

Til Gladsaxe kommune .

Høringssvar til:

**Udkast til trafik og mobilitetsplan 2023.**

Vi påskønner kvaliteten i udformningen af høringsudkastet.

Vores svar følger høringsudkastets inddelinger.

Overordnet er vi enige i, at trafikken og mobiliteten i det hele taget bør foregå så vidt muligt fremdrevet af ikke fossile brændstoffer, f.eks. gennem cykling og gang og el-køretøjer.

\* Vi er skeptiske overfor, at antallet af cykelture skal øges med 25% og antallet af kørte kilometer i bil skal reduceres med 10% frem mod 2030.

\* Vi bifalder overgang til elbiler, bl.a. gennem et rigeligt antal ladetilbud.

\* Det må sikres at Trafik- og Mobilitetsplanen overordnet også skal sikre en reduktion af støj- og trafikstøv og trafikulykker.

\* Det må også sikres, at den meget belastende gennemkørende trafik i kommunen især på motorvejene skal reduceres betydeligt p.g.a de voldsomme helbredsgener den medfører.

**Cykeltrafik og kollektiv trafik:** Vi er enige i, at denne trafikform naturligvis skal optimeres. Nedgangen i cykeltrafikken og den store stigning i biltrafikken må ses som et resultat af den dårlige service i den aktuelle kollektive trafik. At reducere det overraskende store tal af kørte kilometer der køres som fritidskørsel må kunne ændres gennem adfærdskampagner, ligesom det store antal af småture også må kunne begrænses.

\* Gennemkørende trafik i villa-og byområder skal begrænses.

\* Samkørsel lyder jo ideelt, men har jo aldrig rigtigt fungeret i storbyer.

**Princip 1:** Vores kommentar til: "At vende trafikskiltet om":

At oprette trafikfredelige boligøer, hvor bilismen nedprioriteres til fordel for gang og cykling, lyder besnærende, men det må ikke hindre mobiliteten for f.eks. ældre og svagelige samt børnefamilier og håndværkertrafik.

At ændre veje til een-sporede veje med vigepladser for modkørende biler, for at give cyklisterne mere plads, bekymrer os med hensyn til trafiksikkerheden omkring frontalkollisioner blandt bilerne.

Cykelgader, der tilgodeser cyklister og tillader samtidig bilkørsel med forsigtighed, kan blive et problem, idet vi kan se, at moderne cykler efterhånden bliver hurtigere og tungere bl.a. p.g.a elcykler, ligesom andre to- og trehjulede cykellignende kassevogne og løbehjul efterhånden giver et forvirret trafikmylder som kan medføre farlige situationer.

Vi påpeger, at de foreslåede lege- og opholdsområder, skal være tydeligt markerede med skilte og anden vejbelægning og fornuftig begrønning.

**Princip 2:** Vores kommentar til : "Kommunen tilbyder en bæredygtig attraktiv transport":

Som i vores tidligere lignende høringssvar er vi også tilhængere af en bæredygtig smidig offentlig transport. At fokusere på, at forbedre trafikforholdene omkring de korte daglige start

og sluttare - " first mile/ last mile"- vil klart gavne interessen for at bruge den offentlige transport, når der bliver nem adgang til denne i form af f.eks. god cykel / løbehjulsparkering og nemme adgangsveje.

Forbedringer i komforten på stoppestederne f.eks. i form af bedre belysning og vejrligsbeskyttelse finder vi er helt indlysende.

Bedre parkeringsmuligheder for cyklerne og de nye former for to- og trehjulede el-køretøjer er også nødvendigt. Vi kunne i den forbindelse i øvrigt ønske os, at kommunens medarbejdere ( parkeringsvagter?) fører tilsyn med cykelparkeringerne, således at efterladte og henslængte eller stjålede cykler bliver fjernet.

**Princip 3:** Vores kommentar til: " Vi styrker forbindelserne":

Vi er enige i, at en forbedring af cykelstier- og gangstier,- såvel trafikteknisk som rekreativt - kan mindske på biltrafikken, især omkring de nye store trafikknudepunkter. Vi nævner her, at af- og pålæsningsmulighederne ved knudepunkterne også skal optimeres.

At skulle gå et stykke hen til den offentlige trafik eller mødecentre er uundgåeligt, og et helbredsmæssigt gode, men vi må påpege, at vi bliver flere ældre og mange af de ældre medborgere har gangproblemer, hvorfor forholdene må tilgodeses disse mennesker.

Som vi også har peget på i tidligere lignende høringer skal stier, cykelstier og hvilepladser virke trygge og rekreativt imødekommende, og være forbundet i harmoni, uden " afbrud" i stien, og virke trafiksikre.

Som tidligere bifalder vi at børn lære at transportere sig selv til skole, naturligvis på sikre veje.

**Princip 4:** Vores kommentar til: " Vi skaber bedre mobilitetsadfærd".

Skal transportadfæren ændres kan det som bekendt kun ændres gennem kampagner og restriktioner og belønning ( d.v.s. nem og billig offentlig transport).

Parkeringsrestriktioner vil forventeligt resultere i ekstra bilkørsel p.g.a søgning efter p-plads.

Et samarbejde med erhvervslivet og butiksbranchen er bydende nødvendigt.

Vi må stadig minde om, at gruppen af ældre borgere øges jævnt, og mange af disse har behov for at bruge bilen ofte.

På bestyrelsens vegne

Hans-Chr. Gelf-Larsen  
Formand

