er færdigt. Der bør ikke være en forhastet proces.
- Der kan arbejdes med adfærdsændring gennem dialog med leverandører, og informationskampagne.

Forslag til tilpasninger af cykelgaden fremlægges for Teknik- og Miljøudvalget d. 21. august 2023. Tilpasninger kræver ekstra finansiering, og derfor er der behov for en politisk beslutning.

Kommunen anmoder om bemærkninger til forslagene.