



Bilag 1: Gennemgang af høringsvar vedr. skråparkeringsprojekter

Teknik- og Miljøforvaltningen har i perioden 17. maj – 28. juni 2013 haft en række skråparkeringsprojekter i høring hos lokaludvalgene i de berørte bydele. Dette notat gennemgår de indkomne høringsvar samt forvaltningen kommentarer hertil. Notatet er opdelt efter bydele. Der henvises i øvrigt til bilag 2 for oversigt over konkrete ændringer af projekterne bl.a. som følge af høringen.

Østerbro

Østerbro er langt den mest berørte bydel med 22 projekterede gade-strækninger. Østerbro Lokaludvalg har været meget aktive i høringsprocessen og forvaltningen har flere gange været repræsenteret på møder og samlinger for at besvare spørgsmål og modtage kritik. Således har repræsentanter for forvaltningen deltaget i Østerbro Sundhedsweekend, hvor en særskilt stand var indrettet til præsentation af skråparkeringsprojektet og der har endvidere været afholdt byvandring og borgermøder også med forvaltningens deltagelse. På lokaludvalgets hjemmeside har borgere i høringsperioden haft mulighed for at give deres mening til kende, og disse bemærkninger samt enkelte kommentarer som forvaltningen har modtaget direkte fra borgere i bydelen, er også medtaget i nedenstående gennemgang.

Østerbro Lokaludvalgs høringsvar består af tre overordnede betragtninger, en række specifikke kritikpunkter og slutteligt tre anbefalinger. Lokaludvalget har vedlagt de på hjemmesiden indkomne borgerkommentarer som bilag, men inddrager i øvrigt ikke disse i selve høringsvaret.

Lokaludvalget tilkendegiver:

- at projektet i for høj grad er koncentreret på indre Østerbro indenfor Jagtvej-Strandboulevarden-linjen, at der ikke er brug for de mange ekstra pladser og at den belastede parkeringssituation på hele Østerbro i stedet kan løses med en udvidelse af betalingsområdet til nord for denne linje.
- at omfanget af gader er for omfattende, hvilket blandt har umuliggjort borgerdialog om de enkelte projekter.
- at der i projekteringen ikke er taget tilstrækkeligt hensyn til byrum, cyklistfremkommelighed, cykelparkering og tilgængelighed.

De anbefaler på den baggrund, at projektet trækkes tilbage, at betalingsområdet udvides til ydre Østerbro og at lokaludvalgene fortsat – og på et tidligere tidspunkt - inddrages i skråparkeringsprojekterne.

11-07-2013

Sagsnr.
2013-0163096

Dokumentnr.
2013-0163096-2

Sagsbehandler
Søren Lindgreen

Sekretariatet

Islands Brygge 37
Postboks 446
2300 København S

Telefon
3366 3157

E-mail
sorenl@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009483041

Forvaltningens bemærkninger:

Forslaget om udvidelse af betalingsområdet har ikke umiddelbart relevans i denne høringssammenhæng. Derudover vil det næppe have gunstige konsekvenser for Indre Østerbro, hvis der også på Ydre Østerbro blev indført betalingsparkering, da det må formodes at gæster mv. i dag i nogen grad parkerer uden for området. Således tyder forvaltningens tællinger på, at det store parkeringspres på Indre Østerbro skyldes et højt bilejerskab blandt beboerne snarere end fremmedparkering, hvilket blandt andet kan ses på, at der udstedes flere beboerlicenser end der er gadeparkeringspladser.

Endvidere viser en netop afsluttet undersøgelse blandt beboerlicensindehavere et udbredt ønske på netop Østerbro om flere parkeringspladser. Forvaltningen kan dermed konstatere, at der ikke er overensstemmelse mellem lokaludvalgets holdning til skråparkering og en stor del af borgernes ønsker / behov. Spørgsmålet om udvidelse af betalingsområdet bliver i øvrigt behandlet sideløbende under p-strategien, idet forvaltningen med P-aftale 2011 blev pålagt at komme med et oplæg til, hvordan parkeringsproblemerne i randområdet kan løses.

Den politisk vedtagne tidsplan for anlæggelse af skråparkering fordrer et vist eksekveringstempo. Forvaltningen har i og med denne høringsproces deltaget i flere begivenheder, end antallet af interesserede borgere umiddelbart har kunnet berettige til. Endvidere har lokaludvalget i deres høringssvar - i modsætning til de borgere som har givet deres mening til kende - valgt ikke at forholde sig til de konkrete projekter. Forvaltningen kan derved være gået glip af vigtig information om de enkelte projektstrækninger, som ville kunne anvendes i den fornyede projektering.

Skråparkering medfører nødvendigvis en omprioritering af gaderummet. Der er taget hensyn til alle andre forhold i videst muligt omfang, og høringen er netop iværksat for at få konstruktive input fra lokale ift. enkeltelementer på de enkelte gadestrækninger. Alle gængse standarder ift. fortovsbredde, fremkommelighed mm. er overholdt. Ift. cykelparkering, opsættes der cykelstativer på hjørneudbygninger og ved spærreflader i det omfang det overhovedet er muligt. De cykelstativer som ikke kan integreres i projekterne nedtages. Dette vil især gælde cykelstativer, som er opsat af private enten efter tilladelse eller uden tilladelse. Se nedenfor for flere bemærkninger, hvad angår cykelparkering

Uddrag af indkomne kommentarer fra borgere på Østerbro:

Bjørn Westerbeek Dahl henstiller blandt andet til, at andre gadestrækninger end de udvalgte dobbeltrettes for cykellister, at der lægges

ny asfalt, hvor der tidligere har været parkeringsplader og efterlyser flere cykelparkeringspladser.

Forvaltningens bemærkninger:

Der er ingen af de fremlagte gadestrækninger, hvor der fremover ikke opretholdes eksisterende cykling mod ensretningen. Nyetablering af cykling med ensretninger kræver anlæg af cykelbane, for at kunne godkendes af politiet. Det er omkostningstungt og vil medføre nedlæggelse af parkeringspladser, og er derfor ikke indarbejdet i denne projektpakke.

Forvaltningen anbefaler ikke cykelstativer opsat tæt ved træer på grund af potentiel skade på disse. Det indebærer, at der ofte skal vælges imellem cykelstativer eller træer. Projektet har revurderet antal træer og udskiftet ganske få til cykelstativer. Derudover annulleres skråparkeringspladser foran Fiskedamsgade nr. 26-30 på grund af ønske om at bevare de mange cykelstativer.

Rene Honoré mener, der vil være forøget risiko for påkørsel hvis skråparkerings anlægges i 75°.

Forvaltningen bemærkninger:

Forvaltningen har ingen opgørelser, der viser skadestatistik i forhold til, hvilken vinkel skråparkerings anlægges i. En analyse fra 2006 viser dog, at skråparkerings ikke udgør en øget risiko for uheld i forhold til længdeparkerings, hvilket sandsynligvis skyldes større agtpågivenhed hos trafikanterne. Det må formodes, at denne tendens går igen ved skråparkerings i alle vinkler.

Steen Bertelsen mener ikke, at projektet i Hovgaardsgade skaber plads til flere biler.

Forvaltningen bemærkninger:

Projektet optimerer antallet af parkeringspladser i gaden fra 15 til 17, og forholder sig således ikke til, hvor mange biler, der reelt kan holde i gaden før og efter.

Heidi Wellejus synes projektet er 'en fantastisk idé'.

Svend Friis finder det positivt, at der gøres noget for at løse parkeringsproblemerne på Østerbro, og opfordrer til at initiativet udvides til Ydre Østerbro.

Forvaltningen bemærkninger:

Der er i P-aftalen ikke afsat midler til anlæg af skråparkerings i randområdet.

Asger Brønlund synes principielt projektet er en god idé, men appellerer til, at forvaltningen renoverer vejene før opstrøbing og koordinerer med andre forestående asfalt-/opgravningsarbejder i samme område.

Forvaltningen bemærkninger:

Dette vil i så vid udstrækning som muligt være tilfældet.

Stig Lassen, Jakob Hjortsø, Tanja Tornqvist, og Jan Møller gør uafhængigt af hinanden opmærksom på, at skråparkeringsprojektet i Odensegade strider imod det af Lokaludvalget udviklede forslag 'Triangel-projektet', som indebærer, at Odensegade lukkes mod Østerbrogade.

Forvaltningens bemærkninger:

Blandt andet på baggrund af borgerkommentarerne annulleres projektet i Odensegade mellem Østerbrogade og Faksegade.

Pia Jørgensen gør opmærksom på, at de parkerede biler ofte ikke holder sig indenfor afmærkningen, og fortovet derved gøres urimeligt smalt, og hun opfordrer endvidere til, at der opstilles cykelstativer i en bås ud for hver opgang.

Forvaltningens bemærkninger:

Der vil flere steder blive anlagt kantstene som afgrænsning af p-rammerne, således at bilerne ikke kan køre op på fortovet. Der vil ikke blive oprettes cykelstativer systematisk i forhold til opgange, men derimod i den udstrækning projekterne i øvrigt tillader det.

Finn Bjarke Petersen gør opmærksom på, at projektet i Ribegade på en bestemt strækning ikke giver yderligere parkeringsmuligheder.

Forvaltningens bemærkninger:

Kommentaren er taget til efterretning, og projektet er ændret således, at der skabes ekstra pladser.

Marjoes er positiv overfor projektet, men ønsker at alle pladser i projektområdet opstribes, da mange biler ofte er parkeret uhensigtsmæssigt.

Forvaltningens bemærkninger:

Alle båse i de projekterede skråparkeringsrammer vil fremover blive opstribet, og derudover vil samtlige pladser i områder, hvor der indføres parkeringsforbudszoner, blive opstribet.

Flemming Møller skriver på vegne af Cyklistforbundet i København, at de mener, at projekterne vil forringe cyklisternes sikkerhed og fremkommelighed i de projekterede gader, hvilket blandt andet kan komme til udtryk ved, at muligheden for cykling i begge retninger i visse tilfælde ikke kan opretholdes.

Forvaltningens bemærkninger:

Der henvises til svar ovenfor til henholdsvis Bjørn Westerbeek Dahl og Rene Honoré.

Lars Hutter gør opmærksom på, at Sankt Jakobs Gade kvarteret, og dermed de brede fortove, er udpeget som meget bevaringsværdig, og at projektet i gaden vil være i modstrid med denne status. Derudover påpeger han, at beboerne ikke har mulighed for at parkere deres cykler i gårdene, og derfor er henvist til gaden, hvor det efter projektet vil blive vanskeligt at finde plads til cykelparkering.

Forvaltningen bemærkninger:

Det har ikke været forvaltningen muligt at finde belæg for, at fortovene omkring Sankt Jacobs Gade skulle være erklæret bevaringsværdige. Parkering af beboeres cykler skal i København som udgangspunkt foregå på egen matrikel. Der oprettes i øvrigt offentlige cykelstativer i det omfang det er muligt.

Ulrik D. har konkrete ændringsforslag til projektet i Slagelsesgade og spørger til, om projektet indebærer ensretning af gaden. Derudover påpeger han nogle uhensigtsmæssigheder i det allerede gennemførte skråparkeringsprojekt i Holsteinsgade, bl.a. hvad angår fortovsbreder og inddragelse af eksisterende træer.

Forvaltningen bemærkninger:

Hverken projektet i Slagelsesgade eller nogen anden strækning indebærer ensretning af gaden. Tilbagemeldinger fra borgere og lokaludvalg på det allerede etablerede projekt i Holsteinsgade er - hvor muligt - indarbejdet i nærværende projektpakke.

Peter Meldgaard stiller spørgsmålstegn ved, om der efter projektet fortsat er plads til cykelparkering i Irmingersgade og efterspørger i den forbindelse målangivelse af fortovenes bredde på projekttægningerne.

Forvaltningen bemærkninger:

Fortovsbredden er intetsteds på Irmingersgade mindre end 2,5 meter. De steder, hvor der fremover ikke vil være plads til cykelstativer på husmure mv., vil disse blive påbudt fjernet. Projektet indebærer i øvrigt etablering af fem cykelstativer i gaden.

Rigmor Lisbeth Justesen og Christina Kornum Pedersen forudser, at projektet medfører færre parkeringspladser i bl.a. Ryesgade samt forværrede forhold for handicapparkering. De anbefaler, at projektet revurderes, så der kommer flere pladser end før, at der bygges et parkeringshus ved Parken, samt at der anlægges flere parkeringspladser på Sortedam Dossering.

Forvaltningen bemærkninger:

Projektet indebærer både før og efter høringen flere parkeringspladser på alle projektstrækninger. Der er på baggrund af borgerkommentaren efterfølgende indarbejdet flere handicappladser i Ryesgade. Ønsket om pladser i konstruktion på Østerbro behandles andetsteds i parkeringsstrategiens regi. Sortedam Dossering indgår ikke som selvstændigt projekt i denne pakke, men der vil - i forbindelse med indførelse af parkeringsforbudszone i området - blive opstribet parkeringsbåse, hvilke vil give nogle få ekstra pladser.

Vesterbro

Vesterbro Lokaludvalg har tidligere (blandt andet i skrivelse af 30. april 2012, 2012-425263) udtalt sig kritisk overfor skråparkeringsprojekter i bydelen. I nærværende høringssvar gentages denne kritik samtidig med, at udvalget understreger, at det ikke ser et behov for anlæggelse af flere gadeparkeringspladser i bydelen. Tværtimod opfordrer det til, at de allerede etablerede skråparkeringsprojekter nedlægges, og evt. nye pladser anlægges i konstruktion. Kritikken tager først og fremmest udgangspunkt i de sikkerhedsmæssige konsekvenser af projekterne, som udvalget mener, er ugunstige specielt for cyklisterne forhold på projektstrækningerne. Derfor henstiller udvalget også til, at - såfremt projekterne alligevel gennemføres – der overalt etableres cykelstier lang fortovene indenfor skråparkeringen.

Derudover har lokaludvalget - hvad angår de enkelte projekter - en række konkrete bemærkninger, som hovedsagligt går på ønsket om flere træer, hjørneudbygninger samt mere cykelparkering. Udvalgt finder det endvidere ”.. dybt problematisk for en erklæret cykelby, at der arbejdes ud fra præmissen om, at der primært etableres cykelparkeringer til alment offentligt behov..”, og mener, at der i lige så høj grad bør oprette cykelparkering som parkering til biler.

Flere borgere har henvendt sig på baggrund af uhensigtsmæssige kantstensparkeringer på Dybbølsgade, som bl.a. er årsag til dårlige oversigtsforhold.

Forvaltningens bemærkninger:

Som bemærket ovenfor udgør skråparkering ikke en større risiko for cyklisterne end almindelig kantstensparkering – om end forvaltningen er opmærksom på, at det i visse situationer kan føles sådan. Prioriteringen af skråparkering i gaderummet levner desuden ikke plads til cykelstier.

Området mellem Søndre Boulevard, Ingerslevsgade, Skelbækgade og Enghavevej til og med Esben Snares Gade etableres som P-forbudszone. Det betyder, at der kun må parkeres i afmærkede båse, hvilket igen giver bedre oversigtsforhold. Ændringer i nævnte gader vil give området en ensartet karakter, med tydeligere adskillelser i mellem kørebane og fortov. I flere af gaderne er parkeringsrammerne i dag omvendt markeret af opstribninger på fortovene.

Anlæggelse af hjørneudbygninger på Dybbølsgade ventes at give anledning til langsommere kørsel i kvarteret. Dette er blevet vel modtaget af beboere i området. I projektet er inkorporeret et oplæg til byrum udarbejdet af Gadelaug for Øvre Dybbølsgade. Der sættes træer, hvor det er vurderet muligt, men på flere af de valgte gadestrækninger er plantning af træer vanskeliggjort af ledninger i jorden, spærreflader til afhentning af affald og prioritering af cykelstativer.

Præmissen om, at kommunen som udgangspunkt udelukkende etablerer cykelstativer til almen korttidsparkering, følges i alle projekterne.

Omkostningerne til pladser i konstruktion er væsentlig højere end til optimering af gadeparkering, og skråparkeringsprojektet er således i sig selv et udslag af en politisk prioritering.

Amager Øst

Lokaludvalget anmoder kort og godt om, at der i projekteringen tages højde for at Markmandsgade indgår i 'Helhedsplan for Amagerbrogade'.

Forvaltningens bemærkninger:

Den del af Markmandsgade der indgår i "Helhedsplan for Amagerbrogade" er neutraliseret i fremlagte projekt.

Amager Vest

Lokaludvalget billiger som udgangspunkt de ekstra pladser, men ser dog kun behov herfor i forbindelse med arrangementer i bl.a. Kulturhus Islands Brygge. Derudover har udvalget en enkelt konkret bemærkning til et af projekterne og mener generelt at cykelparkering og træer skal prioriteres. Endelig sættes skråparkeringsprojektet i forbindelse med det af lokaludvalget udviklede projekt 'Et grønnere Bryggen'. Udvalget opfordrer således til, at de ekstra pladser anlægges under hensyntagen til dette projekt.

Forvaltningens bemærkninger:

Der er projekteret træer i det fremlagte projekt, men der opsættes flere cykelstativer hvor det er muligt.

./.. Lokaludvalgenes høringssvar er vedlagt indstillingen i deres fulde ordlyd, se bilag 3.