



KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen
Center for Trafik

NOTAT

20-08-2012

Sagsnr.
2012-87075

Dokumentnr.
2012-534554

Sagsbehandler
Annette Kayser

Bilag 2

Hvidbog for høring af udkast til Handlingsplan for Grøn Mobilitet

August 2012

Center for Trafik

Islands Brygge 37
Postboks 450
2300 København S

Telefon
3366 3573

E-mail
annkay@tmf.kk.dk

www.tmf.kk.dk

Indhold

Indledning.....	3
Videre proces.....	3
Sammenfattende vurderinger.....	3
Resuméer og vurdering af indkomne høringssvar	5
Generelle og tværgående kommentarer.....	5
Byens udvikling – herunder parkering	8
Verdens bedste cykelby.....	9
Kollektiv trafik.....	9
Fodgængere	11
Grønne transportsystemer.....	11
Samspil – hele rejsen.....	12
Brugen af byrum og veje	12
Optimerede transportsystemer	13
Mobilitetsplanlægning.....	13
Grøn transportteknologi	14
Idéudvikling	15
Fortegnelse over samtlige høringssvar.....	15

Indledning

Københavns Kommune har udarbejdet et udkast til Handlingsplan for Grøn Mobilitet. Handlingsplanen er udarbejdet af Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen i samarbejde efter en politisk bestilling i Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget.

Handlingsplanen for Grøn Mobilitet har været i offentlig høring i perioden fra den 7. maj til den 18. juni 2012.

Høringen har især fokuseret på at inddrage de aktører og interessegrupper, som tidligere har været involveret i udarbejdelse af handlingsplanen. Således er følgende aktiviteter gennemført:

- Møde med lokaludvalg ved igangsætning af høring. Der var lagt op til at lokaludvalg i samarbejde med forvaltningerne kunne inddrage borgerne mere direkte, hvis de ønskede det.
- Pressemeddelelse og annoncering via kommunens hjemmeside.
- Oprettelse af særskilt hjemmeside for handlingsplanen; www.kk.dk/groenmobilitet.
- Høringsmateriale og mulighed for høringssvar gennem kommunens digitale høringsportal "Bliv hørt".
- Deltagelse i lokale møder, hvor lokaludvalg ønskede det, hvilket tre lokaludvalg benyttede sig af.
- Høringsreception for alle involverede aktører, både eksterne og interne, afholdt i Rådhushaven.

Der er kommet 27 høringssvar via høringsportalen samt en række kommentarer, både mundtlige og skriftlige fra høringsreceptionen i Rådhushaven. Opsamling på høringssvarene er foretaget dels gennem en detaljeret oversigt over de indkomne kommentarer og dels gennem denne opsamlende hvidbog med resuméer og oversigt over forvaltningernes vurderinger.

Kommunens vurderinger er angivet med *kursiv*, mens forslag til ændringer i handlingsplanen er angivet med **fed og kursiv**.

Videre proces

Når denne hvidbog er tiltrådt af Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen, vil den blive sendt til dem, der har fremsendt høringssvar. Desuden vil samtlige høringssvar samt hvidbog og detaljeret liste over kommentarer vil blive lagt på hjemmesiden for handlingsplanen.

Sammenfattende vurderinger

Det er især lokaludvalg, miljøpunkter og organisationer, der har afgivet høringssvar. Dette er i tråd med at høringen var målrettet de aktører og interessegrupper, der tidligere har været involveret i arbejdet med handlingsplanen.

De fleste høringssvar er generelt positive overfor arbejdet med grøn mobilitet og indeholder ros til at planen og til målsætningerne. De mest kritiske bemærkninger g r på mangel på aktivt at regulere parkering og begrænse biltrafik. Der er ønsker om, at kommunen her er mere offensiv, fx gennem færre parkeringspladser i nye boligområder, øget betalingsparkering, nedlæggelse af parkering, 30 km/t zoner, bilfri gader i weekender og cykel/bus gader uden biler.

Desuden berører en del høringssvar spørgsmålet om valg mellem letbaner og metro. De fleste indsigelser ønsker mere letbane; kun i Brønshøj-Husum ønskes dette ikke. Efter bestilling fra BR har kommunen gennem de seneste år undersøgt mulighederne for at øge metrosystemets kapacitet i det centrale byområde og for at kombinere dele af de undersøgte letbaneløsninger med en eventuel letbane i Ring 3 og metrol sningerne i de tætte bydele. Analysen, som Borgerrepræsentationen bestilte i 2011, mundede i juni 2012 bl.a. ud i en anbefaling af at arbejde videre med de to mest lovende projekter: metro gennem Sydhavn og letbane i Frederikssundsvej. Det er samtidig besluttet at kommunen gennemfører en offentlighedsproces i samarbejde med berørte lokaludvalg og lokale interessenter. Høringssvarene til Handlingsplan for grøn mobilitet vedr. metro/letbaner vil indgå i denne proces.

11 af høringssvarene peger på delebiler, som noget kommunen skal satse mere på; også i nye byområder. 6 høringssvar bemærker at citylogistik bør udvides til at omfatte varelevering med cykel (cykellogistik). Og så bliver det vigtige i tværgående samarbejder understreget mange gange. Endelig er der en række konkrete forslag til, hvor forholdene for cyklister, fodgængere og kollektiv trafik kan forbedres og til hvor fx strøggader og fleksible gaderum kan prøves af.

Forvaltningerne anbefaler, at høringen resulterer i følgende tilpasninger:

- *Målsætning om at 75 % af alle ture i København foregår med gang, cykel og/eller kollektiv trafik skrives ind i afsnit om vision og målsætninger.*
- *Vækst i bilejerskab medtages i afsnit om "Udfordringer og potentialer".*
- *En illustration af arealbehov for de forskellige typer transportmidlet medtages i handlingsplanen under afsnittet om "Udfordringer og potentialer".*
- *I initiativer om fodgængere og vejnetsplan er det tilføjet, at interesseorganisationer indgår om aktører.*

Forvaltningen anbefaler, at de mange høringssvar omkring parkering samt metro/letbaner ikke giver anledning til ændringer i handlingsplanen. Konkrete handlinger på parkeringsområdet er fastlagt i P-aftale 2011, ligesom konkrete handlinger omkring udbygning af den kollektive trafik er besluttet i regi af "Kollektiv Infrastruktur i København" (KIK).

Resuméer og vurdering af indkomne høringssvar

De indkomne høringssvar er kategoriseret efter de temaer og indsatsområder, der indgår i handlingsplanen. Indledningsvis er dog samlet indhold af mere generel karakter.

Generelle og tværgående kommentarer

Målsætninger

Det er godt at kommunens konkrete målsætninger er samlet her, men der efterlyses mere ambitiøse målsætninger og Miljøpunkt Amager anfører, at der bør være en målsætning om mindre biltrafik, som svarer til samarbejdsaftalen med Green Cities om at reducere biltrafik med 25 %. NOAH-Trafik bemærker, at Kommuneplanens målsætning for trafik på hjul er blødt op fra at være mindst 1/3 på cykel, mindst 1/3 med kollektiv transport og højst 1/3 med bil til, at det er væksten som fordeles med 3 x 1/3.

Fodgængere nævnes af flere som et vigtigt grønt transportmiddel og det anbefales at gang behandles på linje med andre transportformer.

Flere rejser tvivl om, hvorvidt kommunens allerede besluttede mål kan nås og der efterlyses en mere offensiv trafikpolitik.

Svar: Det er stadig den langsigtede vision, at antallet af personture i byen med kørende trafik skal være fordelt med mindst en tredjedel på cykel, mindst en tredjedel med kollektiv trafik og højst en tredjedel med bil. Frem mod år 2025 er målet, at hovedparten (mindst 2/3) af væksten i det samlede antal personture skal ske med grønne transportmidler, dvs. gang, cykel og kollektiv trafik, således at trafikens sammensætning gradvist ændres i en mere bæredygtig retning.

I KBH 2025 Klimaplanen introduceres en målsætning om at 75 % af alle ture i København foregår med gang, cykel og kollektiv trafik. Dette svarer til en reduktion af antal ture med bil på 25 %. Gang som transportmiddel indarbejdes mere og mere i kommunens planarbejde og handlingsplanen inkluderer målet fra kommunens bylivsvision om at fodgængertrafikken er steget med 20 % i 2015.

Kommunens eksisterende målsætninger er baseret på politiske beslutninger og der er bevidst sat høje mål, for at markere at København ønsker at være en grøn Miljømetropol.

Ændringer i handlingsplanen: Målsætning om at 75 % af alle ture i København foregår med gang, cykel og/eller kollektiv trafik skrives ind i afsnit om vision og målsætninger.

Tidsperspektiv og opfølgning på planen

Fire høringssvar efterspørger tidsperspektiv for gennemførelse af planens initiativer og der opfordres til at følge op gennem en årlig status.

Svar: Det indgår allerede i planen, at der skal laves en årlig opfølgning. Når den endelige version af handlingsplanen er politisk vedtaget udarbejdes der en implementeringsplan som beskriver, hvordan forvaltningerne vil sikre den videre gennemførelse samt hvorledes der løbende følges op på handlingsplanen. Det foreslås samtidigt, at der gennemføres en årlig vurdering målsætningerne i regi af kommunens miljøregnskab.

Prognoser og fremskrivninger

Det anbefales af Rådet for Bæredygtig trafik, at den forventede vækst i bilejerskab og biltrafik indgår i handlingsplanen. Samtidig peger både de og lokaludvalg fra Indre By og Vesterbro på, at der bør være et bedre samspil mellem de initiativer, der tages i handlingsplanen og i klimaarbejdet – og de fremskrivninger, der foretages, fx i KIK arbejdet.

Svar: Den forventede vækst i biltrafik indgår i handlingsplanen under ”Udfordringer og potentialer”, men både vækst i biltrafik og den forventede vækst i bilejerskab er udfordringer for den grønne mobilitet.

De trafikprognoser, som kommunen arbejder med tilpasses løbende konsekvenser af besluttede projekter, herunder af projekter i Handlingsplanen. Der kan dog være særlige udfordringer i forhold til de mere ”bløde” og adfærdsmæssige projekter.

Ændringer: Vækst i bilejerskab medtages i afsnit om ”Udfordringer og potentialer”.

Regulering af biltrafik

Otte af høringssvarene bemærker, at handlingsplanen bør være mere offensiv overfor direkte regulering af biltrafikken, både i de generelle meldinger og i form af en række forslag som dyrere parkering, udvidelse af parkeringszoner, strammere p-normer, 30 km/t zoner, færre kørebaner og bilfri gader. Politisk er det nødvendigt med en klarere prioritering, især mellem kollektiv trafik og biler.

Især færre parkeringspladser i fx nye byområder samt mere restriktiv parkeringspolitik nævnes af flere som vigtigt middel til at begrænse biltrafikken. Modsat anfører FDM, at der ikke skal nedlægges mere parkering og at det er et problem med restriktive p-normer i nye byområder.

Svar: I handlingsplanen fokuseres der på at forbedre forholdene for de grønne transportmidler og understøtte brugen af disse. Det er således valgt at styrke alternativer til bilen, så flere kan og vil løse deres transportbehov ved at gå, cykle og bruge kollektiv transport.

Parkering behandles ikke specifikt i handlingsplanen, da de kommende års konkrete handlinger på parkeringsområdet er fastlagt af den aftale om udmøntning af kommunens parkeringsstrategi, som et flertal i Borgerrepræsentationen har godkendt i 2011.

Erhvervslivets transport

Der peges på, at handlingsplanen i højere grad bør se på erhvervslivets transport, både forstået som selve erhvervstransporten og som medarbejdernes transport.

Svar: I handlingsplanen er der fokus på erhvervslivets transport, både ved generelt at gøre mobiliteten mere effektiv og ved inddrage erhvervslivet i initiativer som fx samarbejder med virksomheder, citylogistik, grøn transportteknologi og cykelservices.

Miljø, klima og trafiksikkerhed

Enkelte svar peger på, at der mangler fokus på trafiksikkerhed og tryghed samt støj. Rådet for Bæredygtig Trafik kommenterer KBH 2025 Klimaplanen og peger på, at netop når det gælder transport står det galt til med at opfylde målsætning om at blive CO2-neutral.

Svar: Generelt er det valgt at holde fokus på mobilitet og miljø, men udarbejdelse af en ny trafiksikkerhedsplan indgår i initiativ 15 i handlingsplanen – og her vil fokus være sikkerhed og tryghed. Med hensyn til støj vil mange af initiativerne i planen medvirke til mindre trafikstøj ved at mindske biltrafikken. Tiltag, der specifikt handler om at mindske trafikstøj indgår i kommunens støjhandlingsplan 2013.

Kommentaren omkring KBH 2025 Klimaplanen sendes videre til Klimateamet hos Center for Miljø.

Trængsel

FDM anbefaler at København afventer Trængselskommissionens arbejde og mener at en stor del af trængslen skyldes ukoordinerede vejkryds, vejarbejder, metrobyggeri mv. NOAH-Trafik ønsker at arealbehov for de forskellige transportmidler illustreres i planen, for at tydeliggøre, hvem der fylder i gaderummet. To lokaludvalg ser gerne betalingsringen realiseret, mens FDM undrer sig over at trængselsafgifter er nævnt i planen.

Svar: Forvaltningerne tager FDMs og lokaludvalgenes bemærkninger til efterretning. Københavns Kommune er repræsenteret i Trængselskommissionen og stiller erfaringer og kompetencer til rådighed for kommissionen. Det forventes, at mange af trængselskommissionens forslag vil være sammenlignelige med handlingsplanens forslag, ligesom nye anbefalinger fra Trængselskommissionen vil kunne styrke Københavns Kommunes arbejde for Grøn Mobilitet. NOAH-Trafiks bemærkning om arealbehov vurderes at være relevant for udfordringen om den sparsomme plads i byen.

Ændringer: En illustration af arealbehov for de forskellige typer transportmidlet medtages i handlingsplanen under afsnittet om "Udfordringer og potentialer".

Byens udvikling – herunder parkering

Parkeringskrav og -normer

Ni af hørings svarene kommenterer, at der i nye byområder og ved nybyggeri bør etableres færre parkeringspladser end hidtil. I stedet kan ses på tiltag som bedre cykelparkering, delebilspladser- og ordninger samt muligheden for at afprøve beboelseszoner med lavt bilejerskab. Modsat peger FDM på, at det er problematisk med mere restriktive p-normer i nye byområder.

Svar: Kommunen ønsker, at der etableres et tilstrækkeligt antal parkeringspladser ved nybyggeri, således at københavnere med bil har mulighed for at parkere i nærheden af boligen. Kommuneplanens parkeringsnormer er ved de seneste kommuneplaner blevet ændret, således at der i stedet for minimumskrav stilles maksimumskrav til antal p-pladser pr. etageareal for alle andre typer byggeri end ren boligbebyggelse. Dette skal medvirke til at reducere pendlertrafikken med bil. For boliger er der et minimumskrav, som fra 2005 til nu er ændret fra 1 pr. 100 m² til mindst 1 pr. 200 m² og højst 1 pr. 100 m². Tilsvarende ændring er sket for serviceerhverv i tætbyen og udvalgte byudviklingsområder. Samtidig er der indført p-normer for cykelparkering. I Ørestad, hvor parkeringskravet i mange områder er på 1 plads pr. 200 m² er bilejerskabet kun omkring halvdelen af sammenlignelige områder.

Parkeringspolitik og betalingsparkering

Otte hørings svar kommenterer, at parkeringsudbud og betalingsparkering bør bruges mere aktivt til at regulere biltrafikken. Kommentarerne vedrører dels beboernes parkering, hvor det anføres at bilejerne burde betale mere for deres p-pladser og at kommunen hellere skulle bruge penge på grønne transportformer end på at etablere dyre parkeringspladser – og dels betalingsparkering, hvor flere ønsker udvidelse af betalingszonen. Principper for fastlæggelse af takster berøres af tre svar – to lokaludvalg, der ønsker bedre flow for parkeringssøgende trafik og NOAH-Trafik, der ønsker at taksterne begrænser bilkørslen frem for at sikre flow i benyttelsen.

Svar: Det er Københavns Kommune parkeringspolitik at regulere parkeringen i de centrale dele af byen gennem betaling, for at begrænse pendling og besøgstrafik i bil. Samtidig skal borgere og erhvervsliv i København have mulighed for at parkere i nærheden af deres bolig og virksomhed. Et flertal i Borgerrepræsentationen har i 2009 godkendt kommunens parkeringsstrategi og i 2011 indgik et flertal en aftale om udmøntning af parkeringsstrategien. Det betyder at konkrete handlinger på parkeringsområdet er fastlagt i denne aftale og forslag om ændringer må henvises hertil.

Som opfølgning på høringen for grøn mobilitet udarbejdes et notat om bemærkninger til parkering, som videresendes til Center for Parkering.

Verdens bedste cykelby

Fysiske forslag til cykelstier, genveje mv.

De fleste af de høringssvar, der vedrører cykler handler om konkrete forslag til at forbedre cykelnettet gennem flere/bredere cykelstier, etablering af missing links, bedre skiltning, bycykler og grønne bølger for cyklister.

Både Brønshøj-Husum, Nørrebro og Vesterbro Lokaludvalg peger på, at det er vigtigt at trække på lokaludvalgenes gode lokalkendskab, når der udbygges.

Svar: Både handlingsplanen og kommunens cykelstrategi har fokus på udbygning af cykelnettet og missing links samt en række andre tiltag til at forbedre forholdene for cyklister. For at følge op på høringssvarenes konkrete forslag vedrørende cykler udarbejdes et samlet notat til Center for Trafiks Cykelsekretariat.

Adfærd

Miljøpunkterne foreslår, at der oprettes en pulje til at understøtte cykelkurser for voksne med anden etnisk baggrund. Indre By og Vesterbro Lokaludvalg foreslår mere oprydning blandt parkerede cykler, mens Østerbro peger på at cykler også skal fremmes som transportform i erhvervsmæssig sammenhæng.

Svar: Cykelkurser og andre tiltag målrettet forskellige grupper er tiltag, som kommunen arbejder med og cykler i erhvervsmæssig sammenhæng indgår i handlingsplanens initiativer om lokale samarbejder og cykelservices. Aller forslagene medtages i opfølgende notat til Cykelsekretariatet.

Kollektiv trafik

Letbaner og metro

Debatten omkring udbygning af den kollektive trafik med letbaner og metro kommenteres af 12 høringssvar, heraf ønsker de 10 mere letbane. Kun Brønshøj-Husum Lokaludvalg og Handels- og Erhvervsforeningen i Brønshøj-Husum-Tingbjerg kommenterer, at de ikke ønsker letbane på Frederikssundsvej. Argumenterne for letbane er, at letbaner er mere tilgængelige for alle, er mere synlige i gadebilledet, tager plads fra biler, er mere miljøvenlige end busser og at de er billigere at etablere end metro. I Brønshøj-Husum er argumenterne derimod, at letbanen fylder for meget og skaber en barriere på Frederikssundsvej.

Svar: Københavns Kommune arbejder med at forbedre hovedstadens kollektive trafik markant. I den forbindelse ses både på metro, letbaner og busser, og der ses på konsekvenserne for alle trafikanter i byen.

Efter bestilling fra BR har kommunen gennem de seneste år undersøgt mulighederne for at øge metrosystemets kapacitet i det centrale byområde og for at kombinere dele af de undersøgte letbaneløsninger med en eventuel letbane i Ring 3 og metroløsningerne i de tætte bydele. Analysen, som Borgerrepræsentationen bestilte i 2011, mundede i juni 2012 bl.a. ud i en beslutning om at

arbejde videre med de to mest lovende projekter: metro gennem Sydhavn og letbane i Frederikssundsvej. Det er samtidig besluttet at kommunen gennemfører en offentlighedsproces i samarbejde med berørte lokaludvalg og lokale interessenter. Høringssvarene til Handlingsplan for grøn mobilitet vedr. metro/letbaner kan indgå i denne proces.

Stationer og stoppesteder

Dansk Fodgængerforbund peger på, at det er vigtigt med gode fodgængerforhold og god information ved stoppesteder og stationer.

To lokaludvalg peger på, at metrostationer tænkes sammen med byrum og gives lokalt præg, mens Østerbro Lokalråd peger på at korte gangafstande mellem skift også omfatter skift fra bus til bus.

Svar: Handlingsplanen indeholder initiativ om højklassede trafikknudepunkter og kommentarerne tages med i det videre arbejde med dette initiativ.

Grønnere busser

Tre høringssvar kommenterer at det er godt at busserne skal køre på alternative drivmidler og kommer med konkrete kommentarer til typen af brændstof, der vælges.

Svar: Både i handlingsplanen og i KBH 2025 Klimaplanen arbejdes der med renere busser og det afdækkes hvilke teknologier, der er bedst egnede i den københavnske busdrift.

Fremkommelighed

Dansk Taxi Råd kommenterer, at taxier udgør en vigtig del af den offentlige transport og supplerer den kollektive transport. Derfor ønsker de, at taxier sikres fremkommelighed på linje med busser.

Valby Lokaludvalg foreslår at der etableres busser på Toftegårds Alle.

Svar: Københavns kommune betragter normalt ikke taxier som kollektiv transport, men taxier bidrager naturligvis på andre måder til at løse transporten i byen. Taxi i busbaner har i de senere år flere gange været behandlet i Borgerrepræsentationen med det resultat, at det ikke ønskes.

Det konkrete forslag om busbaner har ligeledes været behandlet flere gange i Borgerrepræsentationen, senest i januar 2012. Forslaget er blevet afvist fordi det er vurderet at have en negativ påvirkning af busfremkommeligheden.

Mål og beregninger

Rådet for Bæredygtig Trafik kommenterer, at der mangler en mere klar prioritering mellem at satse på kollektiv trafik og biler. De anfører også, at der bør være et bedre samspil mellem initiativer i handlingsplanen og trafikberegningerne i KIK arbejdet. Østerbro Lokalråd efterlyser et delmål om at tilgang til kollektiv trafik ikke kommer fra cyklister.

Svar: Både i arbejdet med udbygning af den kollektive trafik i København og i handlingsplanens initiativer er det valgt at styrke forholdene for den kollektive trafik.

Ved trafikberegninger indpasses konsekvenser af besluttede projekter løbende og indsatser fra handlingsplanen vil således spille sammen med fremtidige prognoser. De mere "bløde" tiltag kan være vanskelige at indarbejde i beregningerne, og dette tages op i forbindelse med fremtidige beregninger.

Pris for kollektiv trafik

Amager Vest Lokaludvalg peger på, at der er behov for bedre og billigere kollektiv trafik og de opfordrer til at samarbejde med omegnskommunerne om dette.

Svar: KK har ikke direkte indflydelse på prisfastsættelsen af den kollektive trafik, men forsøger hele tiden, bl.a. via Bynet 2018, at gøre den kollektive trafik bedre og mere attraktiv.

Fodgængere

Seks høringssvar berører forhold for fodgængere og de handler om udbygning af fodgængernetværk, tryghed for gående, også i forhold til cyklister samt om at betragte gang som et væsentligt grønt transportmiddel. Dansk Fodgængerforbund ønsker at blive inddraget aktivt ved udpegning af fodgængerruter.

Svar: Københavns Kommune har gennem de senere år arbejdet for at sætte fodgængere tydeligere på det trafikale landkort, bl.a. gennem vedtagelsen af en fodgængerstrategi. Fodgængernetværk indgår som initiativ i handlingsplanen og kommentarerne tages med i det videre arbejde. Desuden medtages kommentaren om cykler og gående i notat til Cykelsekretariatet og endelig tages Dansk Fodgængerforbunds ønske med i handlingsplanen.

Ændringer: I initiativ 8 om fodgængere er det tilføjet, at interesseorganisationer indgår om aktører.

Grønne transportsystemer

Delebiler

11 høringssvar kommenterer positivt på at fremme delebiler og flere peger også på el-delebiler. Miljøpunkterne fra Amager, Indre By, Nørrebro og Østerbro har i fællesskab indsendt et projektoplæg omkring delebiler og Indre By Lokaludvalg er positivt overfor at afsætte op til 15 % af Indre Bys p-pladser til delebiler.

Svar: Delebiler indgår som initiativ i handlingsplanen og da projektoplægget fra miljøpunkterne ligger i forlængelse heraf vil det være oplagt at indarbejde forslaget i implementeringsplan for handlingsplanen.

El- og brintbiler

FDM er skeptiske overfor el- og brintbiler, da det har lange udsigter og de mener ikke, at det er god idé at reservere p-pladser til el-biler.

Svar: Både i København, nationalt og internationalt sættes der på el og brint som nogle af fremtidens drivmidler. Kommunen ønsker aktivt at fremme denne udvikling.

Samspil – hele rejsen

Cykelparkering og cykelservice ved stationer

Tre lokaludvalg og et miljøpunkt kommenterer samspil mellem cykel og kollektiv trafik. De peger alle på bedre, gerne overdækket, cykelparkering og cykelværksted/mulighed for at få repareret cyklen ved stationer.

Svar: Bedre cykelforhold ved stationer indgår i initiativ 6 om højklassede trafikknudepunkter. I det videre arbejde indtænkes også muligheder for cykelværksteder og lignende. Desuden medtages kommentarerne i notat til Cykelsekretariatet.

Brugen af byrum og veje

Vejnetsplan og hastighedsgrænser

10 høringssvar indeholder kommentarer, der er relateret til vejnettets indretning. Det handler især om forslag om lavere hastigheder og om at give mindre plads til biler for i stedet sikre plads til cykler og fodgængere. Nørrebro Lokaludvalg foreslår at inddelte bydelens kvarterer i ”ø-er” og samle trafikken på de helt store veje, mens Kgs. Enghave gør opmærksom på at bydelens i forvejen stærkt trafikerede veje ikke må belastes yderligere. Brønshøj-Husum peger på, at en hensigtsmæssig trafikafvikling styrker det lokale handelsliv og reducerer unødigt bilisme. FDM opfordrer til at inddrage alle relevante aktører ved udarbejdelse af en ny vejnetsplan.

Svar: Det indgår som initiativ 13 i handlingsplanen at udarbejde en ny vejnetsplan. Alle kommentarerne samles og anvendes som indspil ved igangsætning af dette arbejde.

Strøggader

Strøggader kommenteres af seks høringssvar, heraf vedrører de fem konkrete forslag til næste strøggadeprojekt. Der peges på Amagerbrogade, 2. etape af Nørrebrogade samt Valby Langgade. Dansk Fodgængerforbund gør opmærksom på, at det ved strøggader er vigtigt at sikre fodgængernes fremkommelighed, mens Amager Vest Lokaludvalg opfordrer til at samarbejde med lokale interessenter ved etablering af strøggader.

Svar: Strøggader indgår som initiativ 14 i handlingsplanen og her lægges op til at udvikle de kommende strøggader på baggrund af erfaringer fra eksisterende ombygninger og projekter. Der lægges også op til at udarbejde en strategi for udvikling af strøggade som led i det kommende kommuneplanarbejde.

ITS og signaler

FDM er positiv overfor øget brug af ITS og andre tekniske løsninger til gavn for trafikafviklingen og Vanløse Lokaludvalg peger på, at GPS kan anvendes til at styre den tunge trafik bedre. Dansk Fodgængerforbund gør opmærksom på at der skal være tilstrækkelige grøntider til fodgængere, og Flemming Møller peger på, at signalregulering ikke skal prioritere biltrafikken.

Svar: Kommunen arbejder allerede med ITS løsninger og optimering af signalanlæg. Signalreguleringen skal sikre den mest optimale afvikling af trafikken i byen. I en lang række kryds prioriteres busser og cyklister, og dette udbygges i de kommende år. Samtidig investerer kommunen i en ny central overvågningsenhed, som giver mulighed for mere effektiv styring af trafikken.

Fleksible gaderum

Fem svar berører muligheder for fleksibelt brug af gaderum hen over døgnet og/eller ugen. Det handler forslag som sikre skoleveje gennem lukning for biltrafik om morgenen, legegade i dagtimer og adgang for biler efter skoletid, cykel/busgader med forskelligt brug hen over døgnet/ugen samt bilfri gader i weekender. Der er et par konkrete forslag til, hvor forsøg kan gennemføres.

Svar: Forslagene er i tråd med handlingsplanens initiativ 16 om fleksible gaderum og de tages med i de videre overvejelser omkring dette initiativ.

Optimerede transportsystemer

Varelevering og citylogistik

Miljøpunkterne opfordrer kommunen til at indtænke cykellogistik i handlingsplanen. Et cykellogistiksystem vil både kunne supplere projektet om citylogistik og kunne danne grundlag for at virksomheder erstatter bilture med cykelture ved at brug el-ladcykler. I det hele tages peger svarene på at indtænke el-ladcykler til vare- og servicetransport. Desuden støtter Østerbro Lokalråd op omkring det nuværende forslag til citylogistik, mens Amager Øst Lokaludvalg peger på, at se på muligheder for at forsyne en varecentral via vandvejen.

Svar: Varelevering med el-cykler indgår i initiativ 23 om e-mobilitet og desuden berører initiativ 4 om cykelservices de lokale muligheder. Således medtages kommentarerne i det videre arbejde med disse initiativer.

Mobilitetsplanlægning

Påvirkning af forskellige målgrupper

10 af høringssvarene peger på at påvirke transportvaner ved at adressere bestemte målgrupper. De fleste peger på samarbejde med virksomheder, men også forslag om fokus på børn, skoler, unge, tilflyttere, etnisk tema, hospitaler samt bygningsejere. Amager Øst peger desuden på at der kan udarbejdes en Børnetrafikplan, så børn behov tænkes ind i byudviklingen.

Svar: Forslagene er i tråd med initiativ 21 om lokale samarbejder ligesom det indgår i kommunens klimaarbejde at arbejde med påvirkning af målgrupper. Inddragelse af børnene sker allerede i arbejdet med Sikre Skoleveje og der er i initiativ 20 lagt op til yderligere inddragelse af børn og unge ved planlægning af byens udformning.

Samarbejder

Lokaludvalg og miljøpunkter påpeger, at samarbejder er vigtige for at løse udfordringerne, og de deltager gerne. Men i handlingsplanen bør det være mere tydeligt med rollefordelingen.

Svar: I handlingsplanen lægges der op til lokale samarbejder i en del af initiativerne og det vil være forskelligt, hvordan den bedst egnede rollefordeling vil være. For hvert enkelt initiativ vil det ligge i den videre implementering at tydeliggøre, hvilke bidrag forskellige samarbejdspartnere kan spille ind med.

Økonomiske incitamenter

FDM anfører, at kommunen ikke bør bruge handlingsplanen til at opfordre til højere bilafgifter. Desuden kommenterer Philip Douglas på at det uholdbart, at der ikke er økonomiske incitamenter med under temaet om incitamenter, da omkostning for transport er afgørende for valg og adfærd.

Svar: Bilafgifter og økonomiske incitamenter er emner, der indgår i de overordnede politiske diskussioner. Økonomiske incitamenter har en fremtrædende plads i kommissoriet for Trængselskommissionen. Således tages kommentarerne til efterretning, men de giver ikke anledning til ændringer i handlingsplanen.

Grøn transportteknologi

Miljøzoner

Fire hørings svar anbefaler skærpelse af miljøzonekrav til enten at omfatte flere typer køretøjer og/eller andre former for miljøpåvirkning som fx støj.

Svar: Københavns Kommune er i dialog med Miljøstyrelsen om muligheder for skrappe krav i miljøzonen, og dette indføres i initiativ 24 om miljøzoner. Med hensyn til støjkrav vil det i forbindelse med udarbejdelse af den næste støjhandlingsplan for København i 2013 blive overvejet, hvordan støj eventuelt kan indgå i miljøzonen i fremtiden.

Innovation og cykler

Miljøpunkt Amager og lokaludvalgene på Amager anbefaler at indtænke cykelkulturhuset "Bicycle Innovation Lab" i det videre arbejde. Jakob B. Find foreslår låne-ladcykler og el-ladcykler til varetransport.

Svar: "Bicycle Innovation Lab" indarbejdes i den videre udvikling af initiativ 22 om laboratorium for grøn teknologi og dette tænkes sammen med initiativ 25 om innovationsværksted.

Forslag omkring varetransport med cykler indgår i initiativ 23 om e-mobilitet og initiativ 4 om cykelservices.

Idéudvikling

Nørrebro Lokaludvalg ser gerne at innovative projekter som fx ”Moving Line” om kreativ brug af byrummet realiseres. Lykke Rønneberg at der mangler forslag om innovationsrådgivning og formidling.

Svar: Alternativ brug af byrum indgår i kommunens bylivs- og sundhedsarbejde. Men oplevelser på transportveje er med til at fremme grøn mobilitet og vil indgå i arbejdet med fodgængerstrategi. Den innovative tankegang ved opbygningen af projektet på Nørrebro kan bruges som læring ved det videre arbejde med innovationsværksted.

Forslag om rådgivning indarbejdes i initiativ 25 om innovationsværksted.

Fortegnelse over samtlige høringssvar

Skema med markeringer der viser, hvilke emner, der indgår i høringssvarene. Se næste side.

	Tværgående	Byens udvikling - herunder parkering	Cykelbyen	Kollektiv trafik	Fodgænger	Grønne transportsy- stemer	Samspil – hele rejsen	Brugen af byrum og veje	Optimerede transport- systemer	Incitament / Mobili- tetsplanlægning	Innovation
Lokaludvalg											
Amager Vest	•	•	•	•		•		•		•	•
Amager Øst	•	•	•	•		•		•	•	•	•
Bispebjerg			•	•							
Brønshøj-Husum	•		•	•				•		•	
Indre By	•	•	•	•	•	•	•	•		•	
Kgs. Enghave	•			•				•		•	
Nørrebro	•	•	•	•	•	•		•	•	•	•
Valby		•	•	•	•		•	•		•	
Vanløse	•		•					•		•	•
Vesterbro	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Østerbro			•	•	•			•			
<i>Østerbro Lokalforsamling</i>			•	•					•	•	
Miljøpunkter											
Amager	•	•	•	•		•	•	•	•	•	•
Amager på vegne af alle			•						•		
Nørrebro på vegne af alle						•					
Organisationer											
Dansk Fodgængerforbund	•			•	•			•		•	
Dansk Taxi Råd				•							
Handels- og Erhvervsfor. i Brønshøj-Husum-Tingbjerg				•							
FDM	•	•				•		•		•	
NOAH-Trafik	•	•		•							
Rådet for bæredygtig trafik	•	•		•		•		•			
Borgere											
Lars Barfred		•									
Rasmus Christiansen				•							•
Philip Douglass	•	•						•		•	•
Jakob Bülow Find											•
Søren Have		•									
Holger Jørgensen (Cykel logisk Institut)			•								
Flemming Møller	•	•	•					•			
Annemarie Nielsen			•								
Lykke Rønneberg											•