



Høring

01-12-2025

Indhold

Sagsnummer I F2
2025 - 25376

Høringssvar fra Amager Øst Lokaludvalg

Dokumentnummer i F2
231717

Forvaltningens bemærkninger til høringssvar fra Amager Øst Lokaludvalg

Sagsnummer eDoc
2025-0390426

Høringssvar fra øvrige interessenter i Elbagade via høringsportalen Bliv Hørt:

1. Den bemandede legeplads Elba
2. A/B Elbagården, Elbagade 5-11 / Keplersgade 26
3. A/B Elbahun
4. A/B Ny Sønderhus
5. AB Elbagård

Forvaltningens bemærkninger til høringssvar fra øvrige interessenter

Rådhussekretariatet
Rådhuspladsen 1
1550 København V

EAN-nummer
5798009809452



Hørings svar vedr. Foranalyse af Elbagade

Repræsentanter fra Lokaludvalget har sammen med borgere i området været inddraget i udarbejdelsen af forslagene for Elbagade.

Lokaludvalget er delt i parkeringsspørgsmålet. Nogle mener, at der godt kan nedlægges parkeringspladser. Andre har den holdning at i netop det område er det i forvejen svært at finde en plads og man bør derfor ikke nedlægge parkeringspladser.

Hvis der bliver nedlagt p-pladser, vil vi anbefale at det undersøges om der kan findes erstatningspladser. Man kan undersøge om parkering på hospitalsgrunden aften og nattetimer er en mulighed. Et andet forslag er at ændre parkeringszonen, så der kan parkeres med beboerlicens på den anden side af Kastrupvej, hvor presset ikke er så stort.

Lokaludvalget opfordrer til, at man i det videre arbejde er opmærksom på, at skolebørn kan færdes sikkert til Sundbyøster Skole og Peder Lykke Skole, især i krydset Elbagade/Grækenlandsvej

Vi glæder os over:

- At bussens rute bevares på strækningen. Metroen kan ikke dække den rute og der mangler forbindelser på tværs.
- At Elbagade forbliver dobbeltrettet. Elbagade er den bedste forbindelse på tværs, der kan bære trafikken. Forbindelsen er vigtig, ikke mindst for transport til og fra Amager Hospital.
- At der etableres cykelstier
- At der etableres overkørsler ved sideveje på strækningen.
- At der etableres støttepunkt på Kastrupvej for at forbedre cykelforbindelsen til Italiensvej
- Mere begrønning

30. januar 2026

Sagsnr.
2026-0021409

Dokumentnr.
2026-0021409-3

Sagsbehandler
Clara Drowe Andreasen

Center for Stab
Sekretariatet for Amager Øst
Lokaludvalg

Jemtelandsgade 3
2300 København S

EAN nummer
5798009800459

Venlig hilsen

Susanne Møller
Forperson, Amager Øst Lokaludvalg

Forvaltningens bemærkninger til høringsvar fra Amager Øst Lokaludvalg

Muligheden for erstatningsparkeringspladser er undersøgt, og der findes i alt 19 pladser i hele Amager Øst, hvor den nærmeste mulige ligger 1,3 km fra Elbagade.

Muligheden for at leje erstatningsparkeringspladser på hospitalsgrunden vil kræve en aftale med Region Hovedstaden. Forvaltningen kan undersøge om dette er muligt, men det vil kræve særskilt finansiering ifm. Budget 2027. Dette er tilføjet til indstillingen som et politisk handlerum.

En ændring af licenszonens afgrænsning ('Zone SV') eller etablering af en flexzone hvor licensindehavere fra to zoner kan parkere, vil som udgangspunkt kræve en ny politisk beslutning om zonerne udstrækning. Dette vil forvaltningen ikke anbefale af følgende årsager:

- En stor del af nabozonen 'SØ' er villaveje og ikke beregnet til at oppebære parkering for ejendomsboliger. Den nuværende afgrænsning er bl.a. lavet ud fra dette hensyn.
- En ændring i licenszone eller en flexzone forudsætter, at kravet i bekendtgørelse om parkering på offentlige veje om, at licensen skal gælde i nærheden af bopælen (nærhedsprincippet), er opfyldt. I den konkrete sag vurderes dette ikke umiddelbart at være tilfældet for de fleste af vejene i zone SØ, som ligger i for stor afstand fra området. Italiensvej mellem Kastrupvej og Backersvej er den eneste strækning, der kan anses for at ligge inden for en relevant afstand. Parkeringsbelægningen på Italiensvej er imidlertid allerede meget høj (ca. 94 % om aftenen).

Licenszonens eksisterende afgrænsning ved Kastrupvej



Der er taget højde for sikker færden for skolebørn i alle tre scenarier i foranalysen, herunder også i krydset Elbagade/Grækenlandsvej. Forvaltningen vurderer, at cykelstier vil øge trafiksikkerhed og tryghed for skolebørn, der benytter Elbagade på vej til skole. Derudover er der

gennemført cykelsti og overkørsler ved udkørsel fra Grækenlandsvej til Elbagade, som skal øge sikkerheden.

1. Den bemandede legeplads Elba

Det er i den bemandede legeplads ELBA's store interesse, at den løsning der vælges, har fokus på at sikre trygge og børnevenlige adgangsveje hen til legepladsen på både gåben (fortovet) og cykelstien.

2. A/B Elbagården, Elbagade 5-11 / Keplersgade 26

Ingen af forslagene er optimale, da det går ud over parkeringsforholdene. Vores område er en af de områder i KBH. der har flest biler pr. indbygger. Vi har i de sidste 2-3 år manglede 25-35 p-pladser i området pga. div. altanprojekter, stilladsarbejde/renovering af ejendomme, hvilket har betydet og vi bruger i forvejen 20-30 min på at finde en parkeringsplads, hvis man kommer hjem efter kl. 18 om aften. Hvis der bliver nedlagt så mange p-pladser som der er lagt op til, vil det derfor give p-plads kaos for beboer, gæster, handlende samt levering af vare. Når man køre rundt og leder, kører man forbi parkeringspladser til delebiler, hvor pladserne er tomme. Elbiler er i forvejen tilgodeset med ladepladser og parkeringspladser kun til elbiler. De største taber er bilister med fossilbiler, men alle vil tabe. Ingen af forslagene, kan stå alene. Hvis der bliver nedlagt p-pladser i Elbagade, skal de erstattes af en anden parkeringsmulighed, f.eks. et parkeringshus placeret under Phillipparken, så det ikke går ud over legeplads / grønne område. Mange beboer i gaden er afhængige af deres bil i dagligdagen og en politisk beslutning der vedtager nedlæggelse af p-pladser, uden der bliver laver erstatningspladser, vil være overgreb på beboernes frihed.

A/B Elbagården stemmer på projektforslag 3, bilag 4 A-C, men uanset hvilket forskal der vinder, så skal der skaffes erstatnings parkeringsmulighed for de parkeringspladser der nedlægges.

3. A/B Elbahus

Hørings svar vedrørende foranalyse og projektforslag for Elbagade

Indsendt af Andelsboligforeningen Elbahus (A/B Elbahus) - Elbagade 16-22B, 2300 København S

Andelsboligforeningen Elbahus takker for muligheden for at afgive høringssvar vedrørende Københavns Kommunes foranalyse for Elbagade samt de tre fremlagte projektforslag (Projektforslag 1, 2 og 3).

Foreningen anerkender det overordnede formål om at forbedre forholdene for cyklister og skabe en mere grøn og tryk gade. Imidlertid vurderer vi, at de fremlagte løsninger i deres nuværende form er mindre vellykkede, idet de indebærer en betydelig reduktion af parkeringspladser uden, at der foreligger tilstrækkeligt gennemtænkte eller dokumenterede løsninger på de afledte konsekvenser. Foreningen kan derfor ikke støtte nogen af de fremlagte forslag.

1. Eksisterende parkeringssituation og kumulative effekter

Det fremgår ikke af foranalysen, at der er foretaget en samlet vurdering af den aktuelle parkeringsbelastning i området, herunder om der efter inddragelse af parkeringspladser fortsat vil være kapacitet til områdets registrerede biler. I praksis opleves parkeringssituationen allerede i dag som meget presset, særligt efter kl. 15.00, hvor det ofte er næsten umuligt at finde en ledig plads i nærområdet.

Hertil kommer, at der over de seneste år er forsvundet et betydeligt antal parkeringspladser i området som følge af andre kommunale projekter, herunder sorteringspunkter, skolevejsløsninger, busstoppesteder og byrumstiltag, herunder forgrønning. De fremlagte projektforslag for Elbagade må derfor ses som endnu et indgreb i en i forvejen belastet parkeringssituation. Foreningen savner dokumentation for, at der samlet set fortsat vil være tilstrækkelig parkeringskapacitet, eller at der planlægges konkrete løsninger, der reelt afhjælper parkeringssituationen. En eventuel udvidelse af parkeringszonen vurderes i den sammenhæng ikke som en løsning, men vil alene flytte problemet til nærliggende gader og områder.

2. Behov og proportionalitet

Elbagade er i dag en relativt bred vej, og hastighedsbegrænsningen på 40 km/t bidrager allerede til et overskueligt og forholdsvist trygt trafikmiljø. Foreningen savner dokumentation for, at der skulle være et markant uheldsbillede med cyklister involveret, eller at de eksisterende forhold udgør en reel trafiksikkerhedsmæssig udfordring, som nødvendiggør de foreslåede indgreb.

Det er herudover uklart, hvilket konkret problem de fremlagte projektforslag har til formål at løse. Projekt materialet redegør ikke tydeligt for den trafikale eller funktionelle effekt, der ønskes opnået, ligesom foreningen stiller spørgsmålstejn ved proportionaliteten i de foreslåede løsninger. I den sammenhæng fremstår etablering af cykelstier med bredder på op til 2,8 meter som unødvendigt brede i den konkrete kontekst, særligt når dette sker på bekostning af parkeringspladser i et område med dokumenteret parkeringspres. Foreningen efterlyser derfor en vurdering af, om det påståede behov står mål med de betydelige

konsekvenser, som forslagene medfører, herunder ændringer af det eksisterende vejprofil og en væsentlig reduktion af parkeringspladser.

3. Manglende undersøgelse af alternativer

Foreningen savner, at der i foranalysen er arbejdet mere systematisk med alternative disponeringer af Elbagade. Det gælder navnlig en vurdering af, om ensretning af gaden kunne skabe plads til både forgrønning, etablering af cykelsti og samtidig bevarelse af eksisterende parkeringspladser inden for den nuværende gadeprofil. At en sådan mulighed ikke er skitseret eller analyseret i det fremlagte materiale, svækker efter foreningens vurdering grundlaget for at konkludere, at de foreslåede projektløsninger er de mest hensigtsmæssige.

4. Konsekvenser for beboere og erhverv

En reduktion i parkeringsmulighederne på Elbagade vil få vidtrækkende konsekvenser for både beboere og erhverv i området. Ud over beboere med formelle handicap vil også en bred gruppe beboere uden handicap, herunder børnefamilier, ældre uden bevilliget hjælp samt personer med midlertidige funktionsnedsættelser, i praksis blive væsentligt besværet af længere afstande mellem parkering og bolig. Dette gælder særligt i forbindelse med transport af børn, barnevogne, indkøb og tunge genstande, hvor adgang til parkering tæt på boligen har afgørende betydning for en velfungerende hverdag.

Hertil kommer væsentlige sikkerhedsmæssige forhold. Andelsboligforeningen Elbahuus gør opmærksom på, at ejendommene i foreningen ikke er forsynet med brandtrapper. Foreningen er derfor i tilfælde af brand eller andre akutte hændelser fuldstændigt afhængig af hurtig og uhindret adgang for redningsberedskab, herunder brandvæsen og ambulance, via gadeniveau.

Ændringer i vejprofilet og reduceret parkeringskapacitet kan i praksis føre til øget trængsel, uforudsigelige standsningsforhold og midlertidig parkering, hvilket samlet set kan forringe fremkommeligheden for rednings- og beredskabskøretøjer. Foreningen savner derfor en konkret redegørelse for, hvordan de fremlagte projektforslag sikrer, at responstider og adgangsforhold i nødsituationer ikke forringes. Endelig vil reduceret parkering gøre det vanskeligere for håndværkere, servicepersonale og hjemmepleje at udføre nødvendige opgaver i området, hvilket kan medføre øgede omkostninger og ringere service for beboerne.

5. Balance mellem mobilitetsformer

Foreningen bemærker, at ønsket om mere grønt i gaden er forståeligt, men finder anledning til at påpege, at de eksisterende træer i området i dag medfører betydelige gener i form af bl.a. tilsmudsning af biler, cykler og vinduer. Det bør derfor overvejes, om en eventuel forgrønning i højere grad kan ske gennem udskiftning eller justering af beplantningen frem for yderligere indskrænkning af gadearealet. Endvidere vurderer foreningen, at foranalysen i høj grad baserer sig på subjektive vurderinger fra et begrænset udvalg af interessenter. Der savnes mere objektive og bredt funderede undersøgelser, som belyser konsekvenserne ikke blot for Elbagade, men også for de omkring liggende gader, der uundgåeligt vil blive påvirket af ændringer i parkerings- og

trafikmønstre.

6. Samlet vurdering og opfordring

På den baggrund kan Andelsboligforeningen Elbahuus ikke støtte Projektforslag 1, 2 eller 3. Vi opfordrer til, at kommunen:

- Undlader at reducere parkeringskapaciteten på Elbagade
- Dokumenterer behovet for de foreslåede tiltag mere tydeligt
- Undersøger løsninger, der kan forbedre cykelforhold og forgrønning uden bortfald af parkering
- Inddrager de samlede og afledte konsekvenser for nærområdet

Høringssvar også vedlagt i pdf.

Med venlig hilsen Bestyrelsen

Andelsboligforeningen Elbahuus (A/B Elbahuus)

Hørings svar fra foreningen A/B Ny Sønderhus vedrørende ombygning af Elbagade

Undertegnede beboere i foreningen A/B Ny Sønderhus finder de foreslåede løsninger dybt problematiske og vil gerne protestere over inddragelsen af et stort antal parkeringspladser i et område, hvor det efter kl. 15.00 er næsten umuligt at finde en parkeringsplads.

-Vi vil gerne vide, om der er konstateret et reelt behov for projektet om at fjerne parkeringspladserne for at gøre plads til cykelsti på vejen. Projektet om at forbinde Amager Fælled og Amager Strand kan sagtens afhjælpes uden at fjerne alle parkeringspladser og samtidig få cykelsti ind på vejen.

- Vi vil gerne vide, om kommunen har overvejet at lave cykelsti i begge sider af Elbagade i stedet for forslaget omkring dobbeltcykelsti i den ene side af vejen. Cykelsti i begge sider af vejen vil ikke forstyrre nuværende lyskryds og heller ikke skabe stor trafik fra fortov ud til parkeringspladser på den ene side af vejen, da cykler fra begge retninger kan skabe farlige situationer fra fortov til parkeringspladser.

-Vi vil gerne vide, om en alternativ ruteføring har været overvejet. Med nogle få skilte om en cykelrute fra Englandsvej/Peder Lykkes vej til Lagunebroen ad små villaveje med meget lav trafikintensitet, kunne hele ombygningen af Elbagade og Italiensvej spares.

-Vi vil gerne vide, om der er parkeringspladser nok i p-zonen til beboernes registrerede biler efter inddragelsen af pladserne i forslagene. Hvis dette ikke er tilfældet, vil vi gerne vide, om kommunen har tænkt sig at stille alternative parkeringspladser til rådighed for at afhjælpe den allerede nu vanskelige situation for bilisterne. Der er gennem de sidste ti år forsvundet mere end hundrede pladser i området til multihal, sorteringspunkter, skolevej, stoppesteder og meget andet.

-Vi vil gerne vide, om vi for at give lidt mere "grønt" i gaden ikke blot kunne få plantet nogle nye vejtræer i stedet for de eksisterende småbladede lindetræer, der sviner gevaldigt med sukkersaft på biler, cykler og vinduer. Hvis træerne ønskes bevaret for enhver pris, kunne man måske efterplante med søvlind eller måske nåletræer for at få lidt afveksling.

- Vi vil gerne vide, om kommunen har undersøgt, hvor mange og hvilke grupper af borgere, der vil blive nødt til at flytte og/eller skifte job for at få hverdagen til at hænge

sammen med de til stadighed forringede parkeringsmuligheder i Elbagade, nabolaget og generelt i kommunen. Det kunne være børnefamilier, lavindkomsthusholdninger, der ikke har råd til at skifte til el-bil, håndværkere, der skal have firmabilen med hjem eller folk med sommerhus.

- Vi vil gerne vide, om kommunen har overvejet, de meromkostninger borgerne har ved at håndværkerne ikke kan parkere i nærheden af deres kunder, ved at borgerne skal ligge og cirkle rundt efter en parkeringsplads efter arbejdstid eller ændre deres arbejdstider for at have en større chance i parkeringslotteriet.

Bestyrelsen i foreningen A/B Ny Sønderhus

Hørings svar fra A/B Elbagård vedrørende ombygning af Elbagade

Undertegnede beboere i A/B Elbagård finder de foreslåede løsninger dybt problematiske og vil gerne protestere over inddragelsen af et stort antal parkeringspladser i et område, hvor det efter kl. 15.00 er næsten umuligt at finde en parkeringsplads.

-Vi vil gerne vide, om der er konstateret et reelt behov for projektet. Vi finder et sådant behov ganske tvivlsomt, da den store vejbredde og fartbegrænsning til 40 Km/t i forvejen gør det ret trygt at være cyklist i gaden.

-Vi vil gerne vide, om en alternativ ruteføring har været overvejet. Med nogle få skilte om en cykelrute fra Engelsvej/Peder Lykkes vej til Lagunebroen ad små villaveje med meget lav trafikintensitet, kunne hele ombygningen af Elbagade og Italiensvej spares.

-Vi vil gerne vide, om der er dokumentation for et stort antal uheld i Elbagade med cyklister involveret.

-Vi vil gerne vide, om der er parkeringspladser nok i p-zonen til beboernes registrerede biler efter inddragelsen af pladserne i forslagene. Hvis dette ikke er tilfældet, vil vi gerne vide, om kommunen har tænkt sig at stille alternative parkeringspladser til rådighed for at afhjælpe den allerede nu vanskelige situation for bilisterne. Der er gennem de sidste ti år forsvundet mere end hundrede pladser i området til multihal, sorteringspunkter, skolevej, stoppesteder og meget andet.

-Vi vil gerne vide, om vi for at give lidt mere "grønt" i gaden ikke blot kunne få plantet nogle nye vejtræer i stedet for de eksisterende småbladede lindetræer, der sviner gevaldigt med sukkersaft på biler, cykler og vinduer. Hvis træerne ønskes bevaret for enhver pris, kunne man måske efterplante med sølvhind eller måske nåletræer for at få lidt afveksling.

-Vi vil gerne vide, om tanken om ensretning af Elbagade for at give plads til skråparkering på forhånd er skrinlagt, siden den løsning ikke er medtaget blandt de fremlagte forslag. Hvis der fjernes en vognbane kunne man lave en dobbeltrettet cykelsti mellem fortovet og de parkerede biler i den ene siden af gaden.

- Vi vil gerne vide, om kommunen har undersøgt, hvor mange og hvilke grupper af borgere, der vil blive nødt til at flytte og/eller skifte job for at få hverdagen til at hænge sammen med de til stadighed forringede parkeringsmuligheder i Elbagade, nabolaget og generelt i kommunen. Det kunne være børnefamilier, lavindkomsthusholdninger, der ikke har råd til at skifte til el-bil, håndværkere, der skal have firmabilen med hjem eller folk med sommerhus.

- Vi vil gerne vide, om det stadig er kommunens anbefaling, at alle skal skifte til el-bil, hvis der alligevel ikke er parkeringspladser til dem.

- Vi vil gerne vide, om kommunen har overvejet, de meromkostninger borgerne har ved at håndværkerne ikke kan parkere i nærheden af deres kunder, ved at borgerne skal ligge og cirkle rundt efter en parkeringsplads efter arbejdstid eller ændre deres arbejdstider for at have en større chance i parkeringslotteriet.

- Vi vil gerne vide, om kommunen tror, at al privat transport kan klares med elektriske ladcykler, og om man i givet fald vil stille tyverisikrede offentlige cykelparkeringspladser til rådighed, da der ikke er plads til alle de ekstra ladcykler i gårdene.

Bestyrelsen i A/B Elbagård:

HEINE JEPPESEN, ELBAGADE 26, 3.TV. *HJ*

Annette Rued, GRØNENLANDSVEJ 12 SA TH

SCOTT Leerhøj, Elbagade 24 4.TV. *Scott Leerhøj*

HENRIK LEERHØJ, ELBAGADE 26 1.TV. *Henrik Leerhøj*

LOUI-ANN IVERSEN, ELBAGADE 26, 5.TV. *L. Iversen*

Beboere i A/B Elbagård:

ELSE-MARIE ENDERLEIN, ELBAGADE 28, ST. TV.

~~Enderlein~~

Ainssi Jahanmou

Elbagade 30 ST TV.

Tori Sandholdt, Grækenlandsvej 19 ST. TV

~~Tori Sandholdt~~

Kim Buss Elbagade 30^{STH}

Isabel Refsk 12. 2 TV.

Kalle Refsk 12. 2. TV

~~Uffe Wehlast, Grækenlandsvej 10 3 TV~~

Sussi Wehlast Grækenlandsvej 10 2 TV

Karin Wehlast, Grækenlandsvej
10. 1th

~~Uffe Wehlast~~ 4. TH.

~~John Jahanmou~~ 12 St. TV.

BIRIAO VIUMAN ELBAGADE 28 STV

~~Biriao Viuman~~

Melissa Stilling Elbagade 32 stth

~~John Nyekeu~~ ElBESSE 32 STTH

Anders Thomsen Grækenlandsvej 10⁴

~~MATTI WEHLAST~~, Grækenlandsvej 14 2. tv

Jak Birkhof, ELBAGADE 24 2-TV

Louise Friis Martinsen Grøkenlandsvej 14, 2tv
milka Bundgaard wenlast, Elbagade 30, 3.TV

Victor Buchholtz Nordheim Rasmussen, Elbagade 30, 3TV

Mari Smith Helmsdal Henriques, Grøkenlandsvej 12, 4th. 2300 KBH S

Sophie Passer, Elbagade 26, 4th 2300 KBH S.

Philip Tufvesson, Elbagade 26, 4th 2300 KBH S.

Anni Koltze Grøkenlandsvej 10 I to
HANS JEPPESEN, ELBAGADE 26, 2.TH.

H. Jeppesen

INGELISE JEPPESEN, ELBAGADE 26, 3.TH.

I. Jeppesen

Bente Malm, Elbagade 24. 2th *Bente Malm*

Mogens Nørgaard, Grøkenlandsvej 14, IVth *Mogens Nørgaard*

Sofia Nørgaard, Grøkenlandsvej 14, 4.th *Sofia Nørgaard*

Victoria Ernlund, Grøkenlandsvej 14, 4.tv, *Victoria Ernlund*

Lea Petersen, Grøkenlandsvej 10, 2.th *Lea Petersen*

Annemette Grøkenlandsvej 10 4.tv.

Hørings svar fra A/B Parmagade 5-11

vedrørende

ombygning af Elbagade

Beboere og bestyrelse i andelsforeningen A/B Parmagade 5-11 finder de foreslåede løsninger dybt problematiske og vil gerne protestere over inddragelsen af et stort antal parkeringspladser i et område, hvor det efter kl. 15.00 er næsten umuligt at finde en parkeringsplads.

-Vi vil gerne vide, om der er konstateret et reelt behov for projektet. Vi finder et sådant behov ganske tvivlsomt, da den store vejbredde og fartbegrænsning til 40 Km/t i forvejen gør det ret trygt at være cyklist i gaden.

-Vi vil gerne vide, om en alternativ ruteføring har været overvejet. Med nogle få skilte om en cykelrute fra Englandsvej/Peder Lykkes vej til Lagunebroen ad små villaveje med meget lav trafikintensitet, kunne hele ombygningen af Elbagade og Italiensvej spares.

-Vi vil gerne vide, om der er dokumentation for et stort antal uheld i Elbagade med cyklister involveret.

-Vi vil gerne vide, om der er parkeringspladser nok i p-zonen til beboernes registrerede biler efter inddragelsen af pladserne i forslagene. Hvis dette ikke er tilfældet, vil vi gerne vide, om kommunen har tænkt sig at stille alternative parkeringspladser til rådighed for at afhjælpe den allerede nu vanskelige situation for bilisterne. Der er gennem de sidste ti år forsvundet mere end hundrede pladser i området til multihal, sorteringspunkter, skolevej, stoppesteder og meget andet.

-Vi vil gerne vide, om vi for at give lidt mere "grønt" i gaden ikke blot kunne få plantet nogle nye vejtræer i stedet for de eksisterende småbladede lindetræer, der sviner gevaldigt med sukkersaft på biler, cykler og vinduer. Hvis træerne ønskes bevaret for enhver pris, kunne man måske efterplante med sølvhind eller måske nåletræer for at få lidt afveksling.

-Vi vil gerne vide, om tanken om ensretning af Elbagade for at give plads til skråparkering på forhånd er skrinlagt, siden den løsning ikke er medtaget blandt de fremlagte forslag. Hvis der fjernes en vognbane kunne man lave en dobbeltrettet cykelsti mellem fortovet og de parkerede biler i den ene siden af gaden.

- Vi vil gerne vide, om kommunen har undersøgt, hvor mange og hvilke grupper af borgere, der vil blive nødt til at flytte og/eller skifte job for at få hverdagen til at hænge sammen med de til stadighed forringede parkeringsmuligheder i Elbagade, nabolaget og generelt i kommunen. Det kunne være børnefamilier, lavindkomsthusholdninger, der ikke har råd til at skifte til el-bil, håndværkere, der skal have firmabilen med hjem eller folk med sommerhus.

- Vi vil gerne vide, om det stadig er kommunens anbefaling, at alle skal skifte til el-bil, hvis der alligevel ikke er parkeringspladser til dem.

- Vi vil gerne vide, om kommunen har overvejet, de meromkostninger borgerne har ved at håndværkerne ikke kan parkere i nærheden af deres kunder, ved at borgerne skal ligge og cirkle rundt efter en parkeringsplads efter arbejdstid eller ændre deres arbejdstider for at have en større chance i parkeringslotteriet.

- Vi vil gerne vide, om kommunen tror, at al privat transport kan klares med elektriske ladcykler, og om man i givet fald vil stille tyverisikrede offentlige cykelparkeringspladser til rådighed, da der ikke er plads til alle de ekstra ladcykler i gårdene.

f/ Bestyrelsen i A/B Parmagade 5-11

Ole Mortensen (fmd).

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Ole Mortensen', written in a cursive style.

Hørings svar

fra forening EF Parmagade 13-23

vedrørende

ombygning af Elbagade

Undertegnede beboere i forening EF Parmagade 13-23 finder de foreslåede løsninger dybt problematiske og vil gerne protestere over den foreslåede inddragelse af det store antal parkeringspladser i et område, hvor det efter kl. 15.00 er næsten umuligt for beboerne at finde en parkeringsplads.

Vi udbeder os fyldestgørende svar på følgende spørgsmål:

1. Er der konstateret et reelt behov for projektet og hvilke metoder er anvendt til at belyse en evt. problemstilling? Vi finder et sådant behov ganske tvivlsomt, da den store vejbredde og fartbegrænsning til 40 km/t i forvejen gør det muligt og ret trygt at være cyklist i gaden i begge kørselsretninger.
2. Har en alternativ ruteføring har været overvejet? Med nogle få skilte om en cykelrute fra Englandsvej/Peder Lykkes vej til Lagunebroen ad små villaveje med meget lav trafikintensitet kunne hele ombygningen af Elbagade og Italiensvej og de gener det medfører helt undgås.
3. Er der dokumentation (f.eks. politirapporter) for et stort antal uheld i Elbagade med cyklister involveret?
4. Hvorvidt der vil være nok parkeringspladser i p-zonen til beboernes registrerede biler efter inddragelsen af pladserne i alle de stillede forslag? Hvis dette ikke er tilfældet, vil vi gerne vide, hvilke alternative parkeringspladser (indenfor en rimelig afstand) kommunen har tænkt sig at stille til rådighed for at afhjælpe den allerede nu vanskelige situation for beboere med bil. Der er gennem de sidste ti år forsvundet mere end hundrede pladser i området til multihal, sorteringspunkter, skolevej, stoppesteder og meget andet.
5. Om en gennemtænkt udvidelse/genplantning af den eksisterende grønne beplantning ikke ville kunne opnå målet om en grønnere gade? Det kunne ske ved at plante nye/andre træsorter end de eksisterende lindetræer, der sviner med

sukkersaft på biler, cykler og vinduer for et mere afvekslende grønt udtryk og aftryk.

6. Er ideen om ensretning af Elbagade for at give plads til skråparkering på forhånd skrinlagt, siden den løsning ikke er medtaget blandt de fremlagte forslag? Hvis der nedlægges en vognbane (i retning mod krydset til Amagerbrogade) kunne man lave en dobbeltrettet cykelsti mellem fortovet og de parkerede biler i den ene side af vejen til gavn for både cyklister og bilister.
7. Har kommunen på nogen måde undersøgt hvilken betydning det vil have for beboerne i Elbagade og omkringliggende gader der potentielt vil blive nødt til at flytte og/eller skifte job for at få hverdagen til at hænge sammen med de til stadighed forringede parkeringsmuligheder i Elbagade, nabolaget og generelt i kommunen? Det vil ramme mange forskellige borgergrupper som har sin daglige gang i området: børnefamilier, lavindkomst husstande, der ikke har råd til at skifte til el-bil, håndværkere, der skal have firmabilen med hjem og/eller folk med sommerhus.
8. Er det fortsat kommunens anbefaling, at alle skal skifte til el-bil, hvis der alligevel ikke er parkeringspladser til rådighed?
9. Har kommunen overvejet, de meromkostninger (både økonomisk og tidsmæssigt) beboerne vil få ved at håndværkere ikke kan parkere i nærheden af deres kunder, ved at borgerne skal ligge og cirkulere rundt efter en parkeringsplads efter arbejdstid eller ændre deres arbejdstider for at have en større chance i det daglige parkeringslotteriet?
10. Er kommunens holdning og/eller vision at al privat transport kan klares med elektriske ladcykler, og er kommunen i givet fald villig til/har planer om at stille tyverisikrede offentlige cykelparkeringspladser til rådighed både tæt ved beboernes hjem (da der ikke er plads til alle de ekstra ladcykler i gårdene) og på andre offentlige steder i resten af kommunen?

Bestyrelsen i forening

EF Parmagade 13-23

Beboere i :

Forvaltningens bemærkninger til høringsvar fra øvrige interessenter (Boligforeningerne)

Nedenfor opsummeres boligforeningernes høringsvar, med forvaltningens bemærkninger under hvert punkt

- 1. Grundlaget for projektet:** Boligforeningerne stiller spørgsmål til hvilke trafikale udfordringer, som projektet menes at løse. Dertil efterspørges dokumentationen for behovet for projektet, herunder oplevet utryghed for cyklister på Elbagade og registrerede cykeluheld.

Forvaltningens svar:

Projektet er født ud af Visionsrapporten Fælled til Strand-forbindelsen og den dertilhørende trafikanalyse. Områdefornyelsen oplyser, at inddragelsen, der blev udført ifm. visionsplanen, pegede på, at strækningen ikke opleves tilstrækkeligt tryk for cyklende under eksisterende forhold med busser, biler og cykler på kørebanen samt vinkelparkering.

Der er to registrerede uheld involverende cykler og motorkøretøjer fra hhv. 2020 og 2022 af kategorien "alvorligt tilskadekommende" indenfor projektområdet.

- 2. Spørgsmål til cykelstien:** Boligforeningerne spørger konkret:
 - Hvordan løsningen med cykelstien påvirker kryds, adgang fra fortov til parkeringspladser og trafiksikkerhed
 - Om den foreslåede bredde på cykelstien (fx 2,8 meter) er nødvendig, eller om en smallere udformning vil være tilstrækkelig.

Forvaltningens svar:

- I alle tre løsninger vil man som fodgænger eller bilist til og fra sidevejene skulle krydse cykelstien. Denne løsning fungerer mange steder i byen og vurderes også at kunne fungere på Elbagade.
- Ifølge Københavns Kommunes minimumsbredder for enkeltrettede cykelstibreder, kan cykelstien laves ned til 2,5 meter i bredden. Dette vil kunne give plads til en bredere vejbane men er ikke nok til at etablere vinkelret parkering i begge vejsider, som der er i dag.

- 3. Parkeringskapacitet:** Boligforeningerne stiller sig kritiske overfor nedlæggelse af parkeringspladser og rejser spørgsmål om, hvorvidt der vil være tilstrækkelig kapacitet til områdets registrerede biler efter kl. 15, når pladser inddrages samt hvilke konkrete alternative parkeringspladser kommunen vil stille til rådighed for at afhjælpe situationen (fx parkeringshus, udvidet zone mv.)

Forvaltningens svar:

I indstillingen orienteres om parkeringsbelægningen i området, som er høj, dvs. kapaciteten er opbrugt efter kl. 22.

Muligheden for erstatningspladser i området er afsøgt jf. forvaltningens bemærkninger til Lokaludvalgets hørings svar. En yderligere undersøgelse af alternative parkeringspladser fx i form af udvidet parkeringszone eller parkeringshus er ikke en del af denne foranalyse.

- 4. Beplantning og konkrete forslag:** Boligforeningerne bemærker, at ønsket om en grønnere gade kan opfyldes gennem ændring af eksisterende beplantning frem for reduktion af parkeringspladser. Der foreslås udskiftning af småbladede lindetræer, som sviner med sukkersaft og efterplantning med alternative træarter, fx sølvhind eller nåltræer, for variation og mindre gener.

Forvaltningens svar:

Forvaltningen tager forslag om andre træarter end de nuværende til efterretning, hvis der plantes nye træer. De præcise træarter fastlægges i den videre fase. Der bemærkes følgende til de konkrete ønsker:

- Eksisterende træer vil ikke blive udskiftet, da disse som hovedregel skal bevares ifølge kommunens træpolitik på området. Den sukkersaft der omtales er efterladenskaber fra lus i træerne (honningdug) og dette er en del af biodiversiteten, bl.a. fordi det tiltrækker mariehøns og fugle.
- Forvaltningen vil ikke plante nåltræer, som har kogler og andre træer med tunge frugter af hensyn til cykler og parkerede biler. Kogler og større frugter kan skabe farlige situationer for cyklister, når de ligger på cykelstien.
- Forvaltningen vil ikke plante lind på strækningen da kommunen prioriterer et bredt træartsvalg, og der er mange lind i byen allerede.

- 5. Alternative løsninger og ruteføring:** Boligforeningerne efterlyser en undersøgelse af alternativer, herunder:
- a. Ensretning af Elbagade fx kombineret med dobbeltrettet cykelsti
 - b. Cykelsti i begge sider frem for dobbeltrettet på én side
 - c. Alternativ ruteføring af cykelruten via mindre villaveje med lav trafikintensitet

Forvaltningens svar:

- a. Ensretning af Elbagade er undersøgt, men fravalgt af hensyn til trafiksikkerhed og fremkommelighed, da busdrift i gaden ville kræve omlægning til uegnede ruter. Det er også undersøgt, om ensretning med skråparkering kan bevare det nuværende antal parkeringspladser, men pga. træernes placering vil det ikke bevare det nuværende antal parkeringspladser. Dobbeltrettede cykelstier langs veje kan være problematiske på grund af øget risiko for ulykker i kryds, især for cyklister, der kører mod bilisternes kørselsretning. Bilister er ikke altid opmærksomme på cyklister fra begge retninger, og det kan føre til farlige situationer. Derfor er

løsningen fravalgt (se uddybende beskrivelse i projektrapport afsnit 11.4).

- b. Dette er løsningen, som forvaltningen foreslår i alle tre projektforslag.
- c. Ruten er fastlagt i visionsplanen og den tilhørende trafikanalyse, som har undersøgt 4 mulige ruteføringer. Ruteføring gennem mindre villaveje øst for Amagerbrogade er i den forbindelse ikke undersøgt. I trafikanalysen konkluderes, at den valgte linjeføring vurderes mest egnet til en korridor mellem Amager Fælled og Amager Strandpark med følgende forklaring: Ruten er den korteste og mest intuitive og direkte forbindelse, der krydser alle de større tværgående veje ved forholdsvis sikre cykelstikrydsninger i signalreguleret kryds. Derudover passerer ruten Filipsparken, der skaber et grønt element midt på ruten, samtidigt med der er alle træer og grønne skille- og midterrabatter på flere af delstrækningerne.

6. Fremkommelighed for beredskab

Boligforeningerne rejser bekymring for adgang for redningsberedskab, herunder brandvæsen og ambulance, særligt i ejendomme uden brandtrapper. Desuden spørges ind til hvordan ændret vejprofil, reduceret parkering og som følge heraf øget trængsel vil påvirke responstider og adgang i nødsituationer.

Forvaltningens svar:

I forbindelse med foranalysen har der været dialog med beredskabet, som vurderer, at ændringer i vejprofilet, herunder reduceret parkering og eventuel øget trængsel, ikke forringer deres fremkommelighed. Dette baseres på erfaringer fra andre, mere trafikerede gader. Vejprofilet er i alle tre scenarier indrettet, så de ikke forringer eksisterende forhold i forhold til gældende brand- og redningskrav i Bygningsreglementet.

7. Samlede og afledte konsekvenser som følge af projektet:

Boligforeningerne efterspørger en samlet og mere objektiv vurdering af konsekvenserne for beboere, erhverv og øvrige trafikanter – både på Elbagade og i de omkringliggende gader. De peger på påvirkningen af forskellige borgergrupper, øget søgetid efter parkering, vanskeligere adgang for håndværkere og servicepersonale og risiko for øgede udgifter og tidsforbrug som følge heraf. Derudover efterlyser de dokumentation for, hvordan færre parkeringspladser og ændrede vejforhold vil påvirke parkeringspresset og trafikken i de omkringliggende gader.

Forvaltningens svar:

Det må forventes, at parkeringssøgning vil ske på de omkringliggende gader, såfremt der nedlægges parkeringspladser på Elbagade. Det ligger udenfor denne foranalyses formål at udføre en større analyse af konsekvenserne ved nedlæggelse af

parkeringspladser ift. ovennævnte problematikker såsom øget tidsforbrug og udgifter.

- 8. Kommunens transport og mobilitetsstrategi:** Boligforeningerne efterlyser klarhed over kommunens transport- og mobilitetsprioriteringer, herunder hvordan elbiler, delebiler og fossilbiler fremover forventes prioriteret, og om el-ladcykler forudsættes at kunne erstatte privat biltransport i området.

Forvaltningens svar:

Kommunens prioriteringer indenfor transport og mobilitet tager udgangspunkt i de overordnede mål og prioriteringer formuleret i Kommuneplanen 2024 samt 'Vores København', som er Københavns Kommunes vision på teknik- og miljøområdet. Helt overordnet prioriterer kommunen, at transporten mellem byens rum sker så grønt og bæredygtigt som muligt og med en prioritering af de mest pladseffektive transportformer. Det fremgår også, at Københavns Kommune arbejder for at fremme alle typer af delebilisme. Delebilisme kan bidrage til at sænke CO₂-udledningen fra transporten og til at reducere antallet af biler og ture i byen. Det er ligeledes en ambition at fremme ladeinfrastruktur og parkeringspladser til elbiler, så det er attraktivt at vælge en elbil frem for en benzin- eller dieselbil. Det fremgår ikke specifikt, at el-ladcykler skal erstatte biltrafik i byen, dog fremgår en prioritering mellem biltrafik og cykeltrafik (alle typer cykler) således: At biltrafikken i 2030 maksimalt udgør 25 pct. af alle ture, der foretages i København, samt at antallet af ture fordeler sig på mindst 25 pct. gang, 25 pct. cykling og 25 pct. kollektiv transport.