

Referat for møde i Indre By Lokaludvalgs Byudviklingsgruppe, Mobilitet og Trafik

26. februar 2025 kl. 17.00-18.00, Miljøpunktet i Brolæggerstræde 14 A, stuen

Deltagere: Sally Mountfield (mødeleder), Bjarke Løth, Hans-Henrik T. Ohlsen, Helle Skou, Henrik W. Jensen, Jeanette Hendeliowitz, Jep Loft, Mads Aarup, Peder Kjøgx

Referent: Julie Nørløv, Indre By Lokaludvalgs Sekretariat

1/ Godkendelse af referat fra 5. februar 2025

Referatet blev godkendt.

2/ Opfølgning på den tværgående mobilitetsanalyse for hovedstadsregionen

Sally opsummerede, hvad byudviklingsgruppen havde drøftet vedrørende den tværgående mobilitetsanalyse for hovedstadsregionen i dens møde 5. februar 2025 og bad om mødedeltagernes mening vedrørende to løsninger til afhjælpning af et i analysen kalkuleret fremtidigt pres på mobiliteten i hovedstadsområdet, navnlig en S-togseksprestunnel København H – Hellerup og en udbygning af supercykelstinettet i hovedstadsområdet.

(Alle de ifm. afrapporteringen af Mobilitetsanalysen foreslåede indsatser kan ses i dette indsatskatalog: https://hovedstadenskommuner.dk/wp-content/uploads/2025/01/Final_Indsatskatalog_WEB-TVaergaende-mobilitetsanalyse-for-hovedstadsomraadet.pdf)

Det blev nævnt, at

- Der er dårlige erfaringer med parkér- og rejs-løsninger, da der er øget risiko for indbrud i de parkerede biler
- Indre By Lokaludvalg har ingen direkte magt i denne sag, men kan kun anbefale Folketinget, hvad det skal fokusere på
- Hvem er interesseret i at høre Byudviklingsgruppen mening om mobilitetsanalysen?
- Hvad blev der af en betalingsring?
- En kilometerbaseret og CO2-differerentieret national vejafgift for lastbiler på 12 ton og derved indførtes pr. 1. januar 2025
- Det har været foreslået, at der skulle holdes et orienteringsmøde om den tværgående mobilitetsanalyse
- Der skal være mere plads til cykler i S-togene, så flere kan tage cyklen med og lade bilen stå, når de besøger Indre By
- Pendlertrafik og lokal trafik er to forskellige ting
- Det kan undersøges, om der findes tal på andelen af hhv. beboer- og pendlertrafik i Indre By
- Parkerede biler holder i gennemsnit 10 dage i København
- Trafik skal defineres som biler, cykler m.v. i bevægelse
- Der findes en undersøgelse af omfanget af spildtid i stillestående trafik
- Det er underordnet hvor trafikken kommer fra og hvad der driver den – det fylder alt sammen
- Beboerparkering bør have fortrinsret i Indre By

Referat for møde i Indre By Lokaludvalgs Byudviklingsgruppe, Mobilitet og Trafik

26. februar 2025 kl. 17.00-18.00, Miljøpunktet i Brolæggerstræde 14 A, stuen

- Indre By Lokaludvalg har defineret et hierarki for parkering i bydelen i dets bydelsplan
- Der etableres flere ladepladser til elbiler i Indre By
- Der er blevet nedlagt ladepladser til elbiler i Middelalderbyen på baggrund af udrulningen af Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen
- Trafiksikkerhed i forhold til børnefamilier i Indre By er et tema
- Børn og ældre tør ikke køre på cykel i Indre By. Et lokaludvalgsmedlem har foreslået, at alle veje og gader i bydelen gøres til cykelgader
- Nogle er bange for elcykler på cykelstien
- Biler fylder meget mere end cyklister, som vist kun optager 9% af vejarealet
- 27% af Københavnerne har bil (udregnes antal biler i København (137.904, 2024) i forhold til befolkning i København (KK Statistikbank: 667.124, 2025 K1) er tallet 20,67%). Bilisterne er i mindretal, så hvorfor skal flertallet ligge under for denne gruppe?
- I Indre By er bilejerskabet steget til 17% og vi er den bydel med det laveste bilejerskab (KK Statistikbank: tal kan ikke verificeres). Der må gøres noget ved det stigende bilejerskab – der bliver ikke mere plads på vejene

Sally bad mødedeltagerne prioritere, hvad gruppen skal arbejde videre med jf. ovenstående.

Det blev nævnt, at

- Set fra Indre By bør forbedring af cykelinfrastruktur prioriteres. Der skal tages højde for erfaringerne med omdannelsen af Ndr. Frihavsgade til cykelgade, som ikke har været en succes. Forudsætningen for at en cykelgade kan fungere er det rette balanceforhold mellem forskellige typer af trafik – der må ikke være for mange biler
- Trafikken må indordne sig vejens bredde
- De første 50 meter af Ndr. Frihavsgade fra Trianglen er ikke en cykelgade, hvilket bidrager til forvirringen
- Vestergade fungerer ikke som cykelgade
- Den maksimale tilladte hastighed på gader og veje i Indre By bør være 30 km/t.
- Flere gader bør omdannes til cykelgader
- Cykelgader i København bør markeres med farvet asfalt som i Amsterdam
- I Holland er cyklisterne farlige
- Biler i Indre By forurener mere end andre steder, fordi de bliver tvunget til at holde i tomgang
- Indre By bliver en museumsby
- Ribe midtby er fin
- Der skal være balance i hele Indre By
- Man kan undersøge trafikalt kultur forskellige steder i København
- På Fiolstræde er trafikken vel afviklet
- Der bør indføres tidszoner på forskellige typer af trafik, fx således at det ikke er tilladt for biler at køre på cykelgader i myldretiden
- En undersøgelse af sikre skoleveje i Aarhus viser, at sikkerheden er størst, når trafikanten er del af og skal tage ansvar for afviklingen af blandet trafik
- Man kan lave en antropologisk undersøgelse af trafikafviklingen i Indre By

Referat for møde i Indre By Lokaludvalgs Byudviklingsgruppe, Mobilitet og Trafik

26. februar 2025 kl. 17.00-18.00, Miljøpunktet i Brolæggerstræde 14 A, stuen

- Der er ikke plads til alle de parkerede cykler, der bør laves underjordiske p-anlæg til disse
- At folk cykler mere, er ikke ensbetydende med, at der kommer flere cykler til. Markedet for udlejningscykler regulerer sig selv og man kan håbe, at de er et alternativ til biler
- Cykelparkering er også æstetik og arkitektur. Københavns Universitet Amager har lavet en undersøgelse
- Markedet for udlejningscykler er det Vilde Vesten
- Det kunne være interessant at undersøge data for bevægelse for cykler og biler i København
- Der er en evaluering af trafikafviklingen på Nørrebro undervejs. Måske kan Indre By bruge nogle af resultaterne af denne

Gruppen aftalte, at Peder skulle formulere spørgsmål vedrørende trafikale flows. Peder vil blandt andet undersøge data fra Q-Park.

3/ Hvordan kan vi støtte op om lokaludvalgets forslag til projekter til den nationale cykelpulje

Med henvisning til Teknik- og Miljøforvaltningens svar af 14. februar 2025 til Indre By Lokaludvalg vedrørende den nationale cykelpulje spurgte Sally mødedeltagerne, om de havde idéer til spørgsmål lokaludvalget kunne stille med det formål at få nogle bedre svar.

Det blev nævnt, at

- Lokaludvalgets borgerpanel kan spørges om cyklejerskab og -brug
- Man ikke skal indsamle data, som man ikke ved, hvad man skal bruge til
- Man kan lave en antropologisk undersøgelse
- Et lokaludvalgsmedlem har bedt lokaludvalgssekretariatet undersøge skolebørns cykelvaner mhp. realiserbarheden af visionen om en 15-minutters by i Kommuneplan 2024 (sekretariatet videresendte spørgsmålet til Teknik- og Miljøforvaltningen. Forvaltningens svar rundsendtes til Indre By Lokaludvalg den 3. februar 2025 og er vedlagt dette referat)
- Man kan spørge eleverne på skolerne i Indre By om deres transportvaner og lave et fælles projekt med elever, lærere og forældre herom. Spørgsmål og svar i undersøgelsen skal være anvendelige for en defineret målgruppe
- Børn i børneinstitutionen Hylet øver cykling på Israels Plads under slagordet "Først cykelsikker, så trafiksikker"
- Der er et ønske om at opnå balance i den plads udlejningscykler tager. På den baggrund kan man spørge, hvor mange udlejningscykler, der er i Indre By
- Udlejningscykler burde skulle afleveres på bestemte steder som det var tilfældet med udlejningsløbehjul
- Man kan spørge cykeludlejningsfirmaer om data for brug af deres cykler
- Det bør være som i Paris, hvor de, der bruger udlejningscykler, har økonomisk incitament til at aflevere dem korrekt
- Man bør ifm. udlejningscykler undersøge adfærd, herunder ansvarlighed, snarere end antal udlejningscykler
- Behovet for p-pladser til cykler i Indre By bør afklares

Referat for møde i Indre By Lokaludvalgs Byudviklingsgruppe, Mobilitet og Trafik

26. februar 2025 kl. 17.00-18.00, Miljøpunktet i Brolæggerstræde 14 A, stuen

- Brugere af udlejningscykler skal være under et stærkere økonomisk pres for at parkere dem korrekt
- Der er mønstre i brugen af udlejningscykler
- Antal udlejningscykler er ikke interessant, snarere end brugen af dem
- Man kan finde inspiration i hvordan udlejningsløbehjul blev inddæmmet; her gjorde regler om fx påbud om hjelm sammen med coronapandemien, at de forsvandt fra gaderne. Men nu har lejecyklerne taget over, hvor løbehjulene stoppede
- Man bør kæmpe for håndhævelse af reglerne
- Man bør foreslå specifikke p-pladser til udlejningscykler
- Man kan nedsætte en arbejdsgruppe, der kan arbejde med problematikker relateret til udlejningscykler

Det blev besluttet, at der skulle udarbejdes et notat til brug for en fremtidig arbejdsgruppe. Notatet skal beskrive, hvad byudviklingsgruppen vil opnå ved at spørge ind til cykelproblematikker. Sally og Hans-Henrik står for udfærdigelse af notatet. Sagen tages op igen til maj 2025.

4/ evt.

Turistbusparkeringen foran Thorvaldsens Museum

Henrik anførte i relation til Indre by Lokaludvalgs beslutning af vedrørende Turistbusparkeringen foran Thorvaldsens Museum (<https://www.kk.dk/dagsordener-og-referater/Indre%20By%20Lokaludvalg/m%C3%B8de-12092024/referat/punkt-25>), at busserne holder der, da de er flyttet for Slotsholmsgade efter branden på Børsen april 2024, og at busserne ikke kan holde andre steder

Sally anførte, at Indre By Lokaludvalg er ok med turistbusparkering, så længe der er tale om korttidsparkering. Henrik svarede, at korttidsparkering kan betyde, at busserne kører mere rundt i området end ellers.

Mads anførte, at der er bedre steder at parkere turistbusser end foran Sonnes frise på Thorvaldsens Museum. Henrik svarede, at ingen ser på frisen i forvejen.

5/ Kommende møder i Byudviklingsgruppen, Mobilitet og Trafik

Næste møde er den 26. marts.