

Fra: TMFKP Sekretariat
Emne: Svar: Politikerspørgsmål fra Astrid Aller om lukning og begrønning af gader. eDoc sag: 2021-0031004

Fra: TMFKP BPM Rådhuspost
Sendt: 10. februar 2021 13:13
Til: Astrid Aller (Borgerrepræsentationen)
Emne: Svar: Politikerspørgsmål fra Astrid Aller om lukning og begrønning af gader. eDoc sag: 2021-0031004

Kære Astrid Aller

Tak for dine opfølgende spørgsmål til Teknik- og Miljøforvaltningen fra den 1. februar 2021. Jeg svarer, da spørgsmålene hovedsageligt vedrører mit ansvarsområde i forvaltningen.

Du spørger, hvorfor der typisk stilles højere krav til vejafspærringer af offentlig end privat vej, og om I kan beslutte at gøre det anderledes. Forvaltningen stiller normalt højere krav til vejlukninger på offentlige veje end på private fællesveje. Baggrunden er, at de arealer, som vejlukninger efterlader på offentlig vej, efterfølgende anvendes til andre formål end blot et asfaltereal. Det kan eksempelvis være til plantning af træer eller begrønning, etablering af mindre pladser eller byrum. De nye formål medfører ofte anlægsomkostninger og øgede udgifter til drift.

På de private fællesveje stilles normalt ikke samme krav - ikke mindst, da det er borgerne selv, der skal stå for ombygningen af vejen og afholde de efterfølgende driftsomkostninger.

Forvaltningen indstiller projekter med fysiske vejlukninger til en angiven pris. Fra politisk hold vil det herefter være muligt at efterspørge alternative løsninger i forbindelse med forelæggelse af sagen til politisk beslutning. Sådanne alternative løsninger vil kunne være både billigere og dyrere, afhængig af den konkrete situation.

I forhold til dine spørgsmål om etablering af delebilpladser på Rantzausgade og delebilpladser generelt, har forvaltningen umiddelbart ikke kendskab til, at der skulle være givet afslag til en forening eller andet på etablering af delebilpladser på offentlig vej i området. Hvis der mod vores vidende alligevel skulle være indgået en ansøgning til forvaltningen, som af den ene eller anden grund er faldet mellem to stole, er pågældende ansøger naturligvis meget velkommen til på ny at henvende sig via mail til parkerings@kk.dk. Det kan i øvrigt nævnes, at de eksisterende delebilpladser for et par år siden blevet flyttet fra Rantzausgade til en sidegade mhp. at optimere brugen af pladserne.

Med hensyn til den gældende praksis for anlæggelse af reserverede parkeringspladser til delebiler med fast stamplads lægger forvaltningen i vurderingen ganske rigtigt vægt på, om det kan sandsynliggøres, at der vil være et brugergrundlag for bilerne. Det foregår på et helt overordnet plan, ikke ved eksempelvis dokumentation for medlemstal eller lignende.

Du spørger, hvorvidt I politisk kan beslutte at ændre praksis, således at der i højere grad kan anlægges delebilpladser. Ved den politiske behandling af Kommuneplan 2019 skal jeg for god ordens skyld bemærke, at kun første del af forskellige forslag til tilføjelse til den politiske hovedstruktur i Kommuneplanen 2019 blev vedtaget, nemlig at: *Københavns Kommune vil arbejde for at understøtte udbredelsen af delebilsordninger i København*. En række andre forslag blev ikke vedtaget. Når det er bemærket, vil der fra politisk side godt kunne besluttes en mere offensiv strategi, og der har udover beslutningen i henhold til Kommuneplanen også allerede ved flere lejligheder været udarbejdet budgetforslag om en samtidig etablering af flere tusinde delebilpladser i byen. Der er dog endnu ikke blevet afsat midler til formålet, og forvaltningen har kun økonomi til at oprette omkring 50 pladser om året.

Derudover er forvaltningens begrundelse for en mere forsigtig tilgang risikoen for, at en større, samtidig udrulning af reserverede pladser kan bidrage til øget trængsel i op til flere år, fordi der vil opstå mere søgetrafik blandt de

eksisterede parkanter. Det kan specielt være en risiko i de tætte dele af byen, hvor det netop kunne være attraktivt med flere debiler. Den nuværende efterspørgselsdrevne model sikrer, at borgerne har lejlighed til at ændre deres mobilitetsvalg i en takt, der skaber mindst mulig pres på parkeringen. I denne model oprettes gradvist pladser på forespørgsel fra hovedsageligt de eksisterende klubber, og den vokser jævnt og med god fart.

Med venlig hilsen

Hans Christian Karsten

Vicedirektør

Bygge-, Parkerings- og Miljømyndighed

KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen