



21-04-2014

Sagsnr.
2014-0081941

Dokumentnr.
2014-0081941-2

Sagsbehandler
Tanja Wichmann
Jørgensen

Bilag 1: Opsamling af høringsvar

Teknik- og Miljøforvaltningen har i perioden 16. december 2013 – 14. februar 2014 haft en række skråparkeringsprojekter i høring hos lokaludvalgene i de berørte bydele. Dette notat gennemgår de indkomne høringsvar samt forvaltningen kommentarer hertil. Der henvises i øvrigt til bilag 2 for oversigt over konkrete ændringer af projekterne bl.a. som følge af høringen.

Indre By Lokaludvalg har på lokaludvalgets hjemmeside i høringsperioden tilbudt borgere at give deres mening til kende. Ingen borgere har gjort brug af muligheden.

Indre By Lokaludvalgs høringsvar består af et enkelt generelt punkt om, samme andel af pladserne fortsat reserveres til handicappladser og en specifik kommentar om fastholdelse af busstopsteder på Classensgade.

Østerbro er den mest berørte bydel med 8 af 10 projekterede gadestrækninger, og disse bemærkninger samt enkelte kommentarer som forvaltningen har modtaget direkte fra borgere i bydelen, er medtaget i nedenstående gennemgang.

Østerbro Lokaludvalgs høringsvar består af en række specifikke kritikpunkter, kommentar til de enkelte gadestrækninger og slutteligt en række spørgsmål til forvaltningen. Lokaludvalget har vedlagt de på hjemmesiden indkomne borgerkommentarer som bilag, men inddrager i øvrigt ikke disse i selve høringsvaret.

Lokaludvalget tilkendegiver;

- at projektet i højere grad skal se på helheden i bybilledet frem for at indpasse parkering til en maksimal udnyttelse af vejarealet.
- at der på Østerbro i dag er for lidt plads til bydelens mange cykler. Mange gårde har ikke kapacitet til flere cykler og adgangen til gårdene foregår gennem kælderen, op og ned af trapper, som ikke kan bruges af ældre eller af voksne ifølge med børn.
- Generelt er der for få træer, for ringe eller ingen rekreative småarealer, for smalle fortove og for få muligheder for at kunne trække cyklen ind til facade eller indgangsdør.
- at P-forligskredsen hviler i store træk på indskrænkede embedsmandsoplæg fra Center for Parkering, og først nu kan borgerne se, hvor tæt skråparkeringen kommer fra husfacaderne.

Cykelprojekter

Islands Brygge 37
Postboks 339
2300 København S

E-mail
AC4N@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009493149

De begynder først nu at få negative reaktioner fra borgere.

Forvaltningens bemærkninger:

Forvaltningen har modtaget væsentlig information om de enkelte projektstrækninger, som ville kunne anvendes i den fornyede projektering.

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

Indkomne kommentarer fra borgere på Østerbro:

Mette Rasmussen Kan der ikke anlægges flere skråparkeringspladser på gl. Kalkbrænderivej, som kan aflaste hele området fra Strandboulevarden, ndr. Frihavnsgade, Randersgade? Det er tit meget svært at finde parkering fra kl 16-07.

Ruth Truelsen Jeg skal blot henvise til mit debatindlæg i Østerbro avis 18. dec. 2013

Henrik Kiil Jeg bruger cykel på alle hverdage og i de week-ender, hvor jeg ikke tager min bil og kører ud af byen. Bilen kun i de pågældende week-ender. Min oplevelse er, at der altid er plads til en cykel til i min gade, mens det ikke er tilfældet for en bil. Derfor vægter jeg parkeringsmuligheder for biler højere end parkeringspladser for cykler - og altså særligt, såfremt de identificeres på bekostning af dem til biler. Skråparkering for biler lyder, hvis der bliver flere pladser til bilse, derfor som en god ide, som jeg i givet fald støtter.

Mette Ellegaard Som nyttilflyttet til området er jeg overrasket og jævnlige meget frustreret over de få parkeringsmuligheder. Jeg er til daglig cyklist, men husstanden ejer også en bil som det er stort set umuligt at finde plads til i området omkring Skt. Jakobs Plads efter kl. 16-17. Jeg oplever Lokaludvalgets indstilling som meget forudindtaget og meget lidt åbent over for ekstra parkeringsmuligheder - og det provokerer mig til at skrive dette indlæg. Mig bekendt er der ingen gårde på Østerbro, hvor der ikke (også) er plads til cykler, og jeg synes faktisk at fortovene vid

udstrækning skal give plads til gående og ikke til parkerede cykler. Desuden kan skråparkeringer bevirke, at bilister kører langsommere på de gader, hvor der vil være begrænset vejbane at bevæge sig på. Så pak skepsisen væk, tak!

Anne Kuld Jeg synes at der generelt på Østerbro mangler P-pladser, så jeg ser frem til forhåbentlig flere P-pladser, så man ikke skal holde ulovligt og frygte P-bøde. I den forbindelse kunne der med fordel indføres en ens beboerlicens til hele Østerbro, så man kunne aflevere/hente sit barn i institution/skole i bil, uden at skulle betale 3-5 kr dagligt i P-afgift eller hvis ikke, frygte en bøde.

Johnny Haarup Kommentar fra det ydre Østerbro. I 2009 efterspurgte jeg om mulighederne for skråparkering i Borthigsgade, da bilerne herude også kredser forgæves rundt i kvarteret efter kl 18 (situation er absolut ikke blevet bedre af de nye cykelstier på Rovsingsgade). Afslaget var flg.: 1: hastighed øges i ensrettede gader 2: belastning af omkringliggende veje pga ensretning. Banalt nok ville flere parkeringspladser netop lette for P-søgnings trafikken. Og hastigheden kunne løses med bump, men sagen stoppede der. Så kvarterets 50m legegade (sjældenhed) er stadig fyldt med biler med tilhørende bøderegn. Sikke et cirkus.

Søren Carlsen Jeg er helt enig med de øvrige. Er mest cyklist, men også billist (ture ud af byen). Jeg oplever aldrig eller meget sjældent problemer med cykelparkering. Der imod oplever jeg konstant problemer med bilparkering. Det er både urimeligt, forurenende, usikkert og tidsspilde. Lad os finde en god løsning, hvor os der har behov for en bil, også kan bo godt på Østerbro.

Jørgen Thomsen Man bliver helt misundelig, når man hører om et område, kommunen interesserer sig for. Herude på ydre Østerbro er der ikke mange kommunale planer. Brede, forblæste gader med bumlet og skrumlet beton og gammelt asfalt plus skrald, har vi til gengæld meget af. Absolut uden kommunal hjælp har vi i den nordlige del af Thomas Laubs Gade (mellem Kildevældsgade og Belmansgade) gennemført en total renovering af gaden. En utrolig kompliceret og vanskelig proces over 3 år. Hvis I er interesserede i at se en nyrenoveret gade så kom forbi og se. Hvis I er interesserede i tankerne bag må I gerne kontakte os på tlf. [REDACTED].

Nina Bock Rasmussen Jeg bor på en parkeringsplads!
 Når jeg fra min stuelejlighed kigger ned ad Korsørgade - nu med dobbelt skråparkering - har jeg ikke længere indtryk af at bo i en gade, men på en parkeringsplads!
 Skråparkering er en massiv forringelse af gadebilledet og medfører også flere støjgener, når det øgede antal biler skal parkere og køre.
 Der er også mindre plads på fortovet til gene for bl.a. barnevogne og ældre med rollator, når bilerne

konsekvent parkeres med snuden langt inde over fortovet.
 Kan der ikke etableres parkeringshuse eller lignende, så vi kan bevare vores bybillede i stedet for at omforme det til én stor parkeringsplads?

Lars Hutters Skråparkering kan medføre, at det bliver vanskeligere at cykle

København er kåret til European Green Capital 2014, og det markeres ved at invitere europæiske storbyer, virksomheder og københavnere til at dele grønne ideer og løsninger med hinanden – ”Sharing Copenhagen” kaldes det. I programmet for Sharing Copenhagen er omtalt Grøn mobilitet: København er en by i bevægelse. Hver dag cykles der 1,2 millioner km. Der er massive investeringer i cykelstier, der skal få endnu flere til at cykle. Udtil fremhæves København som en cyklernes by. Parkering bør derfor ses som en helhed. Både cykelparkering og bilparkering. Og bilparkering bør ikke kunne fortrænge cykelparkering, - og dermed forhindre den grønne mobilitet – at cykle. Resultatet må ikke blive, at færre cykler pga cyklerne ikke kan parkeres ved boligen. Sådan kan det blive, hvis det bliver meget vanskeligt dagligt at transportere sin cykel ad stejle kældertrapper til gaden. Det bør derfor sikres, at cykler fortsat kan parkeres foran sin ejendom. Inden projektet med skråparkering gennemføres bør Københavns kommune derfor undersøge:

Hvor mange små gårde der er, samt adgangsforhold hertil? Hvor mange cykler – og hvor mange vil eventuelt blive hæmmet i fortsat at cykle, - hvis det bliver vanskeligt dagligt at transportere sin cykel ad stejle kældertrapper til gaden? Hvor mange har behov for cykelparkering foran sin bolig? Vores gård er meget lille. Der er ikke plads til cykler i gården. Vi har renoveret gården og lagt græs på opfordring fra Københavns Kommune om ikke at belaste kloakerne med overfladevand. Adgangen til gården fra gaden er meget vanskeligt med meget stejle kældertrappe. Det ville betyde at cyklerne skulle bæres ned i en kælderskakt og op igen. Kun meget få vil dagligt kunne gå frem og tilbage med sin cykel. Det vil ikke være muligt at transportere en ladcykel fra gaden til gården. Vi har selv bekostet cykelstativer, og forventer også fremover at kunne parkere vores cykler ved vores ejendom. Hvis skråparkering gennemføres, bør der også reserveres plads til cykel-parkering. Vi har behov for 8 m. cykelparkering på gaden foran vores ejendom. Skråparkering og smallere fortov er en massiv forringelse af gadebilledet og medfører også flere støjgener, når det øgede antal biler skal parkere og køre. Kan der ikke etableres parkeringshuse eller lignende, så vi kan bevare vores bybillede i stedet for at omforme det til én stor parkeringsplads? Kan en del af vejarealet eventuelt inddrages til parkeringsplads ved at gaderne gøres ensrettet?

