



Bilag 5 Høring

Indhold

- Vesterbro Lokaludvalgs høringssvar af 16. maj.
- Teknik- og Miljøforvaltningens svar.

07-06-2024



Høringsvar vedr. Istedgade etape 4

Vesterbro Lokaludvalg hilser med tilfredshed, at Istedgade etape 4 nu gennemføres, og skal til det fremsendte materiale afgive følgende høringssvar:

Istedgade etape 4 har tidligere været i høring, ligesom der har været en omfattende borgerinddragelse, hvor en lang række borgere, Tove Ditlevsens Skole, Kristkirken og Vesterbro Lokaludvalg har været hørt. Det fremsendte forslag følger langt hen ad vejen de forlag, som kom frem dengang, men afviger også et par steder på en uheldig måde.

Vi kunne i virkeligheden bedre lide de tidligere tegninger – og forstår ikke, hvad der er blevet af dem. Hvad skal det gøre godt for at skippe nogle af de væsentligste indvendinger/input?

Indledningsvis skal Vesterbro Lokaludvalg udtrykke sin forundring over, at forvaltningen vil drøfte hastighedsnedsættelse med politiet. For nuværende er hastigheden ved indkørslen til Istedgade fra Enghavevej tydeligt skiltet med 30 km/t. Vesterbro Lokaludvalg ser ingen grund til, at hastigheden sættes op til 40 km/t.

Derudover har Vesterbro Lokaludvalg følgende bemærkninger til forslaget, startende fra Enghavevej:

1. Vesterbro Lokaludvalg ser gerne, at der sker en tydelig markering af overgangen fra Enghavevej til Istedgade med en let hævet overkørsel med brostensbelægning.

Hastighedsskiltet med 30 km/t bør bibeholdes med den nuværende placering. Der er ingen grund til at hastigheden på de første 20 meter kan øges.

Cykelstierne bør føres helt frem i krydset – det er der plads til.

Den foreslåede højresvingsbane er ny og uheldig. Den vil give anledning til mange konfliktsituationer, da der er

16. maj 2024

Sagsnr.
2024-0178414

Dokumentnr.
2024-0178414-2

Sagsbehandler
Sofie Hougaard Nielsen

Sekretariatet for Vesterbro
Lokaludvalg

Lyrskovgade 4
1758 København V

EAN nummer
5798009800473

ganske mange cyklister, der kører lige ud til bl.a. Vesterbro Bibliotek og Kulturhus og Vega. Det er uheldigt, at bilisterne i den grad prioriteres.

2. I det tidligere forslag var der gjort plads til en "lomme" til en rustvogn og afsætning af handicappede foran Kristkirken. Den bør opretholdes. Der er plads til den ved en mindre indskrænkning af fortovet, og det vil give en ro til de sørgende, at rustvognen kan holde her uden at man skal bevæge sig ud på kørebanen. De foreslåede pudebump ud for Kristkirken er udmærkede, men bør udformes, så de ikke generer rustvogne.
3. Vesterbro Lokaludvalg kan tilslutte sig, at der kommer en fodgængerovergang ved Haderslevgade, som bl.a. kan benyttes af skolebørn til begge de to afdelinger af Tove Ditlevsens Skole på henholdsvis Enghave Plads og Matthæusgade.
4. Lokaludvalget er enig i, at busstoppestedet flyttes for at forbedre oversigtsforholdene, men vil gøre opmærksom på, at der i dag sker en - ganske vist ulovlig - parkering på trods af fuldt optrukne spærrelinjer på den nordlige side af gaden mellem Haderslevgade og Flensborggade til stor gene for busserne. Det bør derfor overvejes at skilte tydeligt med stopforbud her.
5. Udmundingen af cykelstien tværs over Enghave Plads ved Flensborggade bør markeres med en brostensbelægning over fortov for at skærpe opmærksomheden omkring den krydsende trafik for både cyklister og fodgængere. Samtidig bør rampen til cykelstien fra Istedgade gøres bredere, så cyklisternes adgang lettes.
6. Vesterbro Lokaludvalg kan ikke tilslutte sig at fodgængerfeltet ved Flensborggade nedlægges. Vi er opmærksomme på, at de to fodgængerfelter vil ligge noget tættere på end det normalt findes hensigtsmæssigt. Men lige præcis her, hvor Istedgade møder Enghave Plads, vil der qua pladsens og gadens faktiske brug være en betydelig mængde fodgængere, som vil krydse Istedgade uagtet fodgængerfeltets placering. Derfor bør det hævede felt og Toronto-anlægget bibeholdes. Samtidig krydser halvdelen af indskolingsklasserne fra Tove Ditlevsens Skole dagligt dette fodgængerfelt, da to ud af skolens fire KKFO'er ligger nordøst for Enghave Plads. Skulle børnene i stedet krydse ved det kommende fodgængerfelt

Enghave Plads/Haderslevgade, ville de skulle gå på et smallere fortov og krydse både Haderslevgade og Flensborggade på deres vej.

Det er en grundlæggende misforståelse at bruge almindelig trafikplanlægning på dette sted. Vesterbro er i dag et af byens mest tætbefolkede områder. Hertil kommer store mængder turister og folk på besøg i bydelen. Enghave Plads og Istedgade skal derfor ikke trafikplanlægges som om der var tale om Herning eller Haslev, men derimod bør der bruges logikker fra Indre By, hvor der planlægges i forhold til den reelle brug. Og det reelle forhold mellem antallet af gående og bilister. Og det reelle antal krydsende fodgængere.

Hvis vi ikke med denne indsigt får indflydelse på dette punkt, vil vi fremadrettet forsøge vedholdende at få rettet op på denne misforståelse. Og vi kommer ikke til at vedstå os som deltagere i et kompromis – dertil vil fejlen være for stor.

7. Endelig bør belysningen med de særlige karakteristiske lamper over Istedgade ved alle sideveje fastholdes også på etape 4 for at sikre helheden.

Vesterbro Lokaludvalg drøfter gerne de foreslåede justeringer, der, som beskrevet, ligger i forlængelse af borgerhøringerne fra tidligere.

Venlig hilsen

Thomas Egholm, forperson for Vesterbro Lokaludvalg

Teknik- og Miljøforvaltningens bemærkninger

Vesterbro Lokaludvalg har den 16. maj 2024 sendt et hørings svar til forvaltningen vedr. projektet "Istedgade etape 4".

Nedenfor oplistes lokaludvalgets bemærkninger og Teknik- og Miljøforvaltningens bemærkninger.

Vesterbro lokaludvalg hørings svar	Teknik- og miljøforvaltningen bemærkninger
Vesterbro Lokaludvalg ser gerne, at der sker en tydelig markering af overgangen fra Enghavevej til Istedgade med en let hævet overkørsel med brostensbelægning.	Forvaltningen vurderer, at det u hensigtsmæssigt at implementere en overkørsel med brostensbelægning i dette område pga. hensyn til den trafikafvikling med bl.a. bus i rute og af hensyn til støjgener fra brostenene. Løsningen med brostensløsning er tilmed ikke en del af projektets bevilling.
Hastighedsskiltet med 30 km/t bør bibeholdes med den nuværende placering. Der er ingen grund til at hastigheden på de første 20 meter kan øges.	Forvaltningen er enig i ønsket om placeringen af skilte og vil forsøge at placere skilte tættere på krydset ved Enghavevej/Enghave Pl, hvor det eksisterende skilt står placeret.
Cykelstierne bør føres helt frem i krydset – det er der plads til. Den foreslåede højresvingsbane er ny og uheldig. Den vil give anledning til mange konfliktsituationer, da der er ganske mange cyklister, der kører lige ud til bl.a. Vesterbro Bibliotek og Kulturhus og Vega. Det er uheldigt, at bilisterne i den grad prioriteres.	Forvaltningen anerkender, at en afkortet cykelsti kan opleves som en utryk for cyklister, men at det er mere trafikikker løsning på dette sted. Det skyldes, at der ikke er plads til både en højresvingsbane for bilister samt en fremført cykelsti. Det vurderes, at en kombineret lige- og højresvingsbane vil medføre ophobning af biler i Enghavevej krydset. Ved afkortet cykelsti stopper cykelstien før krydset, og cyklister fletter med højresvingende bilister i højresvingsbanen. Risikoen for højresvingsulykker er lav ved afkortet cykelsti og derfor er denne løsning valgt her, hvor der ikke er plads til både fremført cykelsti og separat højresvingsbane. Fremført cykelsti skal jf. Cykelfokus 2024 suppleres med tiltag, der understøtter en sikker krydsning hvilket er en separat højresvingsbane og tilbagetrukket stoplinje som standardløsningen, for at forbedrer trafikikkerheden. TMU kan vælge at prioritere fremført cykelsti over etablering af en separat højresvingsbane ifm. den politiske indstilling.
I det tidligere forslag var der gjort plads til en "lomme" til en rustvogn og afsætning af handicappede foran Kristkirken. Den bør opretholdes. Der er plads til den ved en mindre indskrænkning af fortovet, og det vil give en ro til de sørgende, at rustvognen kan holde her uden at man skal bevæge sig ud på kørebanen. De foreslåede pudebump ud for Kristkirken er udmærkede, men bør udformes, så de ikke generer rustvogne.	Forvaltningen vurderer at en parkeringslomme til en rustvogn ikke er en trafikikkerhedsmæssig optimal løsning, hvor biler krydser cykelstien for at køre ind til en p-plads. Der er risiko for, at skiltningen med forbehold for rustvogn ikke overholdes af andre bilister, hvilket kan føre til, at parkeringslommen bruges af andre biler. Herudover vil rustvognen skulle krydse to kantstene mellem kørebanen og cykelstien og derefter cykelstien og fortovet. Hvis kantstenen sænkes, skaber dette et u hensigtsmæssigt forløb for cyklister mht. trafikikkerhed og tryghed.

	Derudover arbejder Københavns Kommune generelt for at undgå parkering på fortovsarealer i byen.
Vesterbro Lokaludvalg kan tilslutte sig, at der kommer en fodgængerovergang ved Haderslevgade, som bl.a. kan benyttes af skolebørn til begge de to afdelinger af Tove Ditlevsens Skole på henholdsvis Enghave Plads og Matthæusgade.	Forvaltningen er positive over, at lokaludvalget kan tilslutte sig denne løsning, som vi også mener vil være til stor gavn for de mange skolebørn fra Tove Ditlevsens Skole, der skal krydse vejen mellem afdelingerne på Enghave Plads og Matthæusgade.
Lokaludvalget er enig i, at busstoppestedet flyttes for at forbedre oversigtsforholdene, men vil gøre opmærksom på, at der i dag sker en – ganske vist ulovlig – parkering på trods af fuldt optrukne spærrelinjer på den nordlige side af gaden mellem Haderslevgade og Flensborggade til stor gene for busserne. Det bør derfor overvejes at skilte tydeligt med stopforbud her.	Forvaltningen sker ikke muligheder for at etablere flere skilte på strækningen. Ved lokaliteter hvor den eksisterende afmærkning ikke tillader parkering opsættes ikke ekstra skilte ift. parkeringsforbud. Det er politiet og kommunens parkeringsvagter som håndhæver reglerne, og sikrer, at der ikke parkeres ulovligt.
Udmundingen af cykelstien tværs over Enghave Plads ved Flensborggade bør markeres med en brostensbelægning over fortov for at skærpe opmærksomheden omkring den krydsende trafik for både cyklister og fodgængere. Samtidig bør rampen til cykelstien fra Istedgade gøres bredere, så cyklisternes adgang lettes	Forvaltningen er enige i lokaludvalgets ønske om at den dobbeltrettet cykelsti tværs over Enghave Plads ved Flensborggade kan markeres med en chaussestensbelægning. Forvaltningen tilretter projektforslaget i næste fase, så der kommer chaussesten over fortovet for at skærpe opmærksomheden omkring den krydsende trafik.
<p>Vesterbro Lokaludvalg kan ikke tilslutte sig at fodgængerfeltet ved Flensborggade nedlægges. Vi er opmærksomme på, at de to fodgængerfelter vil ligge noget tættere på end det normalt findes hensigtsmæssigt. Men lige præcis her, hvor Istedgade møder Enghave Plads, vil der qua pladsens og gaden faktiske brug være en betydelig mængde fodgængere, som vil krydse Istedgade uagtet fodgængerfeltets placering. Derfor bør det hævede felt og Toronto-anlægget bibeholdes. Samtidig krydser halvdelen af indskolingsklasserne fra Tove Ditlevsens Skole dagligt dette fodgængerfelt, da to ud af skolens fire KKFO'er ligger nordøst for Enghave Plads. Skulle børnene i stedet krydse ved det kommende fodgængerfelt Enghave Plads/Haderslevgade, ville de skulle gå på et smallere fortov og krydse både Haderslevgade og Flensborggade på deres vej.</p> <p>Det er en grundlæggende misforståelse at bruge almindelig trafikplanlægning på dette sted. Vesterbro er i dag et af byens mest tætbefolkede områder. Hertil kommer store mængder turister og folk på besøg i bydelen. Enghave Plads og Istedgade skal derfor ikke trafikplanlægges som om der var tale om Herning eller Haslev, men derimod bør der bruges logikker fra Indre By, hvor der planlægges i forhold til den reelle brug. Og det reelle forhold mellem antallet af gående og bilister. Og det reelle antal krydsende fodgængere.</p>	<p>Forvaltningen anerkender, at Vesterbro er et af byens mest tætbefolkede områder med en høj andel af gående trafik. Vi er enige i, at der skal tages særlige hensyn i planlægningen her, ligesom i Indre By. Dog kræver hensynet til den samlede trafikflow og sikkerhed, at vi må foretage disse justeringer.</p> <p>Forvaltningen vurderer ikke det er en god at etablere et ekstra fodgængerfelt ved Flensborggade. En af hovedårsagerne er, at placeringen af to fodgængerfelter så tæt på hinanden ikke anses for trafikmæssigt hensigtsmæssigt. Dette kan medføre øget risiko for trafikulykker, da bilister og cyklister ikke vil forvente så mange krydsende fodgængere på så kort afstand.</p> <p>For at imødekomme de mange fodgængere, inklusive skolebørnene, vil der i stedet blive etableret en hævet flade og en midterhelle ved det kommende fodgængerfelt ved Enghave Plads/Haderslevgade. Forvaltningen vil arbejde for optimere krydsningshellen i detailprojektering med en bredere krydsningshelle. Denne løsning anses som trafiksikkerhedsmæssigt optimal, da den vil sænke hastigheden for bilerne og give fodgængerne et sikkert sted at krydse vejen.</p>

<p>Hvis vi ikke med denne indsigelse får indflydelse på dette punkt, vil vi fremadrettet forsøge vedholdende at få rettet op på denne misforståelse. Og vi kommer ikke til at vedstå os som deltagere i et kompromis - dertil vil fejlen være for stor.</p>	
<p>Endelig bør belysningen med de særlige karakteristiske lamper over Istedgade ved alle sideveje fastholdes også på etape 4 for at sikre helheden.</p>	<p>Forvaltningen er enige med lokaludvalget. De nuværende karakteristiske lamper udskiftes ikke, men der opsættes nye ved fodgængerfeltet for at sikre tilstrækkelig belysning i krydsningspunktet. Der arbejdes videre med at de nye lamper matcher de eksisterende.</p>