

INDLÆG I ØKONOMIUDVALGET OM OVERTAGELSE AF GADERNE I
KARTOFFELRÆKKERNE DEN 04.10.11.

1. Indledning

Vi har meget store betænkeligheder overfor indstillingen om, at kommunen skal overtage Kartoffelrækkegaderne, som udvalget i dag behandler. Og vi siger TAK for, at vi får lov til at fremføre dem.

Vi vil i overskriftsform forklare vores grundlæggende modstand mod indstillingen. Derefter vil vi kommentere økonomien. Til slut vil vi fokusere på det kompromisforslag, vi fremlagde i teknik og miljøudvalget forrige mandag og herunder navnlig forslaget om at beholde gågadestykkerne i midten af de enkelte gader.

2. Forslaget vil forringe vores by- og trafikmiljø væsentligt

I 1973 var kartoffelrækkerne ved at gå til i trafik. Et fremsynet vejkontor i kommunen fik i samarbejde med politiet og Kartoffelrækkerne udelukket al trafik, der ikke var ærinde-kørsel. Samtidig blev de midterste dele af hver gade lavet om til gågade.

I 1991, da der blev indført parkometerparkering, tilbød kommunen, at vi for at undgå at blive oversvømmet af trafik fra pendlerparkeringer fik en parkeringsordning, hvorefter parkering kun er tilladt for ØV-licenser. Det sagde vi med glæde ja tak til.

Kommunens indsats har fungeret fremragende. De pendlerparkeringsproblemer, som den foreliggende indstilling tilsigter at løse, blev løst i 1991. Livet i de smalle og til dels fortorvsløse og derfor trafiksårbare gader er blomstret op, så det er en international attraktion. Kommunens egen publikation om værdifulde kulturmiljøer i København anbefaler, at kulturmiljøet "bør bevares som det er".

Indstillingen vil - med hensyn til trafik og bymiljø - bombe os tilbage til 1973.

2. Økonomien

- Indtægtssiden vil vise et stort NUL

Realindtægterne ved etablering af parkometerparkering i Kartoffelrækkerne vil være 0,- kr.!

Skulle nogle få bilister, der ikke har ØV-licens, være så heldige at finde ledige parkometerparkeringspladser i kartoffelrækkegaderne i stedet for i Sverigesgade-kvarteret, hvor der altid er ledige pladser, vil dette jo ikke øge de samlede parkometerindtægter.

Indstillingen angiver en forventet parkometerindtægt på 3,9 mio kr. for alle de 4 gadeområder som den omfatter (dvs Kartoffelrækkerne, Nyboder, Dronningegården og Prinsessegården). Man kan ikke se, hvor stor en del heraf, der forventes fra Kartoffelrækkerne, men det rigtige tal er reelt et stort NUL.

Indførelse af en betalingsring rundt om København vil selvsagt gøre det endnu mere klart, at nettoindtægterne ved parkometre i Kartoffelrækkerne vil forblive NUL kr. i mange år.

- **Udgiftssiden er underdrevet**

Vi bruger i omegnen af 150.000,- kr. til årlig vejvedligeholdelse i vores gader herunder til vore kloakbrønde. Heraf bruges op mod halvdelen på vedligeholdelse af gågadestykkerne. Heroverfor står, at forvaltningen forudser samlede vejvedligeholdelsesudgifter for Kartoffelrækkerne, Nyboder, Dronningegården og Prinsessegården på i alt 100.000,- kr.

For Kartoffelrækkerne alene vil der således – groft sagt – kun være 25.000,- kr. til rådighed om året eller 1/6 af, hvad vi nu bruger. Det virker ikke seriøst. Udgifterne ved overtagelse af kartoffelrækkegaderne vil med stor sikkerhed blive væsentlig større end angivet.

Om de øvrige udgifter kan vi blot notere, at indstillingen selv lægger op til, at de givne udgiftsbeløb næppe vil være tilstrækkelige, og at man i givet fald vil finansiere ordningen ved serviceforringelser. Det drejer sig om udgifter til træer, beplantning, og legeredskaber. For Kartoffelrækkernes vedkommende vedrører disse udgifter især gågadestykkerne.

- **Konklusioner om økonomien**

Den første konklusion er, at overtagelsen af Kartoffelrækkerne vil koste kommunen penge år efter år. Og underskuddet vil være der, uanset om loven om inddragelse af kommunernes parkerings-merprovenu opretholdes eller ophæves.

Så vidt vi ved, er Kartoffelrækkerne det eneste område, hvor en overtagelse af gaderne med henblik på parkometerparkering vil give underskud. Ud over de trafik- og bymiljømæssige hensyn er der altså også solide økonomiske grunde til at finde en anden løsning for Kartoffelrækkerne.

Den anden konklusion er, at undlader Kommunen at overtage gågadestykkerne, bliver driftsudgifterne for Kartoffelrækkerne formentlig mere end halveret.

4. Kompromisløsning

I udgangspunktet, så vi helst at man helt tog afsnittet om kartoffelrækkerne ud af indstillingen. Som alternativ fremlagde vi i trafik- og miljøudvalget et kompromisforslag, der indebærer:

- at gågadearealerne ikke overtages, og
- at trafiksikkerheden ikke må forringes, herunder at gennemkørsel i gaderne fortsat skal undgås.

For kommunen vil kompromisset være en direkte fordel. Parkeringsforliget vil blive respekteret fuldt ud, og samtidig vil kommunen - som nævnt - spare halvdelen eller mere af de årlige driftsudgifter for Kartoffelrækkegaderne.

Kommunen kan jo ikke forvalte gågadestykkerne lige så godt, som vi selv gør ved egne midler og en stor frivillig arbejdsindsats. Allerede i selve indstillingen lægges op til serviceforringelser. Og hvorfor skulle kommunen dog bruge ressourcer på, at vedligeholde gågaderne og herunder legeredskaber, træer og beplantninger, som intet bidrager til den fælles parkeringsstrategi?

Hvorfor skulle I bruge ressourcer på at tage stilling til hvert eneste lille daglige ønske om forbedringer og udskiftninger på 10 forskellige gågadestykker i 10 forskellige gader?

Vi tror, at frustrationen i kommunen over at skulle forvalte gågaderne kun ville blive overgået af frustrationen i Kartoffelrækkerne over, at vores sociale liv skulle styres af embedsmænd i stedet for af os selv.

Kommunen bør i stedet glæde sig over, at der findes et livskraftigt fælleskab i Kartoffelrækkerne, der både kan og vil forvalte og udvikle gågadearealerne.

For os vil kommunens overtagelse af trafikdelene af gaderne stadig indebære problemer. Men kompromisset vil respektere vores centrale interesser i at beholde og bevare gågadestykkerne og det nuværende by- og trafikmiljø. Derfor foretrækker vi kompromisset frem for en indædt kamp i lang tid fremover.

Det håber vi også at Kommunen vil gøre. Vores bøn er derfor, at I undtager gågaderne fra indstillingen, som foreslået i vores kompromis.

Vi håber også stærkt at I vil indføje den foreslåede sætning om trafiksikkerhed og gennemkørselsforbud. Hvis I vil have konkretiseret, hvad der skal til, for at trafikken fortsat respekterer områdets sårbare karakter, er vi rede hertil. Vi tror at vi ville kunne tale os til rette herom på 15 minutter.

Trafiksikkerhed og et godt by-miljø. Det er det der er tiltrækkende ved Kartoffelrækkerne, og som tiltrækker veluddannede og vellønnede børnefamilier. Det bør kommunen støtte, og det er det, vores kompromisforlag prøver at sikre. Vi håber, at I tager imod det.

Tak for jeres tålmodighed.

5 Overtagelse af vejarealer i Indre By (2010-76159)

Borgerrepræsentationen skal godkende, at kommunen overtager de i indstillingen nævnte private veje og vejarealer i Indre By. Overtagelserne sker som led i gennemførelse af kommunens parkeringsstrategi.

INDSTILLING OG BESLUTNING

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget overfor Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at Teknik- og Miljøudvalgets beslutning den 29. november 2010 "Overtagelse af private vejarealer i Indre By"(2010-76159) annulleres og erstattes af,
2. at kommunen som led i realisering af parkeringsstrategien overtager de private veje og vejarealer, der er anført nedenfor i løsningsafsnittet,
3. at der frigives en anlægsbevilling på 2 mio. kr. (2011 p/l) i 2011 til overtagelse af vejene og anskaffelse af billetautomater. Bevillingen frigives på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Ordinær anlæg funktion 2.22.07.3.

PROBLEMSTILLING

Hvis den samlede regulering af trafikken og parkeringen i betalingsområdet skal være effektiv og sammenhængende, bør alle vejarealerne være en del af betalingsordningen.

Erfaringerne viser, at de private fællesveje og almene veje indenfor betalingsområdet, hvor der i udgangspunktet er fri parkering, ofte bliver fyldt med pendlerparkering og anden langtidsparkering. Der kan også opstå u hensigtsmæssig søgetrafik ved en uensartet regulering af vejene i et sammenhængende geografisk område. Det kan undgås, hvis de pågældende veje overtages som offentlige veje.

Da de juridiske og aftalemæssige forhold omkring de private fællesveje ofte er ganske komplicerede, var det for forvaltningen ikke praktisk muligt at nå, at overtage samtlige private fællesveje, inden udvidelsen af betalingsområdet i 2007. Forvaltningen var derfor nødt til at udskyde overtagelsen af et antal veje, indtil alle nødvendige undersøgelser var gennemført.

LØSNING

Forvaltningen har nu gennemført ovennævnte undersøgelser, af forholdene for de private veje og vejarealer i Indre By, som indstillingen omhandler. Forvaltningen anbefaler på den baggrund, at de herunder nævnte private fællesveje og almene veje omklassificeres til offentlig vej efter lov om offentlige vejes § 23.

Optagelsen sker som vejsager og følger forvaltningslovens regler for høring af parterne mv.

Når kommunen har overtaget vejene vil beboerne, i lighed med alle andre beboere indenfor betalingsområdet, kunne parkere med beboerlicens, der gælder til hele den licenszone, hvor vejen ligger. Vejovertagelserne vil, med indlemmelsen i betalingsområdet, forbedre beboernes parkeringsmuligheder og begrænse anden parkering - specielt pendlerparkeringen.

Grundejerne vil få fordel af, at kommunen overtager drift og vedligeholdelse af vejen og det vil fx være muligt for beboernes/grundejernes forening at deltage i driften af vejene fx via en tilladelse til aktiviteter.

Forvaltningen arbejder på en ordning med mobilbetalt parkering, men den forventes ikke at være klar på det tidspunkt, hvor vejene, der er nævnt i denne indstilling, overtages af kommunen og derved indgår i betalingsområdet. Skulle det vise sig, at mobilparkeringsløsninger kan implementeres hurtigere end forventet, vil det få positiv effekt for omkostningerne. Eventuelle uforbrugte midler overføres til parkeringsstrategiens konto for uforudsete udgifter.

Forvaltningen indstiller derfor, at de nedenfor nævnte private fællesveje og almene veje, med i alt 724 parkeringspladser i Grøn zone, overtages og omklassificeres til offentlig vej, og at der indføres betalingsparkering.

Kartoffelrækkerne

[PRIMÆRT ØNSKE: AT AFSNITTET OM KARTOFFELRÆKKERNE UDGÅR. SEKUNDÆRT ØNSKE: AT DE TO NEDENANFØRTE ÆNDRINGER GENNEMFØRES]

Veje der overtages: Voldmestergade, J. A. Schwartz Gade, Høyensgade, Skovgaardsgade, Wilhelm Marstrands Gade, Eckersberggade, Abildgaardsgade, Jens Juels Gade, Wiedeweltsgade med i alt 136 P-pladser (Hallinsgade er allerede overtaget). Den nuværende fysiske udformning, der eksisterer for anvendelse af gadearealet, vil blive opretholdt efter overtagelsen.

Vejene i Kartoffelrækkerne er udlagte på særskilt matrikel fra facade til facade og ejes af husejerforeningen.

Forhaverne i Kartoffelrækkerne skal, som beskrevet i lokalplanen, bevares af hensyn til områdets karakter. Derfor overtages kun den del af det udlagte vejareal, der allerede er udlagt som vej, [herunder også de arealer, der nu har karakter af gågader] **Teksten i skarp parentes foreslås erstattet af følgende tekst: "De arealer, der nu har karakter af**

gågader skal bevares som gågader uden parkering. Disse arealer overtages derfor ikke."

I den nuværende parkeringsordning for Kartoffelrækkerne har beboerne mulighed for at anskaffe en beboerlicens til den licenszone Kartoffelrækkerne ligger i (KA). Gøres de private fællesveje i Kartoffelrækkerne til offentlige veje, vil beboerne fortsat have mulighed for at anskaffe sig en beboerlicens, der gælder til hele licenszone KA.

Særligt i forhold til Kartoffelrækkerne kan der, ud over den begrundelse for overtagelsen af de private fællesveje i almindelighed, som er gengivet oven for, anføres, at der er et væsentligt alment behov for at ændre reguleringen af disse veje på en sådan måde, at de indgår som en integreret del af det offentlige vejnet i området i øvrigt. Overtagelsen af de private fællesveje i Kartoffelrækkerne gør det muligt for kommunen fremover at sikre en ensartet regulering af færdslen i området.

Følgende sætning foreslås indføres: "Af hensyn til de sårbare trafikale forhold i gaderne og gågadernes centrale funktion i kvarteret bør ændringer i den gældende parkeringsordning ske på en måde, der bevarer det nuværende trafiksikkerhedsniveau og sikrer en meget begrænset trafik på gaderne."

Nyboder

Veje der overtages: Haregade, Suensonsgade, Elsdrygade, Delfingade, Krokodillegade, Vildandegade, Svanegade med i alt 348 P-pladser. Vejene i Nyboder er private fællesveje eller såkaldte almene veje (private veje, der er åben for almenheden, men som ikke er offentlig vej).

På de private veje er der i dag en ordning, som ligner ordningen i Kartoffelrækkerne. Kommunens overtagelse af de private fællesveje og almene veje i Nyboder er begrundet i, at der er et alment behov herfor, jf. det anførte herom (i afsnittet om problemstillingen).

De pågældende veje vil fremover indgå i Grøn zone. Beboerne vil således kunne bevare muligheden for at anskaffe en beboerlicens, der gælder til hele licenszone KA.

Vejene har betydelig historisk værdi, og der er stærke fredningsmæssige og arkitektoniske bevaringshensyn, der skal tilgodeses ved drift og vedligeholdelse af disse gader. Det vurderes dog, at det er forsvarligt at opstille p-billetautomater i det nødvendige omfang, da der tages arkitektoniske hensyn ved placeringen af p-billetautomaterne.

Dronningegården og Prinsessegården

Der overtages den såkaldte "square" (pladsdannelse) i byggeriet Dronningens Tværgade 32 - 50 og 23 - 41 med 240 P-pladser. Der er tale om matrikulerede arealer, som i henhold til aftaler og deklARATIONER, i

forbindelse med byggeriets opførelse, er sikret for almenhedens færdsel og anlagt, betalt og drevet af Københavns Kommune siden etableringen.

På "squares", der er fredet sammen med bygningerne, skal der tages arkitektoniske hensyn i forbindelse med drift og vedligehold af arealerne. Kommunens overtagelse af de almene veje i Dronningegården og Prinsessegården er begrundet i, at der er et alment behov herfor, jf. det anførte herom (i afsnittet om problemstillingen).

Andre veje og arealer

Mellem Hotel Royal og Ved Vesterport ligger et vejareal som drives af Københavns Kommune. Det pågældende vejareal er en privat fællesvej.

Kommunens overtagelse af den private fællesvej mellem Hotel Royal og Ved Vesterport er begrundet i, at der er et alment behov herfor, jf. det anførte herom (i afsnittet om problemstillingen).

Konsekvenser af fredningsbestemmelserne

I Nyboder og i Dronningegården/ Prinsessegården skal fredningerne sikres i forbindelse med den efterfølgende matrikulære berigtigelse af vejovertagelsen. Fredningerne skal sikres gennem tinglysning af fredningsbestemmelserne på arealet.

ØKONOMI

Normalt sker overtagelsen af private fællesveje og almene veje uden erstatning. Vejenes ejere kan dog indbringe afgørelsen for taksationskommissionen. Under overtagelsen af de næsten 200 veje, som indtil nu er overtaget af Københavns Kommune, er der rejst et mindre antal sager, hvor både taksationskommissionen og overtaksationskommissionen har stadfæstet, at ejerne ikke tilkendes erstatning.

Forvaltningen forventer på den baggrund, at også disse veje kan overtages uden erstatning.

Der er imidlertid omkostninger ved at overtage vejene, og der skal som nævnt ovenfor opsættes billetautomater, hvis en mobilbetalingsløsning ikke er klar. Forvaltningen skønner derfor, at de samlede omkostninger vil blive på 2 mio. kr.

Driftsindtægter og driftsudgifter er håndteret i indstillingerne "Finansiering af P-området 2011-2014" og "Udmøntning af P-området 2011-2014".

Indenfor de overtagne private veje/ vejarealer er der ca. 724 P-pladser, som forventes at give øgede årlige parkeringsindtægter på i alt 3,9 mio. kr. (2011 p/l) fra 2013 og frem.

Udgifterne til øget parkeringskontrol og driftsudgifter til billetautomater vurderes at udgøre 0,8 mio. kr. (2011 p/l) fra 2013 og frem.

Omklassificering af de pågældende veje/vejarealer vil betyde en stigning i kommunens udgifter til vedligeholdelse af legeudstyr, vejtræer og beplantning på 0,1 mio. kr. (2010 p/l) om året. De øgede omkostninger til vejvedligeholdelse skønnes at udgøre 0,1 mio. kr. (2010 p/l). De årlige driftsudgifter øges således med i alt 0,2 mio. kr. (2010 p/l) fra 2013.

Såfremt der ikke gives en forhøjelse af Teknik- og Miljøforvaltningens driftsramme i Budget 2012 og frem, vil de forøgede driftsomkostninger blive dækket via effektiviseringer eller reduktion af serviceniveauet på Teknik- og Miljøforvaltningens øvrige områder."

VIDERE PROCES

Efter Borgerrepræsentationens vedtagelse, igangsætter forvaltningen procedure for optagelse af private fællesveje som offentlige veje, som er fastlagt i lov om offentlige veje § 23 og forvaltningsloven.

Fremdriften i arbejdet dokumenteres løbende på kommunes hjemmeside.

Forvaltningen fremsætter senest ved udgangen af 2013 et beslutningsforslag, hvor økonomien opgøres og evt. overskydende midler overføres til parkeringsstrategiens konto for uforudsete udgifter.

Hjalte Aaberg /Anders Møller

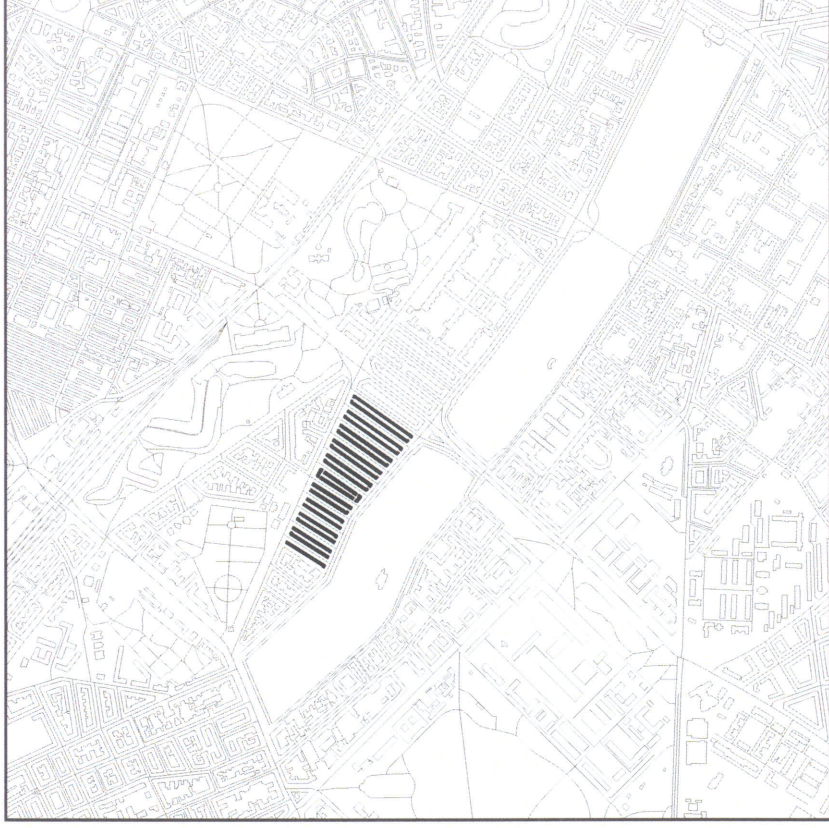
KONSEKVENSERNE AF ÆNDRINGERNE FOR
PARKERINGSFORHOLD I KARTOFFELRÆKKERNE

Parkeringsordning i Kartoffelrækkerne

Kartoffelrækkerne også kaldet Farimagsgadekvarteret er fra 1873 og består af 480 huse bygget af Arbejdernes Byggeforening.

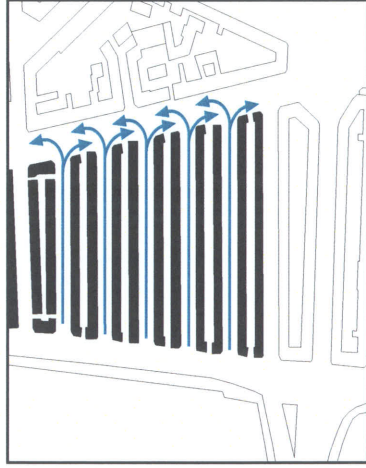
Det er vores opfattelse at en ændring af parkeringsordningen i Kartoffelrækkerne, vil medføre en kraftig stigning af gennemkørsel. Dette vil ikke kun medføre yderligere forurening, men også skade hele vores lokalmiljø, som vejene er en stor del af. Desuden vil det også påvirke trafiksikkerheden, og børn og ældre, vil ikke længere kunne færdes trygt på vejene.

Vi har et ønske om at fastholde de kvaliteter der kendetegner området, derfor denne folder.

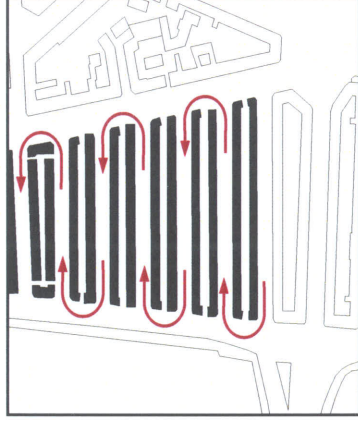




Idag er gaderne ved Kartoffelrækkerne markeret som med Indkørselsforbud bortset fra Ærindkørsel, og parkering er kun tilladt for indehavere af ØV-licens. Dette blev indført i 1990 i samarbejde med kommunen og politiet og er siden, løbende blevet opdateret. Regulativet betyder at indkørsel/gennemkørsel er begrænset til bilister der kender til gadernes beskaffenhed og særheder. Desuden er der blandt beboerne indgået en aftale om kun at parkere og køre på "egen" gade. Dvs. findes der ingen parkeringsplads på "egen" gade, kører man til nærliggende områder og parkerer sit køretøj her. Derved undgås cirkulation og forurening. Der i alt, fra Webersgade til Voldmestergade, registreret 176 parkeringspladser mod (pt.)395. gyldige licenser.



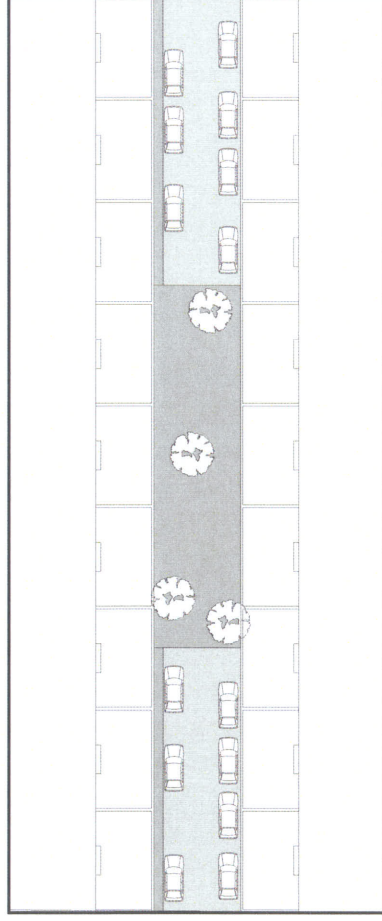
Eksempel på nuværende trafikstrategi:
Aftalen idag er; at beboerne kun kører og parkerer på "egen" vej. Finder de ikke i en parkeringsplads her, parkeres køretøjet i en af de omkringliggende områder. Derved undgås cirkulering og forurening.

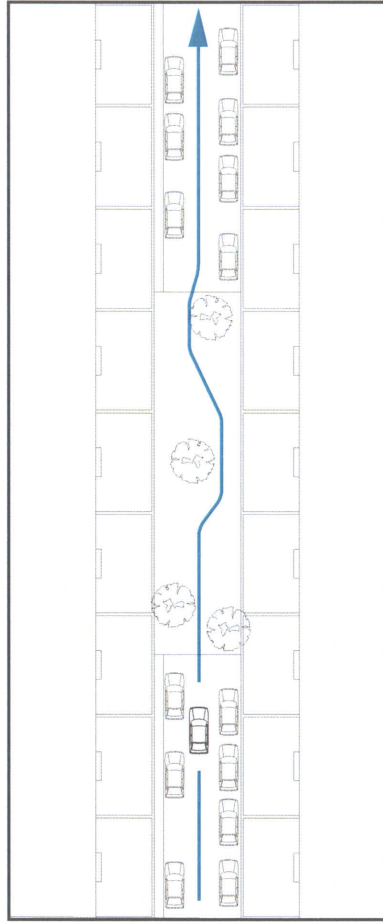


Eksempel ved ændring af parkeringsstrategi: Trafikken i området vil være tiltagende.
Bilisterne vil cirkulere hvilket vil betyde mere forurening, men også skabe usikkerhed for områdets beboere og livet i det sociale rum, som gaden er en del af.

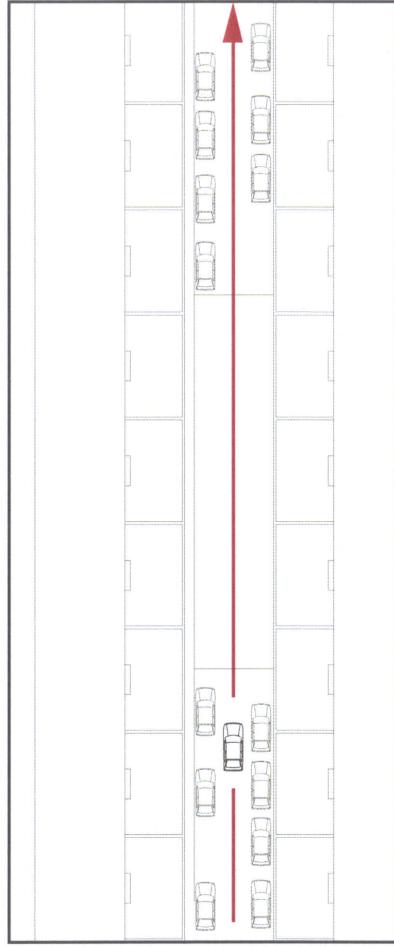


Hver vej har et helle på ca. 50m i længden. Denne ø har status som gågade og fungerer som et gådrum til leg for områdets børn og til andre sociale arrangementer for gadens beboer. Hellen er med til at sænke bilernes hastighed og udover bump ved hellen er der enten fartbump eller træer i gaderne. Hertil kommer legehuse, samt borde og bænke, samt indsnævring ved gadernes udmunding i Østersøgade og Farimagsgade. Alle disse tiltag sikrer en meget langsom trafik.





Indkørselsforbudet betyder idag at billisterne kender til gadernes beskaffenhed. Gågaden, fartbump, beplantningen, bænke, sandkasser o.lign. sørger idag for hastighedsnedsættelse.

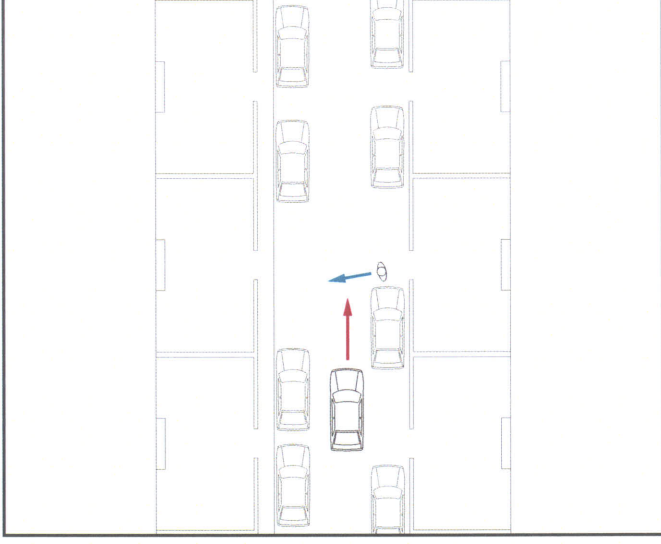


En ændring af parkeringsordningen vil ikke alene fjerne det sociale rum, men øge bilernes hastighed som vil være uden kendskab til gadernes beskaffenhed.



Gader er som bekendt så smalle, at der kun er plads til fortov i den ene side. Fortovet i den ene side betyder derfor, at fodgængertrafikken i vidt omfang sker på vejbanen, og at navnlig udgangen fra forhaverne til kørebanen er farlige, især for børnene og de ældre.

Kender man ikke til området er dette forholdsregler andre bilister overser.





Da der kun er foretov i en side, kan det ved parkering være let overse indgangen til en have. En bilist som ikke kender til området, kan let komme til at spærre for en udgang, navnligt når der ligger sne.

