



Bilag 3: Oversigt over indhold i høringsvar vedr. Handlingsplan for Grøn Mobilitet

03-07-2012
Rev. 20-08-2012

Opsamling på høringen af udkast til Handlingsplan for Grøn Mobilitet sker dels gennem dette notat med en detaljeret gennemgang af de indkomne høringsvar og dels gennem en opsamlende hvidbog med resume og oversigt over vurderinger.

Sagsnr.
2012-87075

Dokumentnr.
2012-520573

Høringsvar

Der er i alt kommet 27 høringsvar via høringsportalen til udkast til Handlingsplan for Grøn Mobilitet samt en række kommentarer, både mundtlige og skriftlige fra høringsreceptionen i Rådhusen.

Sagsbehandler
Annette Kayser

Indholdet i høringsvarene er kategoriseret efter de temaer og indsatsområder, der indgår i handlingsplanen. Indledningsvis er dog samlet indhold af mere generel og tværgående karakter.

Liste over høringsvar:

Lokaludvalg: Amager Vest
Amager Øst
Bispebjerg
Brønshøj-Husum
Indre By
Kgs. Enghave
Nørrebro
Valby
Vanløse
Vesterbro
Østerbro
Østerbro Lokalråd

Miljøpunkter: Amager
Amager på vegne af de fire miljøpunkter
Nørrebro på vegne af de fire miljøpunkter (Nørrebro, Amager, Indre By og Østerbro)

Organisationer: Dansk Fodgængerforbund (DFF)
HBH Handels- og Erhvervsforeningen i Brønshøj-Husum-Tingbjerg
FDM
NOAH-Trafik
Rådet for Bæredygtig Trafik (RBT)

Borgere: Lars Barfed
Rasmus Christiansen
Philip Douglass
Holger Jørgensen (Cykel Logisk Institut)
Flemming Møller
Annemarie Nielsen

Center for Trafik

Islands Brygge 37
Postboks 450
2300 København S

Telefon
3366 3573

E-mail
annkay@tmf.kk.dk

www.tmf.kk.dk

Andre kommentarer:

Dansk Taxi Råd
Jakob Bülow Find
Lykke Rønneberg
Søren Have

Generelle og tværgående kommentarer

Generelt er der ros til handlingsplanen vision og målsætninger om at fremme den grønne mobilitet. Der er også ros til at være konkrete og have de mange beskrevne initiativer med.

<i>Kommentar</i>	<i>Fra</i>	<i>Forvaltningernes vurdering</i>
Målsætning om mindre biltrafik bør indgå og planen bør forholde sig til at samarbejdsaftale med Green Cities indeholder mål om at reducere biltrafik med 25 %	Mjpk. Amager	Handlingsplanen bygger på de mange målsætninger, der er besluttet i planer. Planen spiller tæt sammen med KBH 2025 klimaplanen og her introduceres et nyt mål for biltrafikken. Dette indarbejdes i handlingsplanen.
Der efterspørges et tidsperspektiv for gennemførelsen af de enkelte tiltag i planen samt at der udarbejdes en årlig status.	Mjpk. Amager	Der udarbejdes en implementeringsplan som opfølgning, når handlingsplanen er vedtaget.
Det anbefales at lave en årlig evaluering af handlingsplanens initiativer for at følge op på indsatserne.	Amager Vest Mjpk. Amager Amager Øst	Der er lagt op til dette i handlingsplanen og det indstilles til de politiske udvalg at der foretages en årlig opfølgning.
Anbefaler at sætte årstal på for de enkelte initiativer.	Vanløse	Mere konkrete tidsforslag vil indgå i implementeringsplan.
Handlingsplanen skal i højere grad se på erhvervslivets transport.	Mjpk. Amager Amager Vest	Handlingsplanen inkluderer at se på erhvervslivets transport, både gennem direkte samarbejde og gennem forbedret mobilitet.
Nødvendigt med mere handling og mere regulering af biltrafikken	Amager Øst	Der fokuseres på at forbedre forholdene for grønne transportmidler for at styrke disse alternativer og dermed reducere behovet for bilkørsel.
For lidt vægt på trafiksikkerhed og tryghed	Brønshøj-Husum	Det er valgt at holde fokus på mobilitet og miljø, da udarbejdelse af en ny trafiksikkerhedsplan er igangsat. Dette indgår i initiativ 15 i handlingsplanen.
Fodgængere ind på linje med andre transportformer	DFP	Det indgår i handlingsplanen at medtage fodgængere som grønt transportmiddel.
For at opfylde ambitionerne om en grøn plan skal den motoriserede trafik reguleres. Dette gøres lettest ved at øge prisen for parkering	P. Douglass	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 Borgerrepræsentatio-

		nen 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.
Vil understrege at mobilitet er en forudsætning for vækst.	FDM	Handlingsplanen kæder også mobilitet og vækst sammen.
København bør afvente Trængselskommissionens arbejde.	FDM	Kommunen ønsker netop at bruge handlingsplanen som indspil i Trængselskommissionens arbejde.
Peger på at interviewundersøgelsen i planen viser, at 2/3 af borgere der har bil, ikke mener at have et reelt alternativ til bilen.	FDM	Det er netop derfor alternativerne til bilen skal forbedres.
En stor del af trængslen er selvforstyldt pga ukoordinerede vejkryds, vejarbejder, metrobyggeri mv.	FDM	Koordinering af vejkryds indgår i initiativ 15 om smart trafikafvikling. Metrobyggeri mv. er et midlertidigt problem, der er nødvendigt for en langsigtet løsning.
Undrer sig over at trængselsafgifter er nævnt i planen.	FDM	Københavns Kommune mener fortsat at trængselsafgifter kan være en del af løsningen på trængselsproblemerne.
Behov for mere offensiv prioritering af alternative transportformer til bil.	Indre By Vesterbro	Forslagene i handlingsplanen er i høj grad rettet mod at investere i alternativer til privatbilen.
Prognoser for bilejerskab og trafikarbejde bør tilpasses de indsatser for andre transportformer som handlingsplanen stiller op.	Indre By Vesterbro	Forudsætningerne i Københavns Kommunes trafikprognoser tilpasses løbende konsekvenserne af besluttede projekter, herunder også indsatser fra handlingsplanen og den forventede udvikling ifht. f.eks. bilejerskab, befolkningsudvikling og økonomisk vækst. Implementeringen af indsatser fra handlingsplanen vil således spille sammen med de fremtidige prognoser
Planen forholder sig ikke til ældre, handicappede og børnefamiliers særlige behov.	Indre By Vesterbro	Der arbejdes allerede med forhold for ældre, handicappede m.fl. i fx ”By for alle” og tilgængelighedsinitiativer. Ikke alt kommunens arbejde på transportområdet er direkte nævnt i handlingsplanen.
Uklart hvilken rolle forvaltningerne forestiller sig, at lokaludvalg har for udmøntning af initiativer. Samarbejder gerne.	Kgs. Enghave	Det er positivt, at lokaludvalg ønsker samarbejde. Det gør forvaltninger også og det indgår bl.a. i initiativ 21 om lokale samarbejder, initiativ 4 om cykelservices og initiativ 10 om delebiler.
Efterlyser initiativer, der har fokus på trafikstøj	Kgs. Enghave	Mange af initiativerne i handlingsplanen vil medvirke til mindre trafikstøj ved at mindske biltrafikken. Initiativer, der specifikt handler om at mindske trafikstøj indgår i kommunens støjhandlings-

		plan 2013. Nyt forslag til Støjhandlingsplan vil komme i høring i foråret 2013.
Kommunen bør forholde sig til en grønnere luftfart.	Kgs. Enghave	Fysisk finder luftfarten ikke sted i kommunen og indgår derfor ikke i Handlingsplanen eller i KBH 2025 Klimaplanen.
Målene kunne nås meget enklere ved at opsætte flere begrænsninger for den motoriserede trafik.	F. Møller	Der fokuseres på at forbedre forholdene for grønne transportmidler for at styrke disse alternativer og dermed reducere behovet for bilkørsel.
Politikerne skal være mere aktivt inde over fremme af den grønne mobilitet.	F. Møller	
Målsætning for den fremtidige sammensætning af trafik er blødt op fra at være 3x 1/3 for al trafik til at være 3x1/3 for vækst i trafik. En klar forringelse for den grønne mobilitet.	NOAH-Trafik	Det er 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.
Ønsker at arealbehov for de forskellige transportmidler illustreres i planen.	NOAH-Trafik	Med den sparsomme plads i byen er det relevant at se på arealbehovet og en illustration medtages i den endelige handlingsplan.
Havnetunnel / østlig omfartsvej bør helt udgå af handlingsplanen.	NOAH-Trafik	En havnetunnel kan aflaste og fredeliggøre byens øvrige vejnet, i særdeleshed i Indre By. På kortet s. 24 er udelukkende indtegnet forslag til Nordhavns tunnel, der forlænger Nordhavnsvej til ydre Nordhavn.
Lokaludvalget ser gerne betalingsringen realiseret, for at reducere bilpendling ind og ud af byen.	Nørrebro Vesterbro	Bemærkningen tages med i hvidbog, men giver ikke anledning til ændringer i handlingsplanen.
Den hidtidige udvikling og fremskrivningsprognoser viser at trafikpolitikken skal være langt mere offensiv for at nå målene. En egentlig trafikplan kunne omfatte: hastighedsgrænse på 30 km/t, letbaner i gaderne, byudviklingsområder med delebilsordninger, strammere p-normer, cykel/kollektiv trafikgade, bilfri skolevej, opgravning af Ladegårdsåen mv.	RBT	Forslagene er delvist dækket af initiativer i handlingsplanen. Desuden tænkes forslagene med ved ny vejnetsplan.
Forventet vækst i bilejerskab og biltrafik bør indgå i planen	RBT	Relevant at medtage dette som en udfordring for de kommende år. Skrives ind i handlingsplanen under ”Udfordringer”
Klimaplaner peger på transport som	RBT	Transport er bestemt en udfordring i forhold til

største udfordring for CO2-neutral KBH. Fremskrivninger tyder ikke på at de ønskede mål kan nås.		CO2. Med handlingsplan for grøn mobilitet og klimaplanen rykker København store skridt nærmere. Fremskrivningerne er beregninger. De næste års CO2-regnskaber må vise om udviklingen i høj grad nok går i den ønskede retning.
Positivt at sammentænke transport, motion, vækst, livskvalitet og oplevelser i byrummet.	Vanløse	Tak. Det vil der også blive lagt vægt i samarbejder med Sundhedsforvaltningen og Børne- og Ungdomsforvaltningen.
Ordenen bæredygtig by anvendes flere gange. København bliver næppe bæredygtig by og det bør erstattes af ”mere bæredygtig” by.	Vanløse	Planen læses igennem for, hvor det står og se hvad der giver bedst mening.

Byens Udvikling – herunder Parkering

<i>Kommentar</i>	<i>Fra</i>	<i>Forvaltningernes vurdering</i>
Nødvendigheden af bilejerskab, fx i nye byområder skal adresseres. Delebilpladser og delebilsordninger bør indarbejdes mere aktivt i nye byområder.	Mjpk. Amager	Kommunen bakker op om udbredelse af delebilisme og forsøger at understøtte udviklingen af det eksisterende marked bedst muligt ved tilvejebringelse af p-pladser etc.
Børnetrafikplan, så børns transportbehov tænkes ind i byudviklingen.	Amager Øst	Både i handlingsplanen og i arbejdet med Sikre Skoleveje arbejdes med en større inddragelse af børn i trafikløsninger, og det er foreslået at udvikle et værktøj til børnekonsekvensanalyser.
De reelle omkostninger for gratis og billig beboer parkering i byen er langt højere end indtjeningen. En beboerlicens burde koste mellem 4.000 og 12.000 kroner. P-normer – hvorfor skal folk uden bil betale for etablering af bilparkering? Betalingszoneområdet burde udvikles og taksterne øges. Indtjening bruges til at understøtte grønne transporttiltag	L. Barfred	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.
Beboelseszoner med lavt bilejerskab kunne afprøves i nye byområder.	Mjpk. Amager	Kommunen kan som udgangspunkt ikke regulere indbyggernes bilejerskab, men det kan være relevant at forsøge dette i områder med særlig god betjening med cykelstier og offent-

		<p>lige transportmuligheder. I Ørestad er der gode erfaringer med det. Her er parkeringskravet i mange områder nede på 1 parkeringsplads pr. 200 m² og bilejerskabet er kun halvdelen af sammenlignelige områder.</p> <p>Generelt ønsker kommunen dog, at der etableres et tilstrækkeligt antal parkeringspladser ved nybyggeri, således at københavnere har mulighed for at parkere i nærheden af boligen. Kommuneplanens parkeringsnormer differentierer kravet til antallet af parkeringspladser i forskellige områder, bl.a. på baggrund af områdernes placering i forhold kollektiv trafik.</p>
Nye byområder bør som minimum være CO2-neutrale.	Amager Vest	Københavns Kommune arbejder for at blive CO2-neutral i 2025. Det sker gennem en lang række initiativer, fx udbygning af den kollektive trafik og grøn mobilitet, kommunens grønne indkøb, fremme af CO2 -neutral energiforsyning, partnerskaber om demonstrationsprojekter og nye teknologiske løsninger, energirenovering af bygninger mv. I byudviklingsområderne stilles der krav til, at nybyggeri skal opføres efter laveste energiklasse i bygningsreglementet. Kommunen arbejder således med mange initiativer – både i eksisterende og nye byområder, der skal underbygge det ambitiøse mål om at blive CO2-neutral.
Der er uacceptable forskelle på priser og finansiering af parkering i nye og eksisterende byområder.	Amager Vest	
Parkeringspolitikken bør skelne mere mellem københavnere internt og pendlerne, både dem ind og ud af byen	Amager Øst	I betalingszoner sker allerede en stor skelnen mellem pendlere, både fra omegnen og fra København, og beboere i området.
Ved lokalplaner skal der ikke være så mange p-pladser. Nye byområder med langt færre p-pladser bør afprøves og dette suppleres med fordele for delebiler, elbiler og cykler.	Amager Øst	Se besvarelse for Miljøpunkt Amager. Desuden kan tilføjes, at der gøres meget for cykelforholdene i København disse år. I perioden 2006-2010 var der afsat 1/4 milliard i kommunens budget til investeringer på cykelområdet. Selv om cykler tager meget mindre plads op end biler, fylder de alligevel godt i gaderne. Derfor bliver der gjort en stor indsats for, at cyklisterne har gode parkeringsmuligheder overalt. Både som erhvervsdrivende og beboer i København kan man ansøge kommunen om at få opstillet et cykelstativ for at

		<p>forbedre parkeringsforholdene i den eksisterende by. Parkeringspladser til delebiler er ikke et forhold, der kan reguleres i kommuneplanen.</p> <p>Det kan desuden bemærkes, at kommuneplanen giver mulighed for, at der i lokalplaner kan stilles krav om, at en andel af parkeringspladserne forberedes for eller forsynes med el til opladning af elbiler, for hermed at sikre den nødvendige infrastruktur.</p>
Afgørende at sætte den rette pris for parkering – og betalingsparkering er det mest oplagte værktøj at bruge til at påvirke.	P. Douglass	Se svar om p-politik til L. Barfred ovenfor. Høringssvarets bemærkning vil indgå i notat om parkering, der formidles videre i forvaltningerne.
Etableringen af 1700 nye parkeringspladser vil generere trafik, der findes bedre brug af det offentlige rum end opbevaring af biler.	P. Douglass	Se svar om p-politik til L. Barfred ovenfor. Høringssvarets bemærkning vil indgå i notat om parkering, der formidles videre i forvaltningerne.
Der skal ikke nedlægges mere parkering og det er godt at parkeringsforliget giver flere pladser.	FDM	Se svar om p-politik til L. Barfred ovenfor. Høringssvarets bemærkning vil indgå i notat om parkering, der formidles videre i forvaltningerne.
Problematisk med de mere restriktive p-normer i byudviklingsområder. Der mangler hurtigt p-muligheder og beboerlicenser er alt for dyre.	FDM	Se svar til Miljøpunkt Amager ovenfor. Høringssvarets bemærkning vil indgå i notat om parkering, der formidles videre i forvaltningerne.
Timeparkering i Indre By efter 85 %-princip, så priser ligger på niveau hvor kun 85 % af pladserne anvendes. Det betyder at der vil være ledige pladser og dermed reduceres p-søgetrafik.	Indre By Vesterbro	Se svar om p-politik til L. Barfred ovenfor. Høringssvarets bemærkning vil indgå i notat om parkering, der formidles videre i forvaltningerne.
Parkering bør ikke subsidieres af stat og kommune. Lokaludvalget foreslår at undersøge markedspris og lægge pris for licenser derefter.	Indre By Vesterbro	Se svar om p-politik til L. Barfred ovenfor. Høringssvarets bemærkning vil indgå i notat om parkering, der formidles videre i forvaltningerne.
Parkering i gårdrum, især rum som kommunen selv ejer, bør reguleres.	Indre By Vesterbro	Forslag om regulering af parkering i gårdrum, som kommunen ejer, samles op i notat til Center for Parkering.
Mindst krav til antal cykelparkeringspladser ved nybyggeri.	Indre By Vesterbro	Krav til etablering af cykelparkering indgår i Kommuneplan 2011 – se http://www.kk.dk/?sc_itemid={721460F5-BDA4-4F64-B310-2D92658F93DE}
Eksisterende boligbyggeri skal kunne nedlægge p-pladser og anvende arealerne til andre formål.	Indre B Vesterbro	Parkering ved eksisterende boligbyggeri er fastlagt af lokalplan og byggetilladelse. Heri indgår krav til parkering. I de seneste kommuneplaner er p-normer æn-

		dret, så det er muligt at kræve færre p-pladser ved nybyggeri.
For at fremme den grønne mobilitet skal der ikke etableres erstatnings-parkeringspladser.	Indre By Vesterbro	Se svar om p-politik til L. Barfred ovenfor. Høringssvarets bemærkning vil indgå i notat om parkering, der formidles videre i forvaltningerne.
De penge der bruges på at etablere parkering burde i stedet bruges til de grønne transportformer.	F. Møller	Se svar om p-politik til L. Barfred ovenfor. Høringssvarets bemærkning vil indgå i notat om parkering, der formidles videre i forvaltningerne.
Ved udbygning af nye byområder er der for megen rygmarvsreaktion, der altid påbyder store og dyre parkeringsarealer. Især galt når det er tæt på stationer.	F. Møller	Parkeringsnormer i Kommuneplanen giver mulighed for færre parkeringspladser. Ved udbygningen af nye byområder er det dog ofte et spørgsmål om at blive enige med en bygherre om det mulige antal pladser.
73 % af arbejdsstyrken har normalt/altid adgang til parkering ved deres arbejdsplads jf. TU. Hvordan harmonerer det med grøn mobilitet?	NOAH-Trafik	Grøn mobilitet handler i høj grad om at forbedre alternativer til privatbilen, således at det bliver mere attraktivt at bruge andet end bil – også selvom der er parkeringsmulighed. Se i øvrigt svar om p-politik til L. Barfred ovenfor. Høringssvarets bemærkning vil indgå i notat om parkering, der formidles videre i forvaltningerne.
Parkeringsnormer i kommuneplanen er blødt op fra 2009 til 2011. Det betyder at der fortsat kommer alt for megen parkering ved nybyggeri mv. I det hele taget helt urimeligt med de mange nye parkeringspladser som etableres på privat grund. Og urimeligt at der ikke løbende opdateres oversigt over, hvor mange pladser der etableres.	NOAH-Trafik RBT	Parkeringen ved nybyggeri er ofte en balance mellem kommunen og bygherrers ønsker. En oversigt over etablerede parkeringspladser på privat grund findes ikke, men forslag til at opbygge denne viden vil indgå i notat om parkering, der formidles videre i forvaltningerne.
For parkering på gader bør betalingsparkering udvides til større områder af byen og takstpolitikken bør fastlægges for at begrænse bilkørslen, ikke for at sikre flow i benyttelse af pladser.	NOAH-Trafik	Se svar om p-politik til L. Barfred ovenfor. Høringssvarets bemærkning vil indgå i notat om parkering, der formidles videre i forvaltningerne.
P-zonen udvides til hele Nørrebro og antal p-pladser øges ikke.	Nørrebro	Se svar om p-politik til L. Barfred ovenfor. Høringssvarets bemærkning vil indgå i notat om parkering, der formidles videre i forvaltningerne.
Gerne reserveret parkering til elbiler	Nørrebro Vesterbro	Kommunen giver tilladelse til at der reserveres pladser til elbiler ved el-ladestanderne.
Temaet om byens udvikling mangler konkrete initiativer, selvom det er her at den mest offensive og effektive strategi kan formuleres.	RBT	Kommuneplan 2011 fastsætter og konkretiserer blandt andet de overordnede rammer for Københavns fysiske planlægning i eksisterende og nye byområder. Derfor indeholder

		Handlingsplan for grøn mobilitet ikke initiativer på dette område.
I stedet for at udlægge p-pladser ved nybyggeri kunne man lave cykelparkering, uddele el-cykler og frikort til kollektiv trafik.	Søren Have	Dette forslag vil indgå i det videre arbejde med initiativ 21 om lokale samarbejder. Desuden har kommunen indledt et samarbejde med Bispebjerg Hospital om at på forslag som disse ved planlægningen af udbygning af hospitalet.
Mangler fokus på trafikproblemer i forbindelse med byudvikling i Valby og på Carlsberg. Ønsker at fremrykke letbanebetjening.	Valby	Det er forvaltningens opfattelse at trafikken i forbindelse med den planlagte udvikling på Carlsberg kan afvikles, også uden letbane betjening.

Verdens Bedste Cykelby

<i>Kommentar</i>	<i>Fra</i>	<i>Forvaltningens vurdering</i>
Cykelkurser for voksne med anden etnisk baggrund bør holdes løbende og understøttes gennem oprettelse af central pulje.	Fælles for miljøpunkterne Mjpkt. Amager	Cykelkurser for forskellige målgrupper indgår i kommunens arbejde og forslag medtages i notat til Cykelsekretariatet om høringsvarernes kommentarer.
Der bør være flere gader med ”grøn bølge” for cyklister og cykelstierne skal være bredere. Anbefaler også grønt for højre svingende cyklister.	Amager Vest F. Møller	Bredere cykelstier indgår både i handlingsplanen og kommunens cykelstrategi. Forslag om flere grønne bølger og grønt for højre svingende medtages i opfølgende notat til Cykelsekretariatet.
Ved etablering af ”missing links” er det vigtigt med tilslutningerne, fx manglede disse ved Bryggebroen	Amager Vest	Forvaltningen er opmærksom på dette problem, også ved fremtidige projekter. Ved Bryggebroen etableres en tilslutningsrampe i løbet af 2012/2013.
Bredere cykelstier på Amagerbrogade. Langsgående cykelsuperstier til at aflaste Amagerbrogade.	Amager Øst	Konkrete forslag medtages i notat til Cykelsekretariatet om høringssvarernes kommentarer.
Bycykler ved Amager Strandpark	Amager Øst	Konkrete forslag medtages i notat til Cykelsekretariatet om høringssvarernes kommentarer.
Godt med fokus på cykelnettet. Gerne flere cykelsuperstier og grønne cykelruter.	Bispebjerg	Konkrete forslag medtages i notat til Cykelsekretariatet om høringssvarernes kommentarer.
Missing links er af afgørende betydning for at cykelnettet fungerer.	Bispebjerg	Konkrete forslag medtages i notat til Cykelsekretariatet om høringssvarernes kommentarer.
Skiltning af cykelruter tydelig.	Bispebjerg	Konkrete forslag medtages i notat til Cykelsekretariatet om høringssvarernes kommentarer.
Husk at trække på lokaludvalgenes store lokalkendskab fx ved ”genveje for cyklister”	Brønshøj-Husum	Der gøres opmærksom på dette i notat til Cykelsekretariatet.
Fremme cyklisme. Støtter cykelsuperstier samt den fortsatte udbyg-	Brønshøj-Husum	Konkrete forslag medtages i notat til Cykelsekretariatet om høringssvarernes kommentarer.

ning med cykelstier. Peger på lokale forslag.		tarer.
Oprydning blandt cykler, fx gennem genoptagning af cykelgrib-kampagne gentages løbende.	Indre By Vesterbro	Konkrete forslag medtages i notat til Cykelsekretariatet om høringssvarernes kommentarer.
”CykelMetro” – forslag om helårs-cykelgader. 100 km sammenhængende struktur med cykeltrafik-tage.	Holger Jørgensen	Konkrete forslag medtages i notat til Cykelsekretariatet om høringssvarernes kommentarer.
Grøn cykelsti gennem Grøndalsparken.	A. Nielsen	Konkrete forslag medtages i notat til Cykelsekretariatet om høringssvarernes kommentarer.
Lokaludvalg inddrages ved realisering af cykelsuperstier	Nørrebro Vesterbro	Lokaludvalgene blev inddraget i forbindelse med optegning af Cykelsuperstinettet og de relevante udvalg vil blive kontaktet ved realiseringen af de enkelte strækninger.
Cykel- og gangsti ved passagen, der knytter N-NV sammen	Nørrebro	Konkrete forslag medtages i notat til Cykelsekretariatet om høringssvarernes kommentarer.
Konkrete forslag om stiforbindelser: Cykelbro over Holbækmotorvejen fra Lerknolden ved Harrestrup Å (et missing link; indgår i Cykelstrategi 2011-2025), Carlsbergstien og Gåsebæk-Grønttorvsforbindelsen.	Valby	Konkrete forslag medtages i notat til Cykelsekretariatet om høringssvarernes kommentarer.
Konkrete forslag om cykelstier i Jernbane Alle og Jydeholmen, krydsning af Grøndals Parkvej samt strækningen af Hyltebjerg Alle.	Vanløse	Konkrete forslag medtages i notat til Cykelsekretariatet om høringssvarernes kommentarer.
Også fremme cykel som transportform i erhvervsmæssig sammenhæng.	Østerbro Lokaludvalg	Dette medtages i lokale samarbejder med virksomheder. Desuden medtages forslag i notat til Cykelsekretariatet om høringssvarernes kommentarer.

Kollektiv Trafik

<i>Kommentar</i>	<i>Fra</i>	<i>Forvaltningens vurdering</i>
Debatten omkring udbygning af den kollektive trafik med letbaner og metro kommenteres af 11 høringssvar, heraf ønsker de 10 mere letbane.		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. Københavns Kommune har i 2010-2011 gennemført en screening af udbygningsmulighederne for den kollektive infrastruktur i København. Screeningen omfattede både en analyse

		<p>af, hvor der er størst behov for at anlægge næste etape af metroen efter Cityringen samt en sammenligning med en udbygning af den kollektive trafik med anlæg af letbaner og eller højklassede buslinjer. Af den screeningsrapport der blev taget til efterretning af Borgerrepræsentationen den 15. juni 2011 fremgik det, at: ”De tætte byområder i København (både de eksisterende og nogle af de nye byudviklingsområder) med relativt snævre gaderum og stor efterspørgsel efter gadeareal både til trafik og mere rekreative formål egner sig relativt dårligt til højfrekvent letbanedrift. Den tætte by passer til gengæld godt til en underjordisk metroløsning med stor kapacitet og mange passagerer til at dække de relativt store anlægsomkostninger. En højklasset overfladebetjening beslaglægger gadearealer, mens en metroløsning frigør gadearealer... ..I de lidt mere spredt bebyggede områder uden for de tætte bydele vil bus- og letbaneløsninger i højere grad være aktuelle. Hvis der således etableres en letbane i Ring 3, vil denne måske kunne danne udgangspunkt for et letbanesystem med linjer ind i Københavns Kommune. De undersøgte letbanestrækninger mod nordvest og sydvest kan i en sådan situation tænkes forbundet med en eventuel letbane i Ring 3.”</p> <p>Der skelnes således ikke mellem et ”letbaneland” og ”metroland”, men i stedet mellem områder, hvor hhv. metro planlægges og muligheder for letbane undersøges nærmere. Denne skelnen bruges i Handlingsplan for grøn mobilitet.</p>
En mere aktiv inddragelse af letbaner fx for at forbinde det sydlige Amager med Amager Station og/eller Christianshavn for derved at begrænse bilkørsel og understøtte bydelens liv.	Mjpkkt. Amager	Se svar ovenfor. Letbane på Amager er desuden belyst i screeningsfasen af undersøgelsen af udbygning af den kollektive trafik i København som blev afrapporteret til Borgerrepræsentationen i juli 2011.
Glade for at letbaner nævnes i handlingsplanen. Hellere letbaner end BRT. Letbaner frem for dieselbusser	Bispebjerg	Se samlet svar ovenfor
Letbaner burde ansues som en del af løsningen for den grønne trafik i indre by. En letbane kan erstatte linje 5A, og en anden linje kunne	R. Christiansen	Se samlet svar ovenfor. Letbane på gennem Indre By er desuden belyst i screeningsfasen af undersøgelsen af

starte et centralt sted og skabe forbindelse mellem Ny Ellebjerg og eksempelvis Carlsberg og Valby		udbygning af den kollektive trafik i København som blev afrapporteret til Borgerrepræsentationen i juli 2011.
Det er vigtigt med god information om busafgange og busruter ved stoppesteder, også i papirudgaver. Der skal skabes gode fodgænger miljøer ved stoppesteder med sikre overgange, opholdssteder og mulighed for cykelparkering – dette vil fremme brugen af den kollektive transport	DFF	Bedre trafikinformation er vigtigt for at fremme brugen af den kollektive trafik. I Bynet 2018-regi arbejdes også med dette perspektiv.
Alternative drivmidler til busser er godt, men forbehold over for biobrændstoffer.	Mjpkt. Amager Amager Øst	KK vil ikke på nuværende tidspunkt lægge sig fast på hvilken konkret teknologi, som skal anvendes i den københavnske busdrift. En række forskellige forsøg vil blive iværksat.
Busser på biogas fra affald virker andre steder.	Amager Vest	KK følger udviklingen og erfaringerne fra andre lande nøje og lader disse indgå i kommunens overvejelser om fremtidige alternative drivmidler i busdriften.
Bedre og billigere kollektiv trafik	Amager Øst	KK har ikke indflydelse på prisfastsættelsen af den kollektive trafik, men forsøger hele tiden, bla via Bynet 2018, at gøre den kollektive trafik bedre og mere attraktiv.
En samlet letbaneplan. Ønsker analyser af letbane på Amagerbrogade.	Amager Øst	Se samlet svar ovenfor.
Ønsker hverken letbane eller BRT på Frederikssundsvej, men gerne den løsning med busbaner og dosering, som kom frem ved dialogprocessen.	Brønshøj- Husum HBH	Det forventes at busprojektet igangsættes i efteråret 2012. Borgerrepræsentationen har desuden den 20. juni 2012 besluttet at igangsætte en analyse af letbane på Frederikssundsvej i tilknytning til letbane i ring 3. En sådan løsning forventes tidligst at kunne være etableret i 2020.
Taxier udgør en vigtig del af den offentlige transport i København og supplerer den kollektive transport. Vigtigt, at man sikrer taxiernes fremkommelighed på linje med busserne.	Dansk Taxi Råd	Københavns kommune betragter normalt ikke taxier som kollektiv transport, men taxier bidrager naturligvis på andre måder til at løse transporten i byen.
Letbaner tilgodeser tilgængelighed for ældre, handicappede mv. Ønsker letbane gennem Nørrebrogade-Gothersgade-Bremerholm-Knippelsbro-Amagerbrogade.	Indre By	Se samlet svar ovenfor samt svar til R. Christiansens og Miljøpunkt Amager.
Udbygning af metro til Sydhavnen og Sydhavn st. som højklasset trafikknudepunkt.	Kgs. Enghave	BR vedtog i juni 2012 at undersøge mulighederne for udbygning af metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen nærmere.

Hellere letbaner til Nordhavn end metro.	NOAH-Trafik	En separat letbanelinje i Nordhavn med eget kontrol- og vedligeholdelsescenter og med skift til Cityringen ved f.eks. Østerport station vil få væsentligt færre passagerer end en metroafgrening. Jf. i øvrigt samlet svar ovenfor.
Den kollektive dækning forbedres	Nørrebro Vesterbro	Kommunen forsøger hele tiden at forbedre den kollektives dækning i byen. Dette sker både ved udbygning af infrastrukturen samt ved løbende tilpasninger af busnettet.
Metrostationer tænkes sammen med byrum og får lokalt præg	Nørrebro Vesterbro	Med Cityringen bliver næste generation af Metrostationer skabt. Det sker med udgangspunkt i ønsket om ”mere af samme slags”. Det betyder, at de nye stationer bliver anlagt som de eksisterende Metrostationer med store åbne stationsrum og nem adgang fra gade til perron. ”Mere af samme slags” er dog ikke lig med ”mere magen til”. Vægbeklædningsmaterialer og perronbelægninger vil være nye og anderledes. Der arbejdes desuden på nye udformninger og nye farver til bygningsdele som eksempelvis værn og rulletrapper. Cityringens Metrostationer vil blive mere afvekslende og indbyrdes forskellige i deres udtryk end den eksisterende Metros næsten identiske stationer.
Der bør være et bedre samspil mellem beregningerne i KIK arbejdet og tiltagene i handlingsplanen. De mange initiativer bør jo have en indflydelse.	RBT	Forudsætningerne i Københavns Kommunes trafikprognoser tilpasses løbende konsekvenserne af besluttede projekter, herunder også indsatser fra handlingsplanen og den forventede udvikling ifht. f.eks. bilejerskab, befolkningsudvikling og økonomisk vækst. Implementeringen af indsatser fra handlingsplanen vil således spille sammen med de fremtidige prognoser
Mangler bl.a. en mere klar prioritering mellem at satse på kollektiv trafik og biler. Nu satses på begge dele.	RBT	Tilgængelighed og mobilitet er vigtige forudsætninger for byens liv og vækst. Gennem arbejdet med udbygning af den kollektive trafik samt handlingsplanen for grøn mobilitet er det valgt at styrke den kollektive trafik i København.
Ønsker offensiv strategi for letbaner i stedet for fortsat metroudbygning.	RBT	Se samlet svar ovenfor samt svar til R. Christiansens og Miljøpunkt Amager.
Ønsker at Carlsberg byområde be-	Valby	Se samlet svar ovenfor.

tjenes ved at videreføre letbanen fra Ny Ellebjerg ad den rute lokaludvalget har foreslået i deres trafikstrategi. Og denne letbane fremrykkes til første fase af udbygningen.		Letbane på gennem Carlsberg er desuden belyst på screeningsniveau i undersøgelsen af udbygning af den kollektive trafik i København
Foreslår busbaner på Toftegårds Alle	Valby	Forslag formidles videre til Trafikdesign, der arbejder med busbaner
Lokaludvalget går ind for mere kollektiv trafik og gerne den skinnede, men ser problem i at skelne mellem metroland og letbaneland	Østerbro	Se samlet svar ovenfor.
Mangler delmål om at tilgang til kollektiv trafik ikke kommer fra cyklister	Østerbro Lokalråd	Ny byudvikling og befolkningsvækst øger antallet af både kollektive ture og cykelture. Ny byudvikling forudsætter i København udbygning af hele infrastrukturen: baner, veje og cykelstier. Ved både at udbygge den kollektive trafik og forbedre forholdene for cyklister arbejdes der således for at der både bliver flere der cykler og flere passagerer i den kollektive trafik i København. Disse mål er indbefattet i de eksisterende målsætninger i handlingsplanen.
Anbefaler letbane frem for metro til Nordhavn, da kortere mellem stationer, lavere omkostninger og hurtigere etablering.	Østerbro Lokalråd	En separat letbanelinje i Nordhavn med eget kontrol- og vedligeholdelsescenter og med skift til Cityringen ved f.eks. Østerport station vil få væsentligt færre passagerer end en metroafgrening. Det forventes at metro til Nordhavn åbner i 2019. Jf. i øvrigt samlet svar ovenfor.
Korte gangafstand mellem skift bør også omfatte skift fra bus til bus.	Østerbro Lokalråd	Gangafstand og tidsforbrug i skiftene mellem transportformer (også fra bus til bus) indgår både i busplanlægningen og ved den fysiske indretning af knudepunkter og stoppesteder.
Bekymrede for nedlægning af buslinjer, der trods metro er nødvendige for mange borgere; ikke mindst ældre og alene-rejsende børn samt mange handicappede.	Østerbro Lokalråd	Metro er et godt og sikkert kollektivt transportmiddel, der bidrager positivt til den samlede kollektive trafik i Hovedstaden. Elevatorer og rulletrapper sørger for god tilgængelighed for alle borgergrupper på minimum samme høje niveau som til anden kollektiv trafik (bus og S-tog). Til borgere der ikke kan bruge den kollektive trafik findes alternativer i form af individuel transport som fx flex-trafik.

Fodgængere

<i>Kommentar</i>	<i>Fra</i>	<i>Forvaltningens vurdering</i>
Der skal udpeges lokale fodgængerruter og mødesteder i alle bydele af lokaludvalgene i samarbejde medkommunen. I den forbindelse vil Dansk Fodgænger Forbund gerne spille en aktiv rolle	DFF	Det medtages i det videre arbejde og skrives ind i initiativ 8 om fodgængernetværk at DFF inddrages som aktør.
Det skal være trygt at være fodgænger, også i fodgængerområder. Foreslår at sætte fokus på problemet og lave ekstra skiltning mod cykling.	Indre By Vesterbro	Fokus på forholdet mellem gående og cyklister medtages i notat til Cykelsekretariatet om høringssvarenes kommentarer.
Gader og byrum indrettes til gående med gåruter, mulighed for ophold mv.	Nørrebro Vesterbro	Dette indgår kommunens fodgængerstrategi og i handlingsplanens initiativ 8 om fodgængerruter.
Opmærksomhed på fodgængere i det centrale Valby. Ser gerne fodgængernetværk udbygget.	Valby	Dette indgår kommunens fodgængerstrategi og i handlingsplanens initiativ 8 om fodgængerruter.
Ser fodgængere som et væsentligt grønt transportmiddel. Samarbejde om sammenhængende fodgængerruter i bydelen.	Østerbro	Handlingsplanen inddrager gang som selvstændigt transportmiddel på linje med cykel, kollektiv trafik og bil. Samarbejde indgår kommunens fodgængerstrategi og i handlingsplanens initiativ 8 om fodgængerruter.

Grønne Transportsystemer

<i>Kommentar</i>	<i>Fra</i>	<i>Forvaltningens vurdering</i>
Mere aktivt fremme delebiler og gerne el-delebiler. Også gerne samarbejde med boligforeninger, virksomheder mv.	Mjpkt. Amager Amager Vest Amager Øst	Delebiler indgår som initiativ 10 i handlingsplanen og kommentaren medtages i det videre arbejde.
Ser gerne flere delebiler, men det må ikke tage parkering fra andre biler.	FDM	Delebiler vil frigive parkeringspladser, da erfaringer viser at en delebil i gennemsnit erstatter 5-10 privatbiler.
Skeptiske over for el- og brintbil-satning. Det har lange udsigter og det er ikke en god idé at reservere de sparsomme p-pladser til elbiler.	FDM	Både i København, nationalt og internationalt satses der på el og brint som nogle af fremtidens drivmidler. Kommunen ønsker aktivt at fremme denne udvikling.
Positiv over for delebiler. Forslag om gennemgribende afdækning af potentialet for delebilisme, pulje til indkøb af fx el-delebiler, afsætte op til 15 % af Indre Bys p-pladser til delebiler.	Indre By	Delebiler indgår som initiativ 10 i handlingsplanen og kommentaren medtages i det videre arbejde.
”Delebiler fjerner biler fra byrum-	Fælles for mil-	Projekttoplægget ligger i forlængelse af initi-

met og reducerer CO2". Projekt oplæg fra de fire miljøpunkter i samarbejde med CASA, Det Økologiske Råd og Danske Delebiler om at samarbejde med kommunen om debiler. Desuden er der vedhæftet rapport om delebilstrategi for Øresundsregionen.	jøpunkt Nørrebro, Amager, Indre By og Østerbro	ativ 10 i handlingsplanen og det vil være oplagt at indarbejde i implementeringsplan for handlingsplanen.
Fremme delebilsordninger og reservere p-pladser til debiler	Nørrebro Vesterbro	Delebiler indgår som initiativ 10 i handlingsplanen og kommentaren medtages i det videre arbejde
Større satsning på debiler, især i nye byområder. Støtter miljøpunkternes forslag.	RBT	Delebiler indgår som initiativ 10 i handlingsplanen og kommentaren medtages i det videre arbejde.

Samspil – Hele rejsen

<i>Kommentar</i>	<i>Fra</i>	<i>Forvaltningens vurdering</i>
Samspil på rejsen er essentielt og det forsåles at initiativ 4 "Cykel-services" indtænkes i initiativ 12 om "Bike and Ride" for ydermere at sikre Samspil – hele rejsen	Mjpk. Amager	Det er et godt forslag at sikre cykelservice mv. på stationer/knudepunkter. Forslaget medtages i notat til Cykelsekretariatet om høringssvarernes kommentarer og det medtages i det videre arbejde med højklassede trafikknudepunkter.
Mere overdækket cykelparkering til pendlere ved stationer, hvor folk kan få repareret cykler.	Indre By Vesterbro	Forslaget medtages i notat til Cykelsekretariatet om høringssvarernes kommentarer og det medtages i det videre arbejde med højklassede trafikknudepunkter.
Bycykler og bedre cykelparkering ved stationer.	Valby	Forslaget medtages i notat til Cykelsekretariatet om høringssvarernes kommentarer og det medtages i det videre arbejde med højklassede trafikknudepunkter.

Brugen af Byrum og Veje

<i>Kommentar</i>	<i>Fra</i>	<i>Forvaltningens vurdering</i>
Kommunen opfordres til at samarbejde med lokale interessenter så som Ama'r Butikkerne (Sundbyernes Handelsforening) om Amagerbrogade som Strøggade	Amager Vest	Som nævnt i initiativ 14 om strøggader vil et projekt, der handler om hvordan vi udvikler strøggaderne, forudsætte et omfattende samarbejde med lokale interessenter herunder ikke mindst de lokale butikker.
Strøggader – peger på at komme i gang med Amagerbrogade.	Mjpk. Amager Amager Øst	Medtages i de videre vurderinger omkring strøggader. Intentionen med et strøggadeprojekt er bl.a. at bygge videre på erfaringerne fra strøggadeprojektet på Amagerbrogade.
I vejnetsplan fremmes cyklistprioriterede bydelsgader	Amager Øst	Medtages i det videre arbejde med ny vejnetsplan.

Det er vigtigt at sikre en hensigtsmæssig trafikafvikling således det lokale handelsliv styrkes og unødige bilisme reduceres	Brønshøj Husum	Det lokale handelsliv er vigtigt for borgerne og kommunen, og også i arbejdet med grøn mobilitet prioriteres handelsliv og byliv.
Lavere hastigheder for biler bør tages med i vejnetsplan. Gerne 30 km/t hastighedszoner i beboerområder.	P. Douglass	Med tages i det videre arbejde med ny vejnetsplan.
Frederikssundsvej er klassificeret som en Strøggade i Brønshøj men ikke i NordVest – det vil være mere naturligt at klassificere hele ruten fra Nørreport til Brønshøj som strøggade	P. Douglass	Klassifikation af strøggader indgår i kommuneplanarbejdet og vil blive taget op i forbindelse med initiativ 13 om en ny vejnetsplan.
Ved strøggader er det vigtigt at sikre fremkommelighedszoner på fortove på min. 2,00 – 2,50. Her er cykelparkeringspladser vigtige for at skabe gode fodgængerforhold	DFE	Bemærkningen medtages i det videre arbejde med udvikling af de enkelte strøggader.
Husk tilstrækkelige grøntider til fodgængere ved optimering af signalanlæg.	DFE	Bemærkningen gives videre til Teknik- og Miljøforvaltningens signalteam.
Ved udarbejdelse af ny vejnetsplan opfordres til at inddrage alle relevante aktører.	FDM	Det medtages i handlingsplanen at interesseorganisationer inddrages som relevante aktører i arbejdet med vejnetsplan.
Meget positiv overfor øget brug af ITS og tekniske løsninger til gavn for trafikafviklingen.	FDM	Københavns kommune ser også selv et stort potentiale ved ITS løsninger til optimeringer af trafikafviklingen.
Forslag om ”smarte” cykel/busgader med forskelligt brug af gaden hen over døgnet og ugen. Lokaludvalget peger på strækningen Vendersgade/Nørregade/Gl. Torv/Nytorv/Rådhusstræde	Indre By	Forslaget til en teststrækning tages med i det videre arbejde med initiativ 16 om fleksible gaderum. Der vil i første omgang være tale om forsøgsordninger for at finde ud af om det virker hensigtsmæssigt
Konkrete forslag om tilpasninger på H.C. Andersens Boulevard, så cyklister sikres og trafikken afvikles bedre. Bl.a. at signaler indstilles så trafikken afvikles med 30 km/t.	Indre By RBT Vesterbro	Høringssvarets bemærkninger tages med i det videre arbejde med en ny vejnetsplan.
Omfordeling af byens arealer til fordel for andre transportformer end biler. Foreslår færre kørebaner til biler på en række konkrete strækninger. Her skal arealet i stedet bruges til cykelsti og/eller fodgængere.	Indre By RBT Vesterbro	Høringssvarets bemærkninger tages med i det videre arbejde med en ny vejnetsplan.
Fleksibelt brug af gaderum kan også omfatte bilfri gader i weekender. Det kan fx gælde på hele eller	Indre By RBT Vesterbro	Forslaget til en teststrækning tages med i det videre arbejde med initiativ 16 om fleksible gaderum. Der vil i første omgang være tale

dele af Søgaderne.		om forsøgsordninger for at finde ud af om det virker hensigtsmæssigt.
Sikre skoleveje og fleksible gaderum, fx gennem lukning af biltrafik om morgenen, legegade om dagen og adgangsvej for biler efter kl. 18.	Indre By RBT Vesterbro	Dette indgår som del af handlingsplanens initiativ 16 om fleksible gaderum.
Vigtigt at en vejnetsplan med prioritering af vejene ikke kommer til at belaste bydelens i forvejen stærkt trafikerede veje.	Kgs. Enghave	Lokaludvalgets bemærkninger medtages ved udarbejdelsen af en ny vejnetsplan.
Signalregulering skal ikke prioritere den private motortrafik.	F. Møller	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 kommune i en ny central overvågningsenhed, som giver mulighed for mere effektiv styring af trafikken.
Inddeling af bydelens kvarterer som ”øer” med kun én ind- og udkørsel for biler. Trafikken samlet på helt store veje.	Nørrebro	Overvejelser af denne art kan indgå i det kommende arbejde med en ny vejnetsplan. Desuden kan det indgå i arbejdet med Bydelsplaner.
Trafiksanering og 40 km/t på bygader	Nørrebro	Kommentaren vil indgå i det kommende arbejde med en ny vejnetsplan.
Trafiksikre skoleveje fx ved forbud mod bilkørsel i bestemte tidsrum ved skoler	Nørrebro Vesterbro	Overvejelser medtages i initiativ 16 om fleksible gaderum.
Strøggade – 2. Etape af Nørrebrogade. Projekt for Elmegade. Gågade i Ægirsgade og trafiksanering af Rantzausgade	Nørrebro	Medtages i de videre vurderinger omkring strøggader
Udvikling af Valby Langgade som strøggade	Valby	Medtages i de videre vurderinger omkring strøggader.
GPS-systemet kan anvendes til at undgå tung trafik på mindre veje og bygader.	Vanløse	Forslag til forsøg med trafikledelse for lastbiler indgår i handlingsplanens initiativ 15 om smart trafikafvikling. Kommentaren formidles videre til Trafikdesign, der arbejder med ITS og trafikstyring.
Nødvendigt at give mindre fysisk plads til biltrafikken, hvilket stemmer med handlingsplanens ånd.	Østerbro	Handlingsplanens mål er at forbedre de grønne transportmidlers forhold i byen.

Optimerede Transportsystemer

<i>Kommentar</i>	<i>Fra</i>	<i>Forvaltningens vurdering</i>
Et cykellogistiksystem ville kunne supplere projekt citylogistik	Mjpk. Amager	Cykellogistik kan indarbejdes i handlingsplanens initiativ 4 om cykelservices koordineret med initiativ 23 om e-mobilitet. Desuden videregives forslaget til det konsortium, der arbejder med citylogistikprojektet.

Miljøpunkterne har ansøgt Vejdirektoratet om midler til at undersøge grundlag for at virksomheder kan erstatte bilture med cykelture. Idéen er at flere gør som ”De Grønne elektrikere”, som bruger el-ladcykler. Kommunen bør indtænke cykellogistik i handlingsplanen.	Fælles fra miljøpunkterne	Cykellogistik kan indarbejdes i handlingsplanens initiativ 4 om cykelservices koordineret med initiativ 23 om e-mobilitet. Desuden videregives forslaget til det konsortium, der arbejder med citylogistikprojektet.
Ved citylogistik peges på også at se på mulighed for at forsyne lokal varecentral via søvejen/vandet.	Amager Øst	Forsyning af varecentral via vandet vil kræve en ekstra omlastning, da de fleste varer kommer med lastbil og skal distribueres videre i køretøj til butikker mv. Det vil derfor næppe være en egnet løsning i København.
Gerne grøn varetransport på Nørrebro. Husk at inddrage erhvervslivet.	Nørrebro Vesterbro	Grøn varetransport kan indarbejdes i initiativ 4 om cykelservices og det er muligt siden at udvide initiativ 17 om citylogistik til at omfatte flere byområder..
El-ladcykler benyttes til service-transport	Østerbro Lokalmråd	Dette forslag indgår i initiativ 23 om e-mobilitet og det spiller sammen med initiativ 4 om cykelservices.
Støtter op om citylogistik med omlastning og distribution med miljøvenlige køretøjer.	Østerbro Lokalmråd	Den positive tilkendegivelse formidles videre til konsortiet for citylogistik. Gerne med henblik på siden at udvide citylogistikløsningen til flere byområder.

Incitamenter / Mobilitetsplanlægning

<i>Kommentar</i>	<i>Fra</i>	<i>Forvaltningens vurdering</i>
Forslag om etnisk tema: Fx mobilisere lokale etniske ressourcer med henblik på at fremme Grøn Mobilitet. Dette kan ske gennem uddannelse af miljø- og trafikambassadører	Mjpk. Amager Amager Øst	Påvirkning handler i høj grad om at adressere forskellige målgrupper og forslag kan tages med i det videre arbejde med initiativ 21 om lokale samarbejder.
De nye informationssystemer anbefales at indeholde gangafstande og tidsangivelser til destinationer så som tog- og metrostationer	DFP	Kommentaren medtages ved det videre arbejde med initiativ 19 om smart information.
Samarbejder med virksomheder om deres transport bør udvikles og der bygges videre på Formel M projektet KørSmart.	Mjpk. Amager Amager Vest Amager Øst	Der arbejdes videre på dette og det indgår i initiativ 21 om lokale samarbejder.
Samarbejder med skoler om fx ”gåbusser”, ”cykelbusser” mv.	Amager Vest	Kommentaren er relevant både for initiativ 20 om fremtidens trafikanter og initiativ 21 om lokale samarbejder.
Fremhæver at samarbejder er vigtige for at løse udfordringerne. Gerne samarbejder med lokalud-	Amager Vest Amager Øst Brønshøj-	I handlingsplanen lægges der også vægt på samarbejder. Kommentaren om tydelige roller tages med i det videre arbejde med

valg. Rollerne bør være mere tydelige.	Husum	implementering af planen.
Børnetrafikplan, så børns transportbehov tænkes ind i byudviklingen.	Amager Øst	Både i handlingsplanen og i arbejdet med Sikre Skoleveje arbejdes med en større inddragelse af børn i trafikløsninger, og det er foreslået at udvikle et værktøj til børnekonsekvensanalyser.
Fokus på unge (før bilalderen), tilflyttere m.fl.	Amager Øst	I initiativ 21 om lokale samarbejder er der bl.a. fokus på målgrupper som fx tilflyttere.
Uholdbart at der under incitamenter ikke er økonomiske incitamenter med. Pris/omkostning for transport afgørende for valg og adfærd.	P. Douglass	Kommentaren tages til efterretning, men giver ikke anledning til at ændre i handlingsplanen.
København bør ikke bruge handlingsplanen til at opfordre til højere bilafgifter. Bilister er allerede højt afgiftsbelagte.	FDM	Kommentaren tages til efterretning, men giver ikke anledning til at ændre i handlingsplanen.
Samarbejder med bygningsejere om cykelparkering, fx ved butikker	Indre By	Forslaget medtages i i notat til Cykelsekretariatet om høringssvarernes kommentarer.
Efterlyser initiativ omkring rådgivning af virksomheder om deres og medarbejderes transport.	Kgs. Enghave	Dette indgår som en del af initiativ 21 om lokale samarbejder.
Cykelvenlige arbejdspladser fremmes	Nørrebro Vesterbro	Dette indgår som en del af initiativ 21 om lokale samarbejder.
Undersøge rejsemønstre omkring Hvidovre Hospital og se på specielle grupperes krav.	Valby	Et samarbejde med Bispebjerg hospital omkring transport er startet op. Hvidovre hospital ligger udenfor kommunen, men forslag om et samarbejde kan tages op i regi af Region Hovedstaden.
Lokaludvalg er vigtige samarbejdspartner og lokaludvalget vil gerne samarbejde om handlingsplanens initiativer – og bidrage med deres lokalkendskab.	Vanløse	I handlingsplanen lægges der også vægt på samarbejder og lokaludvalgets tilkendegivelse tages med i det videre arbejde med implementering af planen.
Miljøpunkter nævnes som samarbejdspartnere. I Vanløse eksisterer ikke et miljøpunkt – arbejdet er overtaget af Lokaludvalget	Vanløse	Forvaltningerne er opmærksomme på dette.
Virksomheder kan bidrage ved indretning af cykelparkering og lignende ved arbejdspladsen	Østerbro Lokalråd	Dette indgår som en del af initiativ 21 om lokale samarbejder.

Innovation / Grøn Transport Teknologi

<i>Kommentar</i>	<i>Fra</i>	<i>Forvaltningens vurdering</i>
Det anbefales at cykelkulturhuset "Bicycle Innovation Lab" indtænkes i handlingsplanen og kommunens arbejde.	Mjpk. Amager Amager Vest Amager Øst	Dette indtænkes i arbejdet med initiativ 22 om Laboratorium for grøn teknologi og initiativ 25 om Innovationsværksted.

Miljøzoner anbefales	Amager Vest	Miljøzoner indgår som initiativ 24 i handlingsplanen.
Skærpelse af krav i miljøzone	R. Christiansen	Miljøzoner indgår som initiativ 24 i handlingsplanen.
Miljøzoner er en effektiv metode til at udelukke de værste forurene i byen – foreslår at også støjkrav kommer med under miljøzonerne	P. Douglass	Miljøzoner indgår som initiativ 24 i handlingsplanen. I forbindelse med udarbejdelse af den næste støjhandlingsplan for København i 2013 vil det blive overvejet, hvordan støj eventuelt kan indgå i miljøzonen i fremtiden.
Indgå samarbejde med Silvan om at udvikle låne-ladcykel med elmotor. En videreudvikling af Postdanmarks el-ladcykler, der kan transportere cementsække, gulvhøvlere mv. Disse lånes på lige vilkår som trailere.	Jakob B. Find	Forslag omkring el-ladcykler indgår i initiativ 23 om e-mobilitet og det indarbejdes i notat til Cykelsekretariatet om høringsvarenes kommentarer.
Citylogistik med omlæsning til mindre biler kræver miljøzoner der omfatter varebiler.	Vanløse	Inkludering af varebiler i miljøzoner indgår som del af initiativ 24 om miljøzoner.

Innovation / Idéudvikling

<i>Kommentar</i>	<i>Fra</i>	<i>Forvaltningens vurdering</i>
Kreativ brug af byrummet. Fx Moving Line på Nørrebro	Nørrebro	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.
Der mangler noget om innovationsrådgivning og netværksadgang/-formidling	Lykke Rønneberg	Forslag om rådgivning indarbejdes i initiativ 25 om innovationsværksted.