

Teknik- og Miljøforvaltningen

Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen har den 7. maj 2012 sendt ”Handlingsplan for Grøn Mobilitet” i høring med svarfrist den 17. juni 2012.

Borgerdialog

Lokaludvalget har givet borgerne mulighed for at kommentere på sagen på lokaludvalgets hjemmeside. Ingen har benyttet sig af muligheden.

Lokaludvalgets holdning

Lokaludvalget ser positivt på Handlingsplanen ”Grøn Mobilitet”, idet den udgør et katalog af tiltag i retning af at gøre transporten mere bæredygtig, dvs. reducere transportens belastning af klima og miljø, ikke mindst til gavn for Indre By. Nedenfor er en række konkrete forslag, som kan indgå i forvaltningens videre arbejde med grøn mobilitet.

1. *Initiativer, der prioriterer alternative transportformer, bør overvejes*
Kommunens prognose for vækst i bilejerskab og biltrafkarbejde, der er udgangspunkt i planarbejdet for udbygning af den kollektive trafik, viser et stigende bilejerskab blandt københavnere. Indre By Lokaludvalg foreslår dels, at den prognose for bilejerskab revurderes i lyset af, at man med Grøn Mobilitet-handlingsplanen tillige forventer vækst i anvendelsen af andre transportformer og set i lyset af, at der alt andet lige skal etableres nye vej- og parkeringsanlæg til at håndtere den forventede vækst i bilejerskab for at få plads til væksten i alle transportformer. Indre By Lokaludvalg mener, at Der er behov for initiativer og investeringer, der mere offensivt end nu prioriterer alternative transportformer til bilismen. Der er især behov for alternativer til den gennemkørende biltrafik uden ærinde i Indre By.

15-06-2012

Sagsnr.
2012-84092

Dokumentnr.
2012-467954

2. *Cykelparkering i samarbejde med bygningsejere*

Indre By Lokaludvalg foreslår, at Kommunen samarbejder med bygningsejere om at informere om, hvorledes man må parkere sin cykel på fortovet, ligesom parterne bør samarbejde om, hvordan man får løst behovet for cykelparkering på de steder, hvor kaotisk cykelparkering foran bygninger og butikker er størst.

3. *Intensivering af Cykelgrib-ordningen*

Kommunen kan selv gøre noget for at skabe mere plads til cykelparkering, nemlig med en løbende indsats i forhold til ”langtidsparkerede” efterladte og stjålne cykler. Kommunens cykelgrib-ordning bør genoplives og intensiveres og fx kombineres med en fremlysning af de indsamlede cykler på et website.

4. *”Smarte” cykel/busgader*

Flere cykel/busgader i stil med Nørrebrogade vil fremme den grønne mobilitet. Indre By Lokaludvalg foreslår, at Kommunen undersøger mulighederne i Indre By for at etablere ”smarte” cykel/busgader, som kan anvendes af den motoriserede trafik til hverdag, men som er forbeholdt busser og cykler mellem fredag kl. 17:00 og mandag morgen kl. 7:00. Initiativet kan udvides efter 2016, når metrobyggeriet indstilles, til at gælde hele ugen, men med adgang til, at specialkøretøjer kan købe en daglicens.

Lokaludvalget foreslår, at strækningen

Vendersgade/Nørregade/Gl. Torv/Nytorv/Rådhusstræde får denne status. Eventuelt kan motoriseret trafik på Nørregade tillades, hvis man effektivt lukker af for gennemkørende trafik ved Gl. Torv og ved Krystalgade.

5. *H.C. Andersens Boulevard på cyklisternes vilkår*

En indretning af de mest centrale gader til fordel for cyklisterne vil fremme grøn mobilitet. Indre By Lokaludvalg foreslår en cykelsti på hele HC Andersens Boulevard, så cyklisterne ikke skal køre på lokalgaderne, som reelt er parkeringspladser.

Indre By Lokaludvalg foreslår desuden, at højresving bør forbydes for den motoriserede trafik på H.C. Andersens Boulevard mod Rysensteensgade, Niels Brocks Gade, Ny Kongensgade, Vesterbrogade, Jernbanegade og Studiestræde.

Endelig foreslår lokaludvalget, at lyskryds på HC Andersens

Boulevard synkroniseres, så trafikken afvikles med en hastighed af 30 km/t.

6. *Omfordeling af arealerne i byrummet til fordel for andre transportformer end bilisme*

Handlingsplanen forholder sig ikke til fordelingen af arealet i byrummet mellem de forskellige transportformer. Indre By Lokaludvalg foreslår en omfordeling af arealerne til fordel for andre transportformer end bilisme.

Følgende steder foreslår vi færre kørebaner til biler. Arealerne kan i stedet få status som grønt område eller anvendes til cykelsti eller fodgængerareal.

- a. Åboulevarden
- b. Fredens bro
- c. Søgaderne
- d. Sølvgade
- e. Østerbrogade
- f. Dag Hammerskjolds Alle
- g. Vesterbro Passage (Vesterbrogade)
- h. Frederiksborggade
- i. Gothersgade
- j. Bredgade
- k. Søgaderne
- l. Voldgaderne
- m. Langebro
- n. Knippelsbro

7. *Fremme af tryghed i fodgængerområder*

Det fremgår af initiativ 8: Fodgængernetværk, at ”fodgængernetværket skal tænkes sammen med cykelruter og motionsstier, og netværket skal forsynes med vejvisningsskilte med informationer om gåafstande og gåtid.”

Men det skal være trygt at være fodgænger, så Indre By Lokaludvalg foreslår skiltning af forbuddet mod cykling i fodgængerområder på dansk og på engelsk. Det kan suppleres med et særlig fodgænger-ikon (piktogram) på fodgængerområdet i lighed med det kendte cykel-ikon på cykelbaner.

8. *Cykling på Strøget og på Købmagergade*

Cykling på Strøget og på Købmagergade er et særligt problem for

fodgængerne, som der ikke umiddelbart er løsninger på. Men man kan sætte fokus på problemet ved at udskrive en konkurrence om forslag til løsninger.

9. *Ældre, handicappede og børnefamiliers særlige transportbehov*

Grøn mobilitet-handlingsplanen forholder sig ikke til ældre, handicappede og børnefamiliers særlige transportbehov.

Indre By Lokaludvalg foreslår, at den kollektive trafik til og fra Indre By indrettes på disse gruppers vilkår, dvs. transportformen skal være tilgængelig og behagelig at benytte. Det kunne være letbaner og/eller busser i egen tracé.

Konkret mener vi, at en letbane i fortsættelse af den foreslåede letbanelinje ad Frederikssundsvej via Nørrebrogade-Gothersgade-Bremerholm-Knippelsbro-Amagerbrogade og videre ud på Amager vil øge den grønne mobilitet blandt de nævnte grupper.

10. *Bilfrigader som pilotprojekter*

Mobilitetsmønsteret i weekenden og på helligdage er anderledes end på hverdage. Indre By Lokaludvalg foreslår, at man i handlingsplanen forholder sig til dette. Det kunne være med en tilføjelse til tekstafsnittet om bilfrie gader, s. 55:

"Som et tredje pilotprojekt indføres der i hele eller dele af Søgaderne hel eller delvis bilfri weekender og helligdage i en periode af et år med efterfølgende evaluering".

Bilfrie dage sikrer, at der er folkeligt fokus på behovet for færre biler i byen. Tiltagene skal ses som led i en folkelig forankring og tilpasningsproces. I forbindelse med de bilfrie dage kunne man overveje at stille ladcykler og/eller el-cykler til rådighed for borgerne, så der tilmed kom fokus på omstilling af transportformer.

11. *Yderligere initiativer til fremme af grøn delebilisme*

Indre By Lokaludvalg ser positivt på de foreslåede initiativer til fordel for delebilisme, men foreslår dem suppleret med:

- a. En gennemgribende undersøgelse/afdækning af potentialet for en udbredelse af delebilisme i København, hvor man indhenter erfaringer fra andre europæiske lande.

- b. Flere dedikerede p-pladser til delebiler i byrummet
- c. Fremme af miljøvenlige taxaer /el-taxaer i det københavnske byrum gennem kontakt til bl.a. Dansk Taxanævn
- d. Etablering af en pulje, som delebil-organisationerne kan få støtte fra til indkøb af flere el-delebiler
- e. Afsæt op til 15 % af Indre Bys p-pladser (inklusive rød zone) til delebiler, således at alle nuværende bilejere i Indre By principielt kan serviceres med delebil, frem for egen bil.

12. Yderligere initiativer til fremme af brugen af cyklen

Indre By Lokaludvalg foreslår følgende initiativer til fremme af brugen af cyklen som transportmiddel:

- a. Kampagner, der skal øge antallet af cykeltaxaer og fremme brugen af dem som transportmiddel, fx i forbindelse med by-events.
- b. Flere overdækkede cykelparkeringssteder for pendlere i forbindelse med stationerne, hvor folk kan få repareret og vedligeholdt cykler.

13. Mindsk søgetrafikken

Grøn mobilitet handler også om, at mindske unødige bilkørsel. Søgetrafik efter parkeringspladser er et eksempel på mobilitet, der ikke er grøn.

Indre By Lokaludvalg foreslår, at timeparkering i Indre By omlægges til 85 %-princippet, så priserne lægges på et niveau, hvor kun 85% af pladserne ved en blok eller i et mindre kvarter bliver anvendt. Der vil således altid være omkring 15 % ledige pladser, så bilister, der gæster kvarteret, ikke skal søge efter en p-plads.

14. Markedspris på beboerlicenser

Parkeringspladser har en pris på markedet og parkering af privatbiler bør ikke subsidieres af staten og kommunen. Indre By Lokaludvalg foreslår, at man undersøger, hvad der er markedsprisen og lægger prisen for beboerlicens og virksomhedslicens på dette niveau til fremme for den grønne mobilitet. Endvidere bør kommunen komme med et udspil til, hvordan parkering i gårdrum hindres; ikke mindst i gårdrum, som kommunen selv ejer.

15. *Mindstekrav til p-pladser ved nybyggeri*

Frem for krav til antal bil-parkeringspladser bør man stille krav om antal cykelparkeringspladser ved nybyggeri af såvel erhvervsbyggeri som privat- og almennyttigt boligbyggeri. Markedet kan styre dimensioneringen af bil-parkeringspladser. Eksisterende almennyttigt boligbyggeri skal i øvrigt kunne nedlægge p-pladser, således at denne plads kan anvendes til ekstra boliger, fællesfaciliteter eller rekreative arealer.

16. *Slut med erstatnings p-pladser*

For at fremme den grønne mobilitet foreslår Indre By Lokaludvalg, at der ikke længere skal etableres erstatnings p-pladser, når der nedlægges p-pladser af den ene eller anden grund. Hvis der etableres nye parkeringspladser i et kvarter, foreslår Indre By Lokaludvalg, at der nedlægges vejsideparkering inden for en radius af 600 meter.

17. *Sikre skoleveje*

Sikre skoleveje vil ans pore forældre og børn til ikke at benytte bilen til skolen. En trafikforsker har i en interview-undersøgelse konstateret, at børnene selv foretrækker at cykle til skole, men at de bliver kørt i bil, fordi forældrene frygter for deres sikkerhed. Indre By Lokaludvalg foreslår, at kommunen interviewer børn og forældre i Indre By for at undersøge problemets omfang og frem for alt iværksætte løsninger med bilfri skolekørsel. Målet er, som beskrevet i handlingsplanen, fleksible gaderum: En skolevej, der lukkes for biltrafik om morgenen, fungerer som legegade i løbet af dagen og som almindelig adgangsvej for biler efter kl. 18.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,
formand