



Fremtidens Nordre Frihavnsgade

– fra trafikeret gade til levende strøg på cyklernes præmisser

Agenda

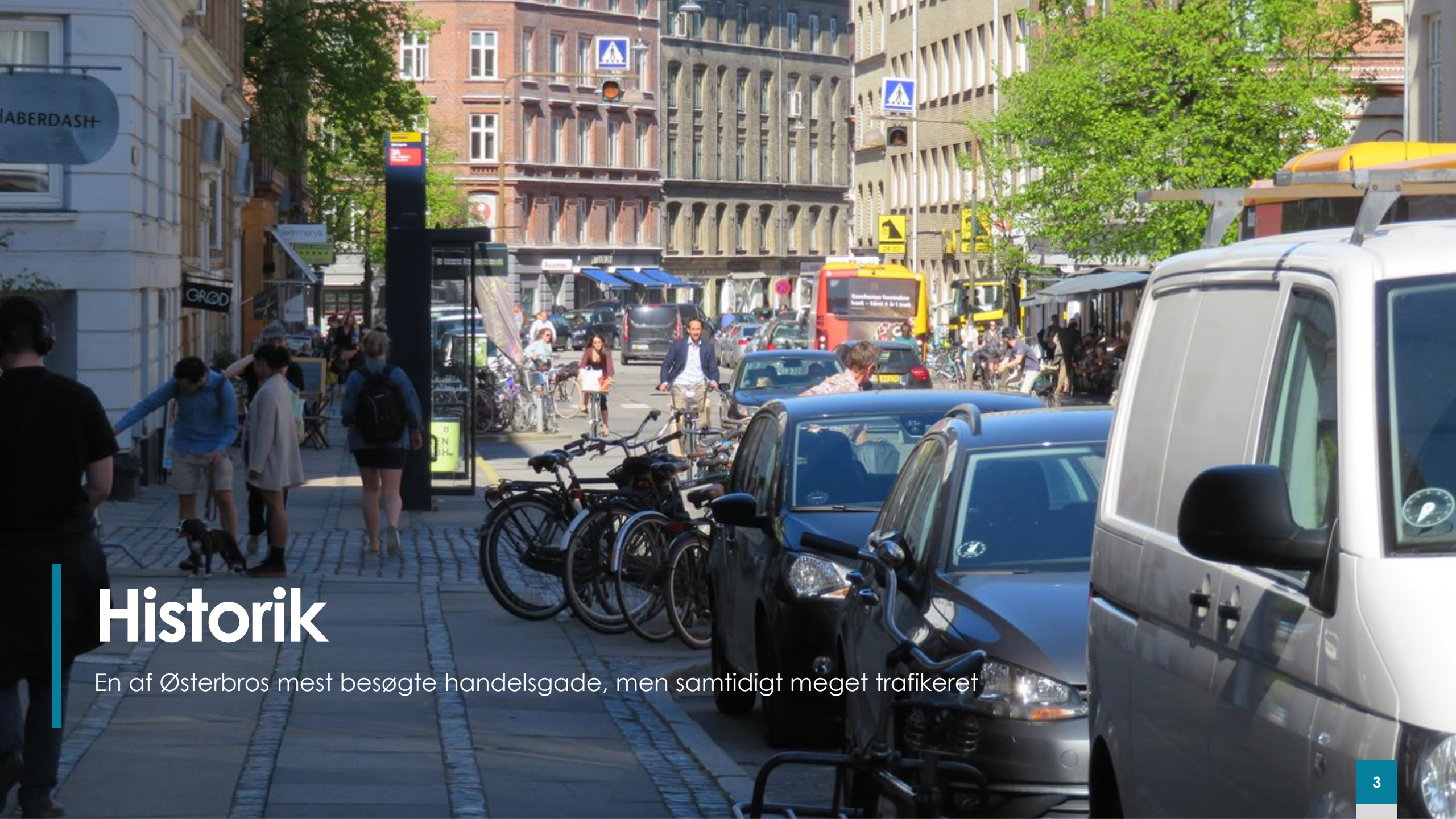
Historik

Hvad er en
cykelgade

Grebet

Twist

Opsummering

A vibrant street scene in Østerbro, Copenhagen. The street is paved with cobblestones and is filled with activity. On the left, pedestrians are walking, including a man with a dog and a woman with a backpack. In the center, several cyclists are riding along. To the right, a line of cars is parked, including a white van and a dark blue car. In the background, a red bus is visible, and the street is lined with multi-story buildings and trees. The overall atmosphere is one of a busy, urban environment.

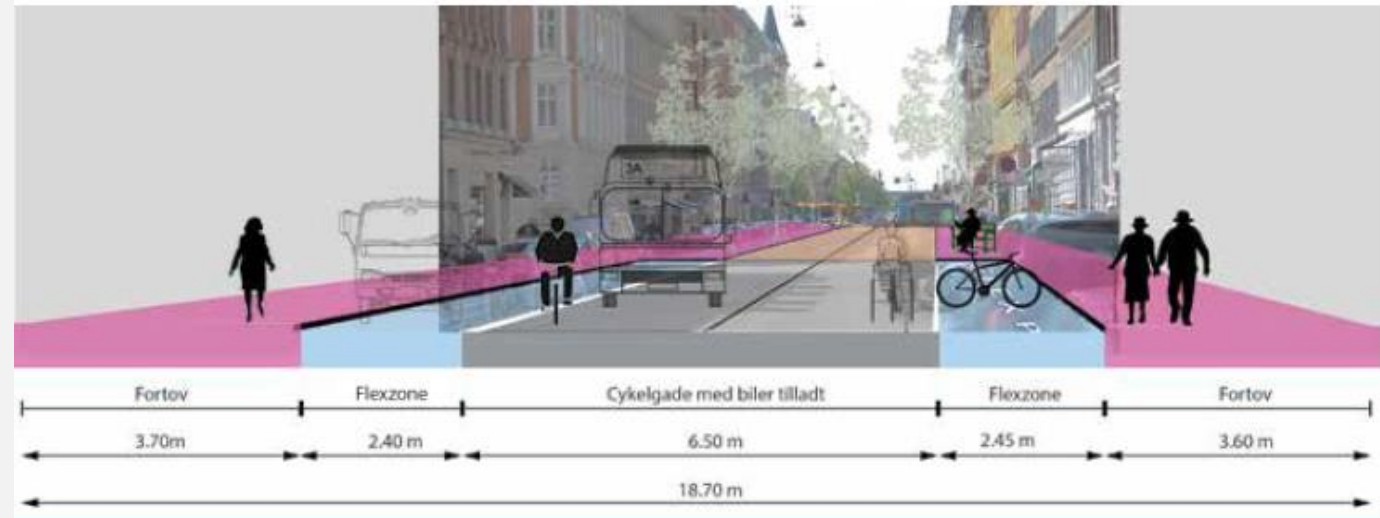
Historik

En af Østerbros mest besøgte handelsgade, men samtidigt meget trafikeret

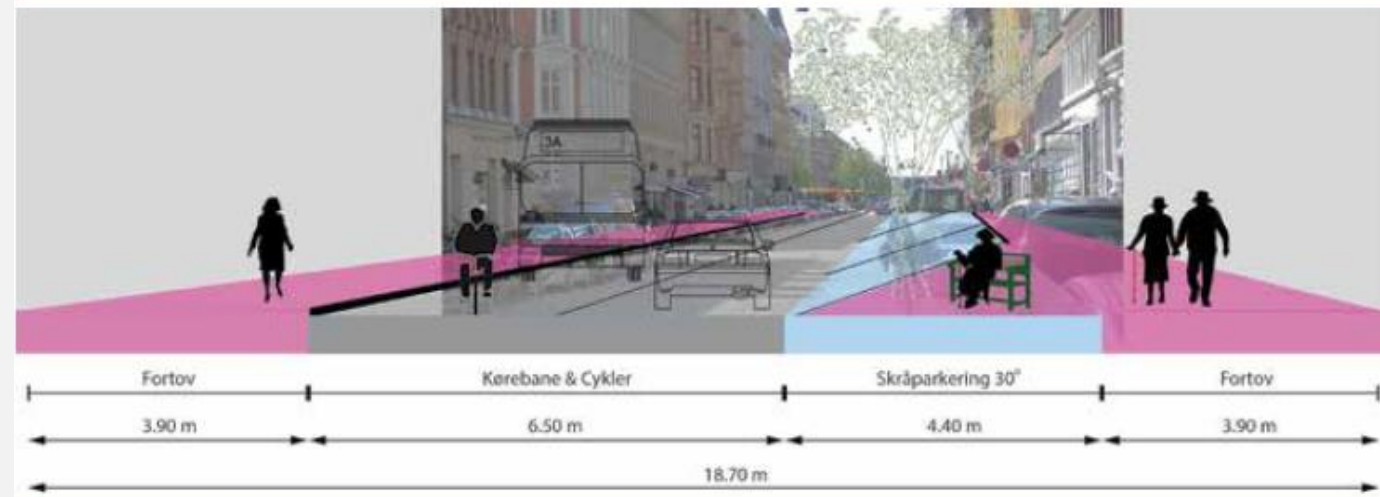
“Lang vej”

- 2014: Ideoplæg – fremtidens Nordre Frihavnsvej
- ca. 2100 borgere, følgegruppe, skolebestyrelse og erhvervsdrivende
- Lørdagsevent, container (dialog butik), digital inddragelse, skole inddragelse & workshop.
- Tre temaer
 - Tilgængelighed
 - Byrum
 - Trafik
- To løsninger
 - Strøggade
 - Cykelgade

CYKELGADE MED 20 KM/T



STRØGGADE/SKRÅPARKERING MED 30 KM/T



“Lang vej”

2018: Frigives midler til projektering og der laves et anlægsprogram som en del af udbuddet.

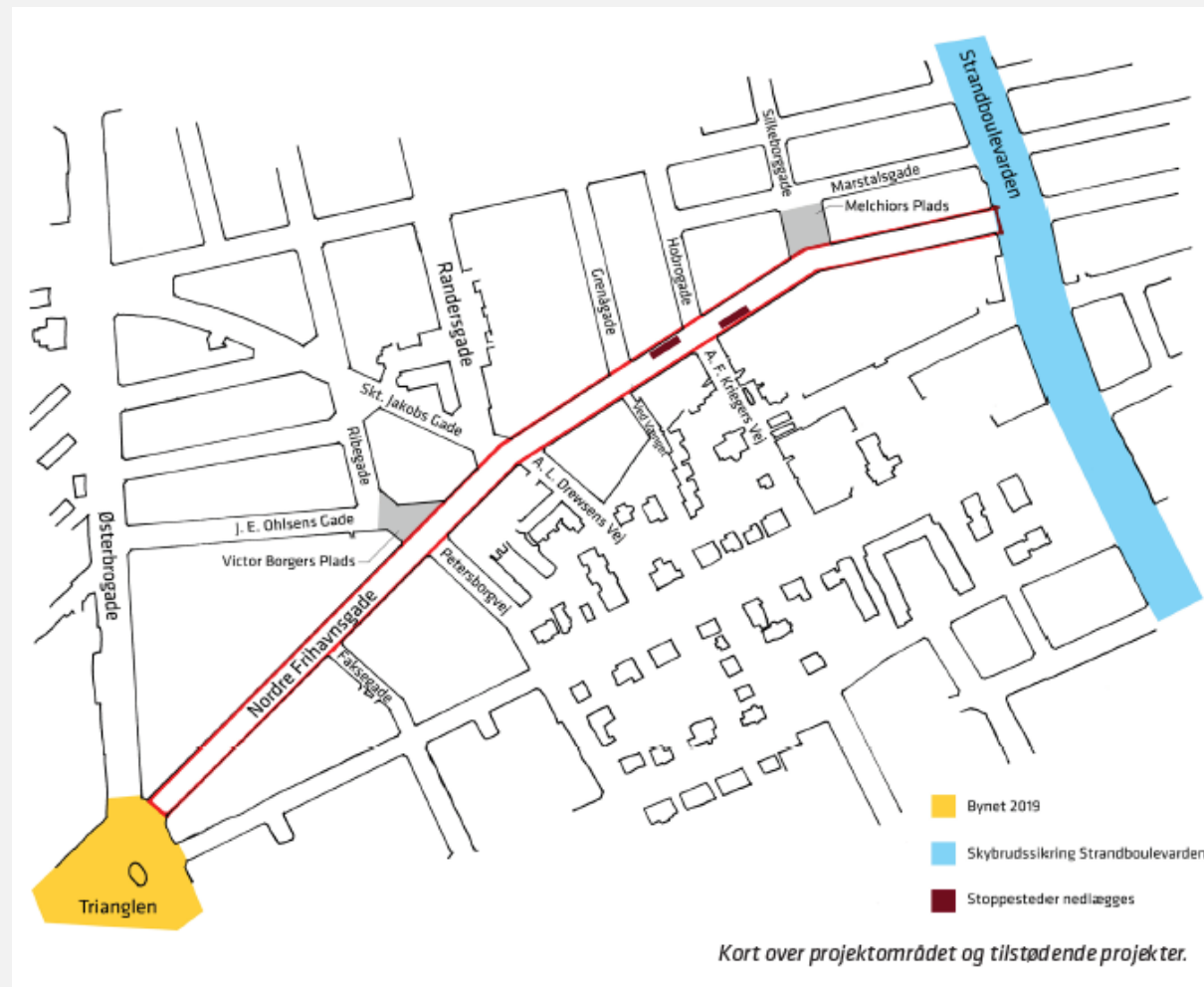
2019: Sweco med LYTT (den gang GHB) vinder udbuddet

2020: Tvist mellem KK og Politi

2021: Transportministeriets afgørelse + hovedprojekt

2022 – 2022: Anlæg

2023: I brugtagning



Forudsætninger

Politisk indstilling:

- 121 p-plads opretholdes
- Bustrafik opretholdes (krav til kørespor)
- Grønnere byrum – beplantning og træer
- 150 – 200 cykelparkeringspladser
- Anlægsøkonomi ~20 millioner

Cykelgade

- Begrebet “cykelgade” har været en del af StVO (tysk færdselslov) siden 1997
- Side 2016 officielt en del af afmærkningsbekendtgørelsen
- En meget overordnet definition for anvendelse i danske vejregler



Cykelgade

- Definition jf. vejreglerne:
 1. Kørebane reserveret til cykel og lille knallert
 2. Kørsel med andre køretøjer kan tillades under hensyn til pkt. 4 – 7
 3. Kørsel med andre kan tillades med undertavle "Kørsel tilladt" suppleret med evt. tidsbegrænsning
(dette betyder, at cyklister skal holde til højre og biler må overhale hvis de ikke er til gene for øvrig trafik)
 4. Maks. 30 km/t
 5. Kørende skal udvise særlig agtpågivenhed
 6. Kørende må ikke være en unødigt hindring
 7. Parkering kun i særligt afmærkede pladser



Cykelgade

- Jf StVO:

1. Forbeholdt cykler – biler kan tillades
2. Cyklister må køre ved siden af hinanden (ikke tilladt i DK jf. Færdselsloven)
3. Overhalende biler skal have en afstand på 1,5 m til cyklisten
4. Maks. 30 km/t
5. Alm. vigepligtsregler er gældende
6. Kan bruges ved en spidstime < 400 (<200 pr retning)
7. Flere cyklister end motoriseret trafik
8. Min 4,0 m bred hvis motoriseret kørsel tilladt
9. Ej gennemkørende motoriseret trafik

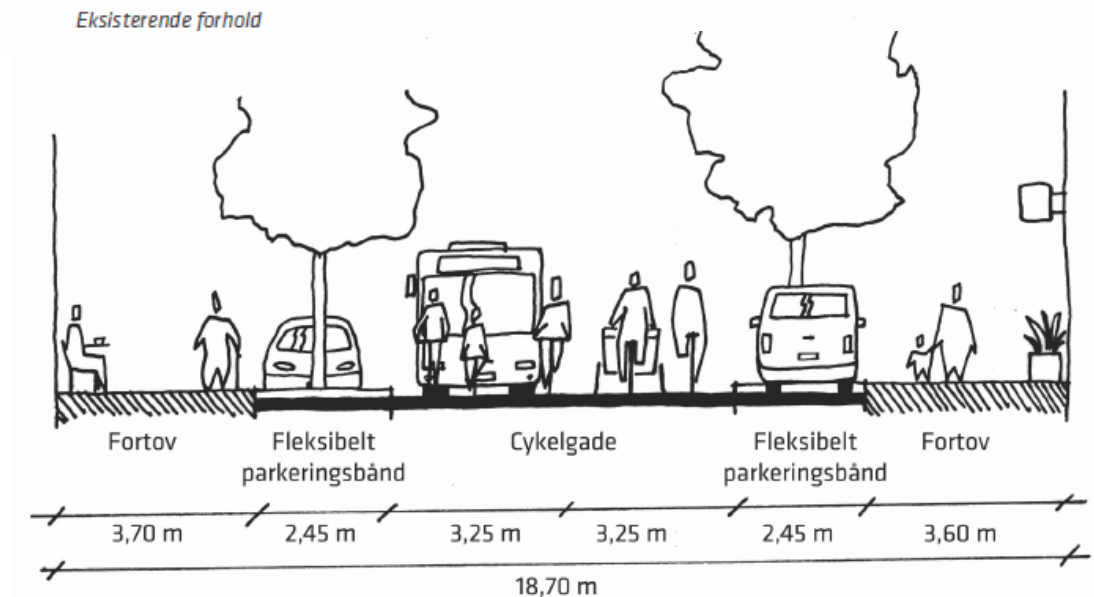
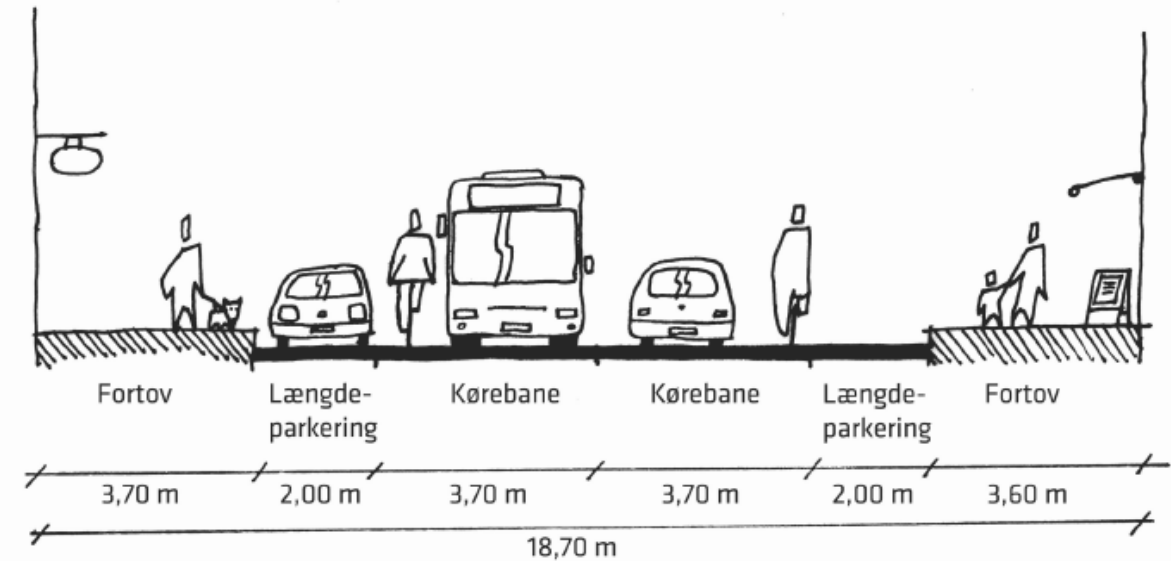




“Grebet”

"Krav til projektet"

- Omdannelse til cykelgade, der er tro mod gadens egenart og funktion som strøggade
- Helhedsgenopretning (nedslidte kørebanestrækninger genoprettes fra facade til facade), se også "Et løft til vejen" og følgende principper var gældende:
 - Cykelgade på kørebanen
 - Fleksibelt parkeringsbånd
 - Fortovsudvidelser



Disponering af vejprofil. Det øverste principsnit illustrerer den nuværende trafiksituation på Nordre Frihavnsgade. Det nederste principsnit illustrerer princippet for cykelgade på kørebanen.

"Succeskriterier" – eller det muliges kunst

- At Nordre Frihavnsgade er en cykelgade og sikkerheden for cyklister er forbedret
- At bilernes hastighed er sænket til maks. 30 km/t og gennemkørende trafik er reduceret med op til 30%.
- At kørebaneareal, fortove og overkørsler er genoprettet og at tilgængeligheden dermed er forbedret fx med nye bordurbånd.
- At bynaturen er styrket med flere træer og frodige underbeplantninger med tilfredsstillende skudtilvækst.
- At fodgængernes muligheder for at krydse gaden er blevet forbedret, sideløbende med sikkerheden og den oplevede tryghed er øget for fodgængerne.
- At fortovene er blevet punktvis udvidet med offentlige opholdsmuligheder for at optimere pladsen til fodgængere og byliv på fortovet.

"Succeskriterier" – eller det muliges kunst

- At længdeparkeringen er udvidet i bredden til et fleksibelt parkeringsbånd, hvor der inden for nærmere definerede strækninger og tidspunkter er mulighed for bilparkering i samme omfang som i dag, mens arealerne på andre tidspunkter anvendes til henholdsvis varelevering, korttidsparkering, cykelparkering uden cykelstativer eller bylivsaktiviteter med mulighed for ophold.
- At der er mindre trafikstøj i gaden bl.a. ved, at belægningen genererer mindre trafikstøj.
- At bussen kan køre gennem gaden med den samme regularitet før og efter projektet.
- At der er etableret op til 200 cykelparkeringspladser med og uden stativ.

Projektområde

Trafikalt grundlag

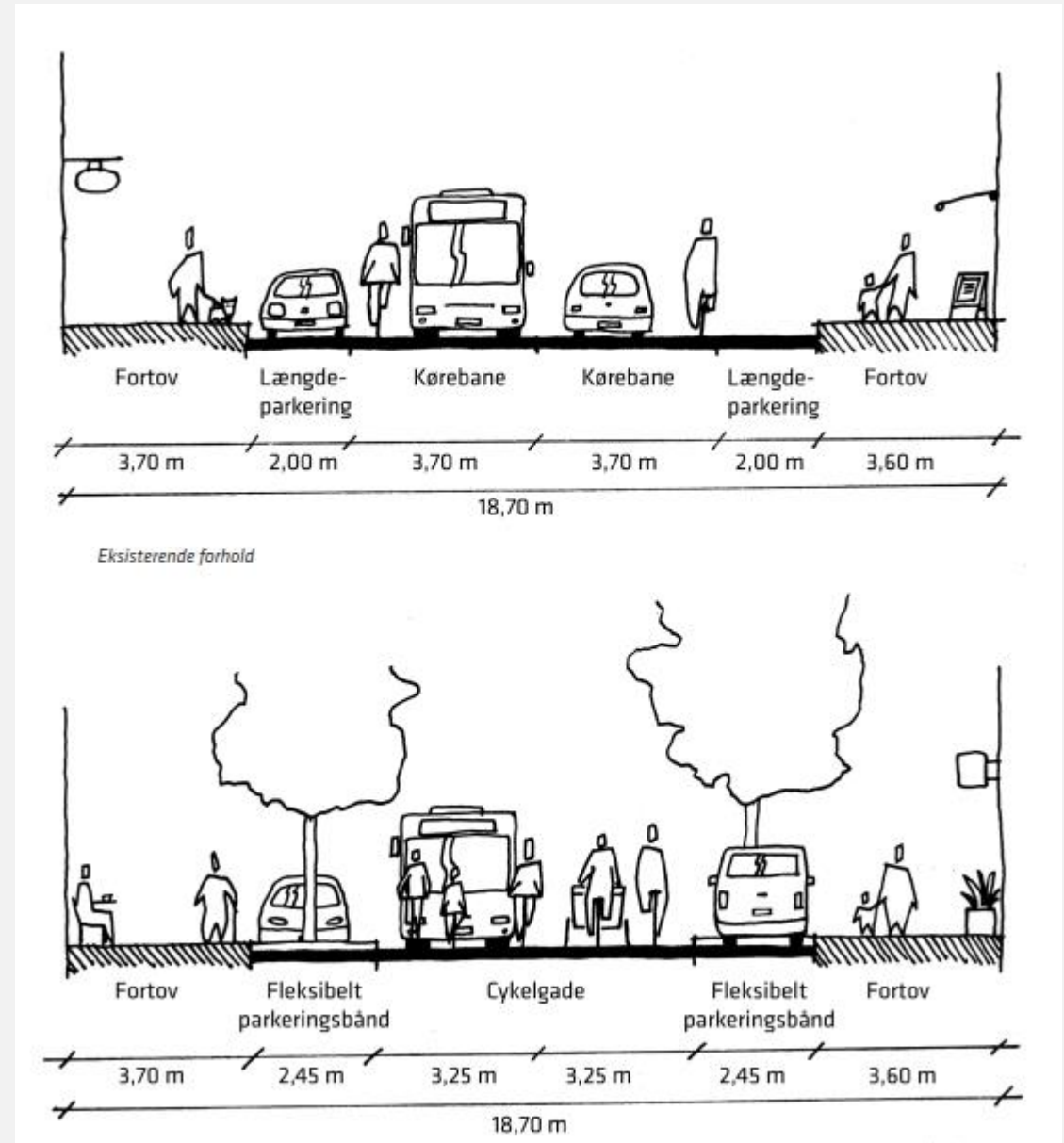
- 4.700 – 3.500 bilister
- 6.700 – 2.300 cyklister
- 5.500 fodgængere
- $V_{85\%} = 40 - 43 \text{ km/t}$
- $V_{\text{snit}} = 30 \text{ km/t}$
- Ca. 1/3 er gennemkørende

Strækningen



Geometri/dimensioner

- Genopretning fra facade til facade
- Et kørebaneareal på 6,5 m
- Brede p-pladser (dooring accidents)
- Flexzoner på 2,45 m (p-pladser, flex-pladser, træer, udvidet fortov)
- Sikring af hastighedsniveau (hævede flader/forsætning)
- Fokuspunkter:
Victor Borges Plads og Melchiors Plads,
fortovsudvidelse og hævede flader
Cykel-p i flexzoner ved skolen, Brugsen og Netto
- Sideveje tilsluttes med gennemgående rækker af kørebane-fliser (Strøggade karakter)
- Indretning/aptering svarende til kendte københavner materialer. Klart arkitektonisk greb



“Tragt”



”Tragt” virkning opnået ved:

- Zonetavler
- Beplantning
- Placering af cykel-p

Fortovsudvidelse og forsætning



Eksempel på forsætning
Udvidet fortov ved skole
Øget cykel-p
Granitafgrænset p-
lommer
Bevidst ingen
"afmærkning":
Mindre vej karakter
Mindre dynamisk effekt

Udfordringerne

- P-pladser, særligt cykel-p
- Træer vs. Ledninger
- Movia (bump/forsætninger)
- Politi



Twist

Politi

- 10 marts 2020 afviste at give samtykke (Færdselslovens § 100, stk.1)
- Begrundelse:
 - Politiet var af den opfattelse, at omdannelsen havde væsentlig betydning for færdselens sikkerhed, afvikling – herunder parkeringspladser og holdepladser for busser
 - Parkering – særlig risiko for cyklister
 - Kørsel fra stoppested uden om forsætning – en bus vil ikke kunne overhale en cyklist grundet køresporet bredde (3,25 m)
 - Cyklister vil være utrygge ved forsætninger (modkørende bus)
 - At der "kun" er 1,6 m til at passere en holdende bus
 - Trafikafviklingen forringes – herunder omlejring til parallelgader (OTM viste en reduktion på 50%)

Københavns Kommune

- Generelt – cykelgade sikre klart og tydeligt signal (færdsel på cyklister præmis)
- Hastighedsniveau ændres ikke væsentligt. Der skiltes til 30 km/t.
- Trafiksikkerheden øges:
 - 30 km/t øger sikkerhed, herunder erfaringer fra London
 - Bredere parkeringsbaner reducerer risikoen for cyklister (døråbning)
 - Et kørespor på 3,25 i sig selv udgør **ikke** en øget risiko
 - Den stringente opdeling af vejen sammenholdt med hastighedsdæmpende foranstaltninger sikre hastighedsniveauet (positiv effekt på trafiksikkerheden)
 - Forbikørsel ved busser vil være på 1,8 m (kendte forhold i KK)

Københavns Kommune – fortsat

- Fremkommelighed/afvikling
 - OTM viser overflytning af trafik til omkringliggende veje. Analyserne viser, at årsagen skyldes andre projekter (omprofilering af Østerbrogade og Strand Boulevarden)
 - OTM kan **ikke** håndtere trafik på gader af Nordre Frihavnsgade karakter idet OTM ikke tager højde for opdeling af ture
 - OTM er kun i begrænset omfang i stand til at vurdere effekten på modal-split (om tiltagene vælger andre transportmidler som kollektiv transport eller cykler)
 - Erfaringer fra ind- og udland viser at cykelinfrastruktur påvirker modal-split
 - OTM viste, at flaskehalsene eksisterer og forværres i mindre omfang (Nordhavnsvej aflaster Østerbro)

Afgørelse

- Transportministeriet vurderer **ikke**, at færdselssikkerhedsmæssige forhold taler imod etableringen af Nordre Frihavnsgade som cykelgade
- Transportministeriet finder endvidere **ikke**, at de potentielle problemer for trafikafviklingen i det nærliggende område, som etableringen kan skabe, er så tungtvejende, at det kan begrunde et afslag på samtykke til projektet.



Opsummering

Opsummering

- Første større cykelgade i København ser ud til at blive en realitet!
- Projektet udarbejdet i tæt dialog med bl.a. borger, handlende og erhvervsdrivende
- Politisk bevågenhed (en form for præcedens for Kommunen med henblik på hastighedsbegrænsning m.v.)
- Gaden løftes æstetisk
- Til gavn for de primære bruger og handlende (cykeltrafik øger omsætning)

Opsummering – fortsat

- Transportministeriet præciserer de generelle forhold for etablering af en cykelgade
 - Cykeltrafikken skal udgøre en væsentlig del af trafikken (særligt ved større trafikmængder)
 - Cykelgader skal ikke etableres på trafikveje med primært gennemfartstrafik
 - Vil i sidste ende bero på en konkret vurdering af de lokale forhold
- Nordre Frihavnsgade er et fint eksempel på betydningen af de trafikale analyser/vurderinger og viden Sweco kan bidrage med.



“

."The more you sweat in peace, the less you bleed in war."