

Uddrag fra referatet i byudviklingsgruppen fra juni 2024 om den tværgående mobilitetsanalyse

Debat

Vi må have den nødvendige data, så vi kan foreslå løsninger på det rigtige grundlag. Der mangler mere data om bilernes trafikmønstre og hvor de kommer fra. Den gennemkørende trafik skal adskilles fra den lokale trafik, da de to typer trafik kræver noget forskelligt af området.

Hvorfor ser man i rapporten på fremskrivninger i stedet for aktivt at se på hvilke løsninger, som man ønsker?

Der skal være et fokus på hvordan vi får data både om emnet og hvilke holdninger der er til mobilitet og trafik.

Hvad er formålet med det som vi sender ind og hvad skal den faglige viden og vores observationer bruges til?

Der var flere spørgsmål

- Hvor stort er bilejerskabet hvorhenne og hvorfor?
- Kan man regne med fremskrivningen af antallet af elbiler på 41%?
- Har man taget folks vaner med i de beskrevne trafikmønstre?
- Hvad er de lokale behov? Som det er i dag skal man se på hvad folk har brug for transport til og hvordan det påvirker trafikmønstrene?
- Hvad gør det ved trafikken, at vi får større biler?
- Hvorfor gør man ikke mere for at dæmpe den gennemkørende trafik?
- Hvordan påvirker demografien trafikken? Får de nye børnefamilier flere biler end de ældre beboere?

En stor del af dette emne handler om parkering

Man kan regulere i beboerlicenser, og andre lignende ordninger for at regulere udviklingen. Beboerlicensen er på forhånd ikke en garanti for at få en plads.

Der skal overvejes, hvor man bygger P-kældre og det at man bygger P-kældre i nye byområder, er med til at fastholde, at flere foretrækker at køre i bil.

Parkerede biler fylder i byen. Man skal se på om de skal have så meget plads, som de har i dag.

Bydelene i København er alle forskellige i forhold til de behov og muligheder, som der er.

Fremadrettet

- Der skal fokuseres på hvordan vi kvalificerer vi debatten i næste fase af denne proces.
- Vi skal se på ting som borgerinddragelse. I flere eksempler om trafik, er der ikke nok inddragelse.
- Vi skal have en langsigtet plan, der tager højde for at dette er et komplekst emne.
- Det skal være en dialog og ikke en polariserende snak mellem bilejere og folk, der ikke har en bil.
- Der skal ses på det samlede behov og arbejdes ud fra en samlet trafikplan.
- Denne trafikplan skal også have fokus på kulturen omkring mobilitet og hvordan

mikromobilitet kan løse problemet og skabe en by for mennesker.

- Den samlede forurening skal tælles med i regnskabet. Snart vil CO2 belastningen, komme med i regnskabet.
- Som en del af den samlede trafik, skal vi også se på den tunge trafik, private busser og skraldebiler. Skraldebiler samler også skrald ind om natten til gene for beboerne.

Uddrag af referat fra byudviklingsgruppen fra maj 2023 om parkering

5/ Hvordan kan vi få en god parkeringsløsning under jorden/væk fra gaden i Indre By

Formål: Kommunen har et ønske om, at biler skal fylde mindre i gaderummet. Vi har kunnet følge med i, hvordan forvaltningen og politikerne ønsker, at bilerne skal fylde mindre i gaderummet især i Middelalderbyen. For at dette skal kunne ske, skal beboere med en bil have et alternativ til Israels Plads. Der er i luftlinie 1,4 km fra Nyhavnsbroen til Israels plads. Det er for langt. Kan vi pege på steder i Indre by, hvor man kunne have mere parkering under jorden/væk fra gaden, og hvordan det kan ske på en god måde?

Vi kom frem til følgende:

- Beboerne skal prioriteres over pendlere. Man skal kompensere beboere for, at man fjerner pladser i byrummet.
- For at sikre at ikke alle skal parkere under Israels Plads (også dem der bor langt væk fra pladsen) skal vi spørge til hvordan vi kan få adgang til kælderen ved Nationalbanken og/eller Bremerholmen.
- Der er større problemer andre steder i København, men vi ved ikke hvad der sker når man fjerner pladser i forbindelse med Byrums- og trafikplanen.
- Gratis parkering for elbiler vil fase sig ud af sig selv i løbet af nogle år, men derfor kan vi stadig pege på at denne politik modarbejder at vi får færre biler i Indre By. Vi kan også kræve tilslutningspligt, så ladestandere bruges til at lade op og ikke kun parkering.
- Vi arbejder videre med trafikøer og hvordan vi vil udforme vores byrum. På denne måde, kan vi stille krav, til hvad vi ønsker af vores byrum.

Debat:

Der er kommet flere biler og det store spørgsmål er hvad skal der ske med pladsen. Udeservering støjer, det gør en parkeret bil ikke. Mange er mindre imod at P-pladser fjernes, men vil ikke have en udeservering i stedet for.

Beboere kan lære at leve med at der er færre P-pladser, hvis der er en samlet plan.

Paradekørsel vil fortsat være et problem, fordi paradekørsel ikke behøver en P-plads.

Private parkeringshuse som i Blox står stortset tomme. Er det god brug af pladsen? Som det er idag rammes beboerne oftest hårdest i forhold til andre grupper af bilejere ved nye tiltag. Når man giver tilladelse til et ny parkeringshus, skal der gives x antal pladser til beboere. Dette gjorde man ikke ved Blox.

Hvorfor skal alle betale til enkelte bilejere, når kun 30% har en bil og der er steder i København, hvor en P-plads koster mere end i Indre By.

Uddrag af referat fra byudviklingsgruppen fra august 2024 om en samlet trafikplan

Beboere

- Hvilket mønster har beboerne?
- Hvilket behov har beboerne i form af kørsel til arbejde og fritidskørsel (indkøb og kørsel uden forarbejdstiden)?
- Hvor mange beboere har en bil med beboerlicens, der ikke bruges ofte.

Pendlere

Trafik fra pendlere opstår, fordi der er et behov og hvilke muligheder der er til rådighed. Noget der bestemmer denne trafik, er antallet af P-pladser ved destinationen.

- hvor mange p-pladser herinde til pendlere og er de belagt. Mange befinder sig på private områder uden offentlig adgang. Disse P-pladser lader ikke til at være kortlagt idag og det er usikker om forvaltningen har et overblik.
- En arbejdsplads som Christiansborg, hvor man skal køre igennem Indre By her 321 P-pladser til ansatte.
- Der er mange private parkeringsanlæg i Indre By og flere af dem har en lav belægningsprocent.