



Dagsorden

MØDEDATO 27.04.2023
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, Jon Oppfeldt-Jackson, sekretariat)
Handelsforeningen Nordre Frihavnsgade (Emmeline Othine, formand, Torben Schwabe næstformand)
Cyklistforbundet (Flemming Møller)
Cycling Without Age (Ole Kassow)
Repræsentant for Petersborgvej (Henning Schwarz)

Københavns Kommune

Maria Helledi, enhedschef Cykel- og Vejprojekter 1, mødeleder
Tanja Holmberg, konst. enhedschef Cykel- og Vejprojekter 2
Marion Louise Frandsen, projektleder NFG
Johnny Wilche, Byggeleder NFG
Magnus Christensen, trafikplanlægger, NFG
Anna Bucher Lassen, trafikplanlægger
Jakob Schiøtt Stenbæk Madsen, teamleder cykelteam
Henrik Lundorff, Specialkonsulent
Søren Troels Berg, Trafiksikkerhedseksper
Nikoline Ridder Christensen, kommunikation

1. Velkomst, formål og kort navnerunde

Københavns Kommune bød velkommen og rammesatte dagens møde.
Formål med dagens møde:

- Identificering af problemer og drøftelse af løsninger, der kan levere en god cykelgadeløsning på kort sigt. Dagens drøftelser anvendes til indstilling TMU 12/6
- Ikke formål for dagens møde: Erfaringer, der på langt sigt kan bidrage til et koncept for cykelgader i NFG og i København (dette er relevant, men vil blive håndteret i en separat proces.)

Præsentationsrunde.

Mobilitet,
Klimatilpasning og
Byvedligehold
Mobilitet
Islands Brygge 37
Postboks 348
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

2. Status på anlæg

Marion Frandsen gav en status på det igangværende anlægsarbejde.

3. Tal og fakta

Københavns Kommune præsenterede nøgletal/data for gaden, herunder

- ændrede trafikmønstre
- hastighedsmålinger (i perioder er hastigheden for høj ift. ønsket adfærd).

Københavns Kommune beskrev midtvejsevalueringen, der gennemføres i samarbejde med ekstern rådgiver. Analyse vil undersøge

- Bilernes hastighed
- Varelevering
- Trafikantadfærd
- Forhold foran skolen
- Bilernes parkering.

4. Overblik over udfordringer identificeret

Københavns Kommune præsenterede de fem centrale udfordringer, der er identificeret pba. observationer og borgerhenvendelser:

- Cyklister "tager ikke vejbanen", og bilister overhaler hasarderet
- Cyklisterne føler sig klemmt og utrygge på vejen
- Varelevering på kørebanen
- Bilisters hastighed opleves/er for høj
- Gaden som cykelgade er svær at afkode for cyklister og bilister

Allan Marouf (Østerbro Lokaludvalg) oplever at der er for mange bilparkeringspladser i gaden. Ole Kassow (Cykling uden alder) udtrykte enighed.

Henning Schwarz (Petersborgvej) udtrykte, at der er ubalance mellem ønsket om bilhastighed på 30 km/t og cyklisters faktiske hastighed (der er 20 km eller lavere).

Københavns Kommune opsummerede udfordringerne ved at konkludere, at gaden er kompleks og har mange funktioner, der skal løses. Løsninger på udfordringer for cykelgaden kræver, at nogle elementer skal prioriteres på bekostning af andre.

5. Løsningsforslag og drøftelser

Københavns Kommune præsenterede først en generel indledning:

- Nogle ting kan vi sætte i gang selv
- Andre ting tager erfaringsmæssigt længere tid (dialog med Vejdirektoratet, evt. Politi-samtykke).

- Formålet for dagens møde blev gentaget: Fokus på kortsigtede løsninger, der kan forelægges TMU 12/6
- Langsigtet proces er relevant, men ikke fokus for dagens møde.
- Herefter beskrev Københavns Kommune de 5 løsninger, der skulle drøftes på mødet.
 - a. Mere viden
 - b. Bedre forhold for varelevering
 - c. Trafikregulerende tiltag
 - d. Fartdæmpende tiltag
 - e. Kommunikationskampagne

For hvert løsningsforslag gennemførtes følgende struktur: En indledning af Københavns Kommune, og herefter input fra interessenter.

Mere viden

Københavns Kommunes indledning:

- Rådgiver vil lave evaluering. Rådgivers analyse vil pege på anbefalinger omkring trafikstruktur, særligt omkring varelevering.
 - Måske skal varelevering flyttes til sidegader? (Odensegade)
 - Måske skal der være indkørselsforbud for lastbilers i visse tidsrum?
 - Dialog med handelsforening omkring dialog med fragtfirmaer.

Input fra interessenter:

- Flemming Møller (Cyklistforbundet): Flexcykelparkering er en god idé! Der er behov for mere flexcykelparkering ved indkøbsmuligheder, fx Brugsen
- Henning Schwarz (Petersborgvej): Åbning af Petersborgvej mod Rosenvænget-kvarteret kan være en mulighed kortsigtet, når der skal laves hævet flade og overkørsel ved Viktor Borges plads. Ser det ikke som en permanent løsning efter dialog med naboer.
- Allan Marouf (Østerbro Lokaludvalg): Kan man imødekomme ønsket om mindre lastbiler ved at opretholde en miljøzone/begrænsning af størrelse?
- Kim Tommy Rasmussen (skolebetjent Ingrid Jespersens Gymnasieskole): De fleste skraldebiler er her tidligt (kl. 6-7), men de er væk senere.
- Torben Swabe (Handelsforeningen): Henviser til undersøgelse fra 2013 omkring omsætning. Er der fokus på butikkernes omsætning? Anmoder om, at evalueringen undersøger detailhandlen.
- Generel kommentar fra flere forskellige interessenter: Mange store lastbiler, men mange små pakker/pakkepost. Undersøg om mere varelevering kan gennemføres med mindre lastbiler/ladcykler.

Bedre forhold for varelevering

Københavns Kommune:

- Viste fotos med eksempler på uhensigtsmæssig varelevering.

- Nævner, at det oprindelige udkast for gaden havde afsat 12 pladser til varelevering vha. 15 min tidsbegrænsning. Erfaret, at det ikke fungerer effektivt og har observeret at tidsbegrænsning brydes.
- Løsningsforslag:
 - Nedlæggelse af p-pladser, oprettelse af vareleveringspladser - evt. som forsøg
 - Skilteproblemer ift. varelevering i båse (kræver bekendtgørelsesændring/dispensation)
 - Evalueringen vil gøre os klogere på, *hvor* der er problemer med varelevering.
 - TMU vil skulle godkende, at der nedlægges parkeringspladser, da det ikke indgik i den oprindelige beslutning.

Input fra interessenter:

- Fordeles vareleveringspladser ligeligt? (Handelsforening)
 - KK-svar: Oplæg om 12 pladser på etape 1 (travleste del, flest butikker). Mindre behov på andre etaper, justering løbende
- Samarbejde med p-vagter? (Allan Marouf, Østerbro Lokaludvalg)
 - KK bekræftede, at p-vagter besøger gaden 3 gange om dagen.
- Behov for mere kontrol for at regulere forkert p-adfærd. Men også risiko for at parkeringskontrol kan skade handlende (Handelsforening)
 - KK-svar: Evalueringen vil undersøge hvor lang tid biler parkerer. Indikation af hvem er beboere, hvem er handlende. Evt. gennemføre parkeringsomlægning som forsøg, og herefter evaluere.
- Torben Swabe (Handelsforening): Behov for specialvarebutikker, stærkt bekymret for butikslivet hvis parkeringspladser nedlægges. Bekymret for hvor meget hver p-plads omsætter for.
- Ole Kassow (cykling uden alder):
 - Opmærksomhed på at videoanalyse gennemføres når Victor Borges plads er lukket, og trafikmønster er ændret.
 - Respekt for, at der skal være plads til at parkere biler, men udfordrer at al omsætning kommer fra biler. Henviser til undersøgelser om, at mere cykel- og gangtrafik skaber mere omsætning.
- Note fra medlem af handelsforeningen som blev kommenteret i pausen
 - Nogle kunder har brug for længere parkeringstid til fx frisørtider
 - Ønsker tilført til referat, at en del butikker generelt har behov for langtidsparkering
 - Erhvervsdrivende/ansatte har brug for langtidsparkering, da man kan ikke få en erhvervslicens uden gulpladebil, og pendler langvejs fra.

KK-opsummering:

- Opmærksomme på erhvervslivets behov.
- Opmærksomme på pakkeposter og småleverancer.

- KK henviste til undersøgelse af omsætning fordelt på transportmidler. Undersøgelsen er vedlagt dette referat.

Trafikregulerende tiltag

Københavns Kommune beskrev først rød asfalt

- Gennemgik problemet med afkodning af gadens brug.
- Rød asfalt er en relevant løsning, der er standard i andre sammenlignelige byer
- Forsøg med maling muligt, asfalt skal besluttes på budget.

Input fra interessenter:

- Ole Kassow henviser til nødvendighed af at afkode, hvad en cykelgade er. Opfordrer til at København følger resten af Europa. Vurderer at rød asfalt vil bidrage til at skabe opmærksomhed.
- Medlem af Handelsforeningen: Henviser til dialog med kunder - folk forstår ikke hvad det er for en gade, henviser til "barn og bold"-legeområde skilt som eksempel på noget, der er let at forstå.

Københavns Kommune beskrev problem med overhalinger og forholdt sig til dobbeltoptrukken midterlinje/brostensvulst

- Dobbeltoptrukken midterlinje er ikke en oplagt løsning i hele gadens længde. Kan dog anvendes på kort strækning omkring skolen. Dette skyldes, at det så ikke vil være lovligt at krydse - heller ikke som cyklist, hvilket er u hensigtsmæssigt ift. gadens funktion.
- Brostensvulst er ikke en oplagt løsning pga. pris, anlægstid og risiko for at det vil anvendes som helleareal af krydsende fodgængere.

Input fra interessenter omkring midterlinje og brostensvulst

- Handelsforeningen (Torben Swabe) bakkede op omkring ikke at lave brostensvulst. Henviste til, at mange varebiler kører ekstremt hurtigt, og at området ved Rein van Hauen/Ingrid Jespersens Gymnasieskole er utrygt.
- Ole Kassow henviste til, at en form for stiptet opstribning i midten efter hans mening vil bidrage til adskillelse.

KK-opsummering:

- Der var generelt opbakning til at arbejde videre med rød belægning.
- Forvaltningen undersøger yderligere hvilke delstrækninger hvor det kan være hensigtsmæssigt kan laves fuldoptrukken eller stiptet linje.

Fartdæmpende tiltag

Københavns Kommune beskrev muligheder for at begrænse hastighed

- Baggrund fra KK ift. trafiksikkerhed, herunder historik om hhv. legeopholdsgader og gågader. = konklusion: Vi skal lære folk hvordan man skal opføre sig. Og det er en proces.
- Rammer for hastighedsnedsættelse - Nordre Frihavsgade er i det bydækkende projekt for hastighedsnedsættelse berammet til at indgå i en rød hastighedszone (max 30 km/t).
- Langsigtede tilpasninger af bekendtgørelse i dialog med Vejdirektoratet
- Afmærkning: Hvis vi fjerner p-båse for at lave varelevering, så gør vi gaden bredere. Problem fordi cyklister skubbes mod kantsten. Forklarede udfordringer omkring dette, og at KK undersøger mulighed for at gennemføre smalt vejprofil konsekvent.

Københavns Kommune kommenterede på bump:

- Vejstykke ved Victor Borges Plads og Melchiors Plads gøres til hævet flade, hvilket vil have fartdæmpende effekt, når hele gaden er omlagt. Brosten ved plads omlægges til asfalt.
- Opklarende spørgsmål fra salen: Kan man lave bump, hvor der er afstand mellem kantsten og bump?
 - KK-svar: Problem, eftersom det klemmer cyklisterne ud til siden, og vi vil gerne have dem i midten.

Input fra interessenter

- Ole Kassow: Man laver lignende cykelgader i hele Europa, og der er også cykelgader, der ligner Nordre Frihavsgade, så det skal nok gå her også.
- Handlsforeningen: Danskere er mere anarkistiske end andre lande. Skeptisk omkring, at cykelgader kan fungere her.
- Allan Marouf, Østerbro Lokaludvalg: Der er cykelgader i Odense, Aarhus, Aalborg, så kan vi også her i Kbh

Kommunikationskampagne

Københavns Kommune præsenterede kort de anvendte kampagneskilte, der læner sig op ad andre byers erfaringer. Ift. kommunikationsindsats evaluerer vi at lave noget lokalt, måske noget nationalt.

Der var ikke væsentlige kommentarer fra salen.

6. Koncept for cykelgader

Københavns Kommune gennemgik forskellige elementer, der kan indrages i et fremtidigt cykelgadekoncept.

7. Supplerende input fra deltagere

- Rektor Ingrid Jespersens Gymnasieskole:
 - *Fantastisk projekt. Der kan laves vigtige erfaringer i dette cykelgade-projekt, der kan bidrage med viden til andre cykelgader. Anerkender behovet for justeringer.*
 - *Vi er meget begejstrede her i huset. Vores indtryk er, at vi har fået en bedre gade og får en endnu bedre gade.*

- *Jeg går meget op i sikkerhed, for jeg har 1100 elever, der skal sikkert i skole. Jo mere vi får hastigheden ned, jo flere mennesker i gaden, jo bedre.*
- *Nu gør vi forsøget og med hensyntagen til en masse interessenter. Alle skal finde sig i forskellige ting: Ventende lastbiler, forsinket kørsel, manglende p-pladser. Jeg synes vi er et godt sted, og jeg håber, at det her kan danne præcedens for andre gader. Jeg noterer mig, at i provinsen er man mere klar i spyttet omkring "bilist sæt farten ned".*
- Torben Swabe (Handelsforeningen)
 - Projektet er en god idé. Husk at der er mange detailhandelspladser på Nordre Frihavnsgade. Overvej de omfattende greb. Vi vil gerne have mindre visuel støj. Vejbanen skal regulere færdsel. Rød maling og rød asfalt er en god idé, for det er der folk kigger. Blå cykelgadeskilte må gerne komme i stor størrelse hver 25. meter.
- Spørgsmål om anvendelse af gule kantsten i højere grad for at begrænse parkering. Svar KK: Gul maling understreger et eksisterende forbud og kan derfor ikke stå alene.
- Generelle kommentarer:
 - Det visuelle udtryk skal være klart, og simpelt.
 - Ikke for mange parkeringsskilte. Der skal ikke være for mange oplysninger.

8. Videre proces (5 min)

- Københavns Kommune gennemgik videre proces, herunder TMU 12/6 samt langsigtet arbejde med andre aktører om et landsdækkende cykelgadekoncept.