

Byudviklingsgruppen februar 2025

Næste møde i gruppen er d. 26 februar.

Mobilitet og Trafik

Borgernes forslag til vejgenopretning:

- Der blev præsenteret og godkendt et skema, der samlede op på borgernes henvendelser om vejgenopretning.
- Derudover havde gruppen forslag til nogle få ekstra steder til hvor der var behov for vejgenopretning og spørgsmål til hvordan processen foregår og hvordan borgere i Indre By blev informeret om vejgenopretning.

Den tværgående mobilitetsanalyse for hovedstadsregionen.

- Vi drøftede kort analysen og de visioner, pejlemærker samt forslag til projekter, som rapporten kommer ind på.
- Hvordan forslaget fra trafikministeriet, om at de skal godkende ændringer med nedsat hastighed på større veje, kan forhindre projekter i analysen.
- Vi vil på et fremtidigt møde tale om de projekter, som der foreslås, og hvordan de passer til trafikken i Indre By.

Byrum og arkitektur

Godkendelse af hvilke emner, som vi kan tage op ved møder med eksterne

- Et dokument med emner, der er vedhæftet denne dagsorden, blev godkendt.

Et kommende byggeri på Esplanaden 30

- Vi drøftede, hvordan huset, som det ser ud nu passer ind i området. Der er forhold som hældningen på taget og udseendet af vinduer, der kan tilpasses området bedre.
- Vi drøftede hvordan vi kunne tage et møde med bygherren om dette.

En forberedende gruppe under byudviklingsgruppen, arbejder med hvordan vi kan beskrive emnet arkitektur i byudviklingsgruppen

- Der arbejdes nu på en revision/præcisering af tema tre arkitektur i bydelsplan. Dette haster mest, da der snart er en revision af bydelsplanen og bydelsplanen kan bruges til at kvalificere høringssvar.
- Der er fokus på facader og tage i arbejdet. Der arbejdes også med begreberne identitet og identitetskabelse (jf.KP24) og hvilken indflydelse bygninger har på bymiljøet.
- Desuden drøftes det, om ordet bebyggelsesgrad bør erstattes af bebyggelsesprocent, fordi der i kommuneplanens generelle bestemmelser for boliger (B) anføres bebyggelsesprocent og ikke bebyggelsesgrad.

Jf [Boliger \(B\) | Københavns Kommuneplan 2024](#)

Cykelgruppen

I vil på de næste fire sider se en opsamling fra cykelgruppen fra gruppearbejdet på borgermødet om cykelparkering i oktober. Opsamlingen kommer ind på de overordnede linjer i borgernes ønsker og hvad gruppen kan gøre herfra.

Borgermøde om Cykelparkering den 31.oktober.2024

Opsamling på Workshop-delen.
Ved Cykelgruppen, den 20.1 2025

Til borgermødet var der 100 besvarelser fra grupperne, i den afsluttende workshop. Svarene er samlet under 7 overskrifter/temaer, der bedst dækker emnerne i de enkelte gruppers spørgeramme, der forelå til workshoppen. Først er der en opsamling af besvarelserne, og derefter anbefalinger og forslag til konkrete tiltag eller en diskussion af løsninger.

Dette dokument repræsenterer udover opsamlingen, mulige anbefalinger til hvordan der kan arbejdes videre med materialet fra borgermødet.

Alle 7 temaer er præsenteret i en ikke-prioriteret rækkefølge og debatteret i Cykelgruppen.

1. Adfærd og adgang til cykelparkering
2. Udlejningscykler på offentligt sted og "stamsted"
3. Private og kommercielle aktører
4. Ideer til cykelparkering
5. Ladcykler og parkering
6. Forslag til strukturelle ændringer
7. Vejindretninger og cykelkultur

1. Adfærd

Opsamling og kommentar

1. Her er der fokus på kultur og aflæring og ny læring. Det kunne adresseres med kampagner og omtaler og nok ikke regler, men en (individuel) motivation. Som kunne overlades til adfærdsfolk og nogen der ved noget om nudging og den psykologi, der skal til for at man får et "socialt adfærdsproblem" på gadeplan løst.
2. Forudsat at der er faciliteter og praktiske cykelstativer, lige præcis de steder, hvor vi skal bruge dem. Det er der ønsket om, flere steder i svarene. Altså konkrete løsninger mangler, fordi adfærd og hvilke konkrete muligheder hænger sammen. Hvis noget skal ændres.

Hvilke konkrete tiltag, kunne der sættes ind med?

- Er det et samspil af både adfærd og konkrete rationelle løsninger og lovgivning?
- Vi er mange forskellige typer, der cykler på forskellige typer af "cykler" Og har forskellige parkeringsbehov. Hvad kan man anbefale - at undersøge det adfærdsmæssigt over en fælles kam og derefter involvere de ansvarlige?

2. Udlejningscykler på både offentligt areal og stamsted

Opsamling af besvarelser

1. I forhold til udlejningscykler efterlyses nogle mere stramme og regulerende tiltag: Afgifter og depositum, ansvarsplacering og forpligtigelse.

2. Måske skal udlejefirma indgå i et forpligtende samarbejde til løsninger af parkeringen og tjek af geofencing systemets omfang.
3. Få etableret særlige markerede parkeringszoner. Håndhæve regler og have virksomme sanktioner. Have fokus på skiltning og markering og særlige zoner.
4. Udlejecykler bør placeres med ansvarlighed og det må faciliteres, styret ved hjælp af helt konkrete tiltag, både overfor udlejere og faste tilgængelige rammer for lejere. Kig på udlandet og Malmø, de har smartere løsninger.
5. Det rammer ikke så udpræget vores egen parkeringsdisciplin, men der er mindre plads, på cykelstier og parkeringsområder og det bliver mere og mere tydeligt.

Hvilke konkrete tiltag, kunne der sætter ind med?

- Turister må gå til de markerede zoner for at slippe af med deres cykel. Ellers skal det koste, for der er tilsyneladende en uens styring af det. Og et felt i uoverskuelig udvikling.
- Begrænse antallet og stramme op på rammer og adfærd?
- Når tilladelser skal fornys, skal både antal af cykler og cykeludlejere, tages op til kritisk vurdering ?

3. Private og kommercielle aktører (beboerforeninger, butikker m.m)

Opsamling og kommentar

1. Det lyder som om det er de private udlejerers ansvar og forvaltningen, der må indgå i et samarbejde omkring rådgivning, løsninger og konkurrencer. Så baggårdene kan forblive de væsentligste cykelparkerings område. Og fortovene har faciliteter, rammer og lovgivning, der kan understøtte god cykelparkering.
2. Det er næsten det sværeste problem at løse, nemlig i grænsefladen mellem husene, det fælles offentlige område. Der hvor vi bor, der hvor butikkerne stadig ligger og fortove og cykelstierne kæmper om pladsen og privilegier, i indre by.
3. Især hvor der ikke er bylivsgade, eller bilfri gader, eller de brede fortove og cykelstier, og afmærkede cykelparkeringspladser.
4. Evt. offentliggøre en kampagne "Inspiration til løsninger" for at invitere til nytænkning hos brugere og designere?

Hvilke konkrete tiltag, kunne der sættes ind med ?

- Hvad kan der gøres i forhold til det private område? Og hvem skal initiere det?
- Når der findes løsninger, skal man også se på behovene hos hhv. beboere og for personer, der besøger: butikker, kulturliv mm.

4. Idéer til cykelparkering

Opsamling og kommentar

Denne gruppe er lidt i familie med: Vejændringer. Og har en konkret fokus på ideer og løsninger, der er forsøgt.

Cykelbutlere og metrokældre, bycykler og hurtigt virkende Praj-funktion. Bycykler som I Paris, som er vellykkede. Og øget cykeloprydning. Det er konkrete og meget rimelige fokuseringer.

Der er flere spørgsmål til løsninger – Fulldautomatisk? Ubenyttede cykelstativer? Udnytte metrokældre? Og hotspots til ny mobilitetskultur. Der er forslag om forbedringer af opladning, skiltning og fleksibilitet på gaderne.

Hvilke konkrete tiltag, kunne der sættes ind med her?

- Genindføre og forny de gamle tiltag?
- Hvilke nye burde undersøges og etableres i større skala?

5. Ladcykler

Opsamling og kommentar

1. På den ene side - Ladcykel-familierne, var ikke så synlige ved workshop.
2. Men det kom frem til at der ladcykel – parkerings-opgaven, må løses både hjemme i gaden/gården og ude i byen. er et stigende behov for at sikre dem og få plads til dem, uden at genere trafikken. De er fremtiden i både den gamle og ny bystruktur.
3. Men hvor stor er ladcykel-revolutionen egentlig, og hvordan løses parkeringen, de næste 5-10 år?

Hvilke konkrete tiltag, kunne der sættes ind med her?

- Ladcykel-parkering på nedlagte p-pladser.
- Ladcykel-problemer for beboere skal også løses

6. Forslag til strukturelle ændringer

Opsamling og kommentar

1. Nummerplader til cykler – større ansvar
2. Prioritering af pladsen til beboerne vs. kommerciel vs. Turisme
3. Ved byggetilladelse til ombygning skal cykler tænkes med som en holdbar løsning.
4. Vend trafikhierarkiet om med fokus på børn først

Hvilke konkrete tiltag, kunne der sættes ind med her?

- Her er alle gode ideer med og flere vigtige kommentarer samlet op.

- Man kunne stikke spaden et lag dybere og servere alle forslag og tanker for de ansvarlige myndigheder, som en liste. Vi vil gerne vide mere om og hvordan KK kan forholde sig til de 9 punkter. Det ville være et godt udbytte af et Borgermøde.

7. Vejændringer

Opsamling og kommentar

Under denne overskrift er samlet flere af de svar der, drejede sig om cykeltrafik og cykelstier. De er med her, da de peger henimod et kommende Borgermøde om cykeltrafikken, cykelkulturen og vores adfærd.

1. Hastighedsbegrænsninger på såvel biler som cykler.
2. Radikale ændringer af gadestruktur og begrænsninger og linjer, der skal følges.
3. Der bør være klarere adskilte rum til cykler o.a. Eller bilerne helt væk fleres steder.
4. Brede fortove, eller ingen cykler der. Evt. brug af de nedlagte bilparkeringspladser.
5. Se på adskillelsen mellem cykel/fodgængere med fokus på fodgængere, de svageste trafikanter

Hvilke konkrete tiltag, kunne der sættes ind med her?

- Hvordan understøttes rammerne for bedre cykelparkering og cykelkultur, og hvordan kan bedre indretning af gaderne i indre by, bidrage til det?