

## Hørings svar til kommuneplan 2021

S. 24 i Hovedstruktur.

Under overskriften "BÆREDYGTIG MOBILITET OG HØJ TILGÆNGELIGHED" skrives: "Cyklismen skal prioriteres højt, også for børn, og målet er, at 85 procent af alle skoleelever går eller cykler til og fra skole sammen med en voksen eller alene, hvis de er over 12 år".

Det er godt med ambitioner for børns transportvaner. Jeg savner dog også ambitioner for institutionsbørn og skolebørn under 12 år (og deres forældre). Hvis børn under 12 år primært bliver afleveret i bil vil det også opfylde målsætninger for børn over 12 år.

I denne sammenhæng savner jeg en klar vision og strategi for trafikal fredeliggørelse af områderne omkring kommunens skoler. Se evt. til Norge, hvor projektet Hjertesone viser en vej til, hvordan man kan ændre trafikken omkring skolerne til at være på børnenes – og ikke forældrenes – præmisser.

S. 25 i Hovedstruktur.

Under overskriften "ALLE FODGÆNGERE SKAL SIKRES GODE FORHOLD" lyder det: "Fodgængertrafikken som transportform skal prioriteres og vurderes på lige fod med cykler, biler og busser ved ombygning af veje".

Igen dejligt med fokus på de bløde trafikanters mobilitet. Men der er også behov for en målrettet indsats.

Eksempel: Den snart overståede renovering af Rahbeks Alle bør være sidste gang, man prioriterer (parkerede) biler over fodgængere. På en gade, hvor der ligger en børneinstitution er det bemærkelsesværdigt, at der er etableret et fortov, hvor to barnevogne ikke kan passere hinanden. Hvis man trækker sin cykel, kan fodgængere ikke passere. Dette forhold er særlig interessant, idet en del af Rahbeks alle er en del af det såkaldte tilgængelighedsnet. Prioriteringen af fodgængere på denne del af ruten er altså under al kritik.

Jeg synes, at man i en kommune med de visioner, ambitioner og tilhørende armbevægelser, der beskrives i Frederiksbergstrategien og i eksisterende og kommende kommuneplan bør stille højere krav til de enkelte vejprojekter.

Jeg kan for øvrigt tilslutte mig de øvrige høringssvar, der efterspørger en fodgængerstrategi. Særligt hvis den efterleves i de konkrete vejprojekter mv altså modsat den eksisterende tilgængelighedsstrategi.

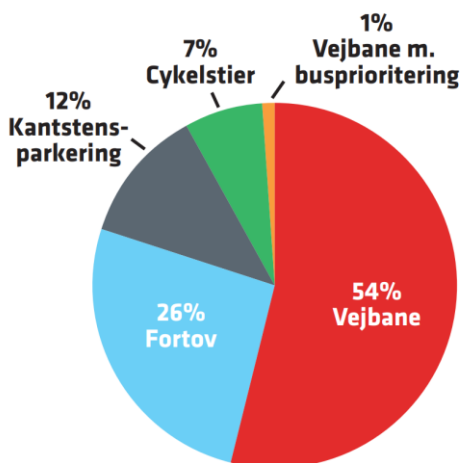
S. 58 i Rammer og retningslinjer – Mobilitet.

Jeg savner ambitioner inden for den kollektive transport i forhold til BRT-løsninger.

S. 64 i Rammer og retningslinjer.

I forhold til parkeringsnormerne kan jeg tilslutte mig høringssvaret fra Søren Have. Desuden savner jeg, at kommunen går mere offensivt til værks ift. at få etableret delebilspladser mv. ved nybyggeri. Jeg vil her anbefale, at man kigger til eksempelvis Stockholm eller Gøteborg, hvor man har en progressiv parkeringsnorm, der giver reducerede parkeringskrav, hvis bygherrer tilbyder alternative mobilitetstjenester. Helt specifikt så kan bygherrer få fra 10%-25% reduktion i parkeringskravet, hvis byggeprojektet opfylder fastlagte kriterier, der relaterer sig til mobilitetstilbud.

Afslutningsvist vil jeg opfordre til, at kommuneplanen kan fungere som trædesten til en overordnet mobilitetsstrategi/handlingsplan for mobilitet, hvor kommunen kan forholde sig mere strategisk til udviklingen af mobilitet og transport i kommunen. I en sådan bør man på baggrund af trafikale analyser se nærmere på, hvordan man mere specifikt løse trængsels-, klima-, plads-, støj- og sundhedsudfordringerne forbundet med transporten i og på tværs af kommunen. I forbindelse med dette vil det være oplagt at præsentere en oversigt over, hvordan kommunen prioriterer offentlige vejarealer. I nabokommunen ser det ud som følger:



Fordeling af vejareal mellem husene i København, 2016.

Venlig hilsen

Jakob Madsen