

## **Kommentarer til “Gudhjem Parkeringsstrategi. Screening af mulige tiltag” (notat fra ViaTrafik dateret 31.1.2018)**

### **- og alternativt forslag.**

Gudhjem Trafikgruppe, repræsenterende Gudhjem Erhvervs- og Handelstandsforening, Chr Ø-farten, Flådeselskabet Atlanten samt Gudhjem By- og Mindeforening har været samlet den 27.2.2018 og har i fuld enighed vedtaget følgende kommentarer til ViaTrafiks screeningsnotat og - inspireret heraf - skitseret et konkret løsningsforslag til parkerings- og trafikafviklingsstrategi for Gudhjem.

### **Om øget parkeringskapacitet (afsnit 3.1)**

Vi ønsker ikke kapacitetsudvidelse nede i byen, kun oven for byen, og her bør der skabes mulighed for en stor udvidelse af hensyn til den fremtidige belastning. Derfor siger vi “nej tak” til forslag A, B og C. Og “ja tak” til forslag D (Gudhjem Auto, hvis grunden kan helt eller delvist erhverves) og E (bag svømmehallen). Men først og fremmest F (museumsgrunden) eller G (hotelgrunden) bør komme i spil, da det kun er her, at der kan skabes stor kapacitet. Vi er helt enige med notatets konklusion, nemlig at G er at foretrække på grund af placering på vandsiden af landevejen samt gode muligheder for attraktiv gående adgang til byens centrum.

En sådan P-plads kan udbygges i etaper og bør udformes som en “grøn” P-plads uden asfalt og med gode adgangsforhold for kørende.

MEN en sådan P-pladsudvidelse oven for byen vil efter trafikgruppens opfattelse nødvendiggøre en shuttlebus-ordning i dagtimerne på grund af gå-afstandene fra de forskellige P-pladser oven for byen. Det er efter vores opfattelse nødvendigt, at løsningsforslag hertil udvikles og vurderes. Det bør umiddelbart være en opgave for BAT. Men trafikgruppen bidrager gerne. Etableres P-plads uden shuttlebus-ordning kan det risikere at blive en fiasko!

### **Om de tre trafikafviklingsforslag (afsnit 3.2).**

Vi er enige med oplægget i, at løsning 1 (nuværende ensretning) gør det attraktivt at køre ned i byen. Det er netop et af vore problemer. Og det er uholdbart at fortsætte således, med mindre der sker supplerende regulering.

Løsning 2 og 3 bygger på at Serpentinervejen gøres dobbeltrettet (som om vinteren) og dermed kan aflaste Brøddegade som eneste nedkørsel i byen. I løsning 3 er der suppleret med begrænsning af kørsel ad Brøddegade i dagtimerne (kun ærindekørsel kl 10-16). I begge disse forslag ændres ensretningen af Løkkegade, og al biltrafikken mødes fra begge siden i krydset Løkkegade/Brøddegade og ledes af den snævre vej lige bag vandrers hjemmet til Ejnar Mikkelsensvej, hvor ensretningen er uændret. Dette vil efter vores mening skabe kaos og stor belastning i bycentrum samt forvirre bilisterne. Vi siger derfor “nej tak” til en sådan løsning. Der bør derfor ikke være adgang ned i byen ad Serpentinervejen.

Den skitserede mulighed i løsning 3 med kun at tillade ærindekørsel i dagtimerne er absolut et interessant element, især kombineret med P-zoner og P-afgift/tidsbegrænsning, som beskrevet i afsnit 3.3, men der er ikke enighed i gruppen om at anbefale et sådant element for nærværende.

Derimod har vi drøftet en alternativ regulering, styret alene af P-afgift; den præsenteres i trafikgruppens nedenstående **forslag til ny parkerings- og trafikafviklingsstrategi.**

Inden da vil vi udtrykke vores fulde støtte til notatets oplæg om **bred udbygget information om de særlige parkeringsforhold** i og omkring Gudhjem.

Og vi må gentage, at uanset valg af løsning vil der blive et stort **behov for daglig P-kontrol** nede i byen, med opgaver som er tilpasset den valgte løsning.

Endelig bemærker vi, at notatet ikke forholder sig nærmere til turistbuskørslen. Vi minder om vores tidligere nævnte forslag, nemlig at det stadig skal være sådan, at busser med ældre og gangbesværede selvfølgelig skal kunne køre ned i byen og parkere og afsætte/optage passagerer der, mens andre busser, især busser med skoleelever, skal holde oven for byen. Der bør derfor skabes mulighed for busparkering ved F24.

### **Trafikgruppens løsningsforslag**

Inspireret af notatet foreslår trafikgruppen en løsning med 3 sammenhængende hovedelementer:

- Der opbygges en stor "grøn" P-plads oven for byen på hotelgrunden (G) med gode tilkørselsforhold og god stiforbindelse til bycentrum/havn. Etapevis udbygning mulig.
- Der etableres en shuttlebusordning i dagtimerne fra denne P-plads med opsamling ved P-pladserne v/ svømmehallen og v/F24 og med 3-4 stoppesteder nede i byen (ca 4 ture pr time; gratis).
- Den nuværende ensretning nede i byen opretholdes og der etableres P-zone omfattende hele byen (incl Grevensdal-kvarteret) med indkørsel v/ankeret - svarende til zone 1 og 2 på notatets kort side 20. I hele P-zonen indføres timebetaling kl 10-16, dog således at 1. time er gratis. Beboere i zonen og feriehusejere m fl får licens til deres biler. Licensen skal være gratis eller lige dække administrationsomkostningerne; timeprisen bør som udgangspunkt være 20-25 kr., men kan justeres hvis trafikbelastningen bliver for stor. Den gratis start kan også justeres hvis der er behov for det.

Altså: attraktiv gratis parkering oven for byen med shuttlebus-ordning og med P-afgift overalt nede i byen (dog 1. time gratis). Tydelig skiltning, bred information om ordningen og effektiv kontrol - samlet ser vi det som grundlaget for ordentlige forhold i byens gader og stræder i turistsæsonen, til glæde for såvel beboere, erhvervsdrivende og de mange gæster!

Provenu fra P-afgiften vil formentlig kunne dække en væsentlig del af driftsomkostningerne, herunder en passende P-kontrol.

Trafikgruppen ser meget gerne, at ovennævnte løsningsforslag analyseres og detaljeres af kommunen og derefter drøftes på et nyt møde mellem trafikgruppen og kommunen.

Med venlig hilsen

Gudhjem Erhvervs- og Handelstandsforening  
ChrØ-farten

Flådeselskabet Atlanten  
Gudhjem By- og Mindeforening

Gudhjem den 4.3.2018