



18-01-2016

Notat angående registrering af parkeringspladser

Forvaltningen har i en årrække arbejdet med at registrere antallet af p-pladser for at få et overblik over kapaciteten i Københavns Kommune. Overblikket bruges bl.a. som grundlag for politiske beslutninger på parkeringsområdet.

Sagsnr.
2015-0283563

Dokumentnr.
2015-0283563-1

Dette notat beskriver, hvordan parkeringspladser i København registreres. Det giver en forklaring på, hvorfor der kan være forskel på de data, forvaltningen fremlægger fra gang til gang, på forskellen mellem det reelle antal pladser og registreringerne, hvordan opstribning af enkeltpladser påvirker antallet, samt hvordan pladserne indgår i parkeringstællingerne.

Sagsbehandler
Søren Lindgreen

Det har imidlertid vist sig at være svært at få et 1:1 billede af de faktiske forhold og det, der er registreret i kommunens KK-kort, bl.a. fordi metode og praksis over tid har været meget forskellig. På trods af vanskelighederne arbejder forvaltningen på, at opgørelserne bevæger sig i en mere og mere retvisende retning efterhånden, som fejl og mangler i data bliver udryddet.

Registrering

Forvaltningen registrerer parkeringspladser på offentlig vej, på private fællesveje og i offentlige p-huse. Opgørelser af parkeringspladser trækkes fra KK-korts database, og det er således ikke direkte observationer i gaderummet, der ligger til grund for opgørelserne.

Der er derfor som udgangspunkt ikke noget 'år nul', hvorefter man kan sammenligne udviklingen i opgørelse af data. Det skyldes ikke mindst udviklingen i opgørelsesmetode. Registrering i KK-kort er som nævnt en fortløbende proces. På trods af at den til stadighed bliver bedre, kan den kun betragtes som vejledende. Forvaltningens aktuelle opgørelse af antal parkeringspladser fremgår blandt andet af den årlige p-redegørelse (se denne).

Hvis data skal kunne sammenlignes over tid skal opgørelserne reelt ledsages af et katalog over fysiske ændringer (hvor, hvor mange og hvilken slags) og ikke kun antallet af pladser. Der vil også skulle redegøres for de metodiske ændringer, som har fundet sted helt op til 2013 - og som nu igen skal korrigeres i forbindelse med, at op mod 7.000 pladser skal opstribes individuelt.

Årsagerne til vanskelighederne er:

1. Ændringer i opmålingsmetoder
2. Ændringer pga. justeringer i vejloven og færdselsloven
3. Forsinkede registreringer af ændringer og fejl
4. Midlertidig nedlæggelse af parkeringspladser

5. Antallet af specialpladser (el-, dele-, handicap-, ambassade- og taxipladser) ændrer sig
6. Opstribning/afmærkning

Ad. 1: Opmålingsmetoder

Et eksempel på ændret praksis er, at man tidligere opgjorde antal pladser individuelt og justerede tallet afhængig af forholdene. Fx på Nørrebro, hvor mange har små biler og er gode til at parkere tæt, har man nedjusteret længden på en plads, dvs. fem m. pr. plads¹. Denne praksis og metode har tilladt en variation bydelene imellem, som afspejler virkeligheden.

Et andet eksempel er, at vejene i perioden 2002-2004 blev opmålt og digitaliseret. Her blev parkeringspladserne opmålt som kæder, hvor halve og kvarte parkeringspladser blev lagt sammen til hele pladser. Derved blev der registreret flere parkeringspladser end der reelt var til rådighed.

På grund af stor politisk interesse for udbuddet af parkeringspladser blev ovennævnte opmålingsmetode ændret i 2012, hvor der blev lavet en genberegning, hvor kæderne blev klippet op, og en ny metode blev indført. Den er konsekvent for hele byen, og registreringen i antallet af pladser mere i overensstemmelse med virkeligheden. Ændringerne i opgørelsesmetode resulterede i et mindre fald i antal parkeringspladser.

Nøjagtig opmåling havde ikke afgørende betydning for opgørelsen af antal pladser før opsplittningen, da opgørelsen dengang byggede på en vurdering af enkelte strækninger. Den nye beregning af antal pladser kræver derimod målfaste kort. Det kræver så igen, at geometrierne løbende rettes, så de passer til de virkelige forhold.

Et eksempel på en gennemgående fysisk ændring er indførelsen af færdselslovens 10 meter regel i 1996.² Ændringen betød, at der blev nedlagt et antal pladser ved flere af byens kryds. Disse nedlæggelser blev dengang ikke registreret, men slår igennem efterhånden som gaderne bliver opmålt fra 2001 til 2004, hvor det store tab af parkeringspladser gradvist blev opgjort. Det skønnes, at ændringen betød en reduktion af antal parkeringspladser med mellem 8.400 og 12.000 parkeringspladser ved kommunens ca. 4.200 vejkryds.

¹ Det betyder, at på en strækning med 15 m uafmærket parkering, hvor der konsekvent og lovligt holder tre biler, er antal p-pladser fastsat til tre stk. Hvis der var taget udgangspunkt i vejreglerne, som kræver 5,5 m pr. plads, mangler der i teorien 1,5 m på strækningen.

² På det tidspunkt baserede opgørelserne sig på et skøn ud fra vejens samlede længde. Denne vejlængde blev divideret med en skønnet gennemsnitlig "bil-længde" på 5,5 m uden hensyntagen til overkørsler, fortovsudbygninger og andre "genstande" som forhindrede parkering. Dette skøn har således betydet en overvurdering i antallet af parkeringspladser.

Restareal

Når en given strækning opmåles for at fastslå, hvor mange p-pladser der er, går antallet sjældent lige op med længden på strækningen. Hvor langt et given restareal skal være, før det giver anledning til at registrere en plads mere, giver en betragtelig forskel på antal registrerede pladser i hele byen - helt op til 6-7.000. Administrative metodeovervejelser kan således give anledning til store udsving i data.

I den nuværende registreringsmetode og praksis tages der udgangspunkt i vejreglernes krav til størrelsen af parkeringspladserne. Det kombineres med, at der ved en opmåling af et restareal mindre end 1,7 plads registreres én plads, mens der ved 1,7 plads eller mere registreres to pladser. Hvis der er optegnede båse på vejen, anvendes evt. restarealer til andet formål (MC-parkering, spærreflade etc.).

Andre forhold

Ad. 2: Vejregler og færdselslov

Vejregler, og dermed også krav til dimensionering af parkeringspladserne, ændres til stadighed. I øvrigt er de kun vejledende, så selvom forvaltningen generelt lever op til dem, kan der være tilfælde, hvor man af arealmæssige årsager må administrere reglerne fleksibelt, for at et konkret projekt kan realiseres.

Endvidere kan domme eller udtalelser fra ombudsmanden føre til, at forvaltningen må ændre opfattelse af, hvad der gælder for en bestemt vejstrækning. Forvaltningen har fx for nyligt måtte nedlægge seks parkeringspladser på Blegdamsvej, da udkørsler fra lokalbaner måtte revurderes til at være vejkryds.

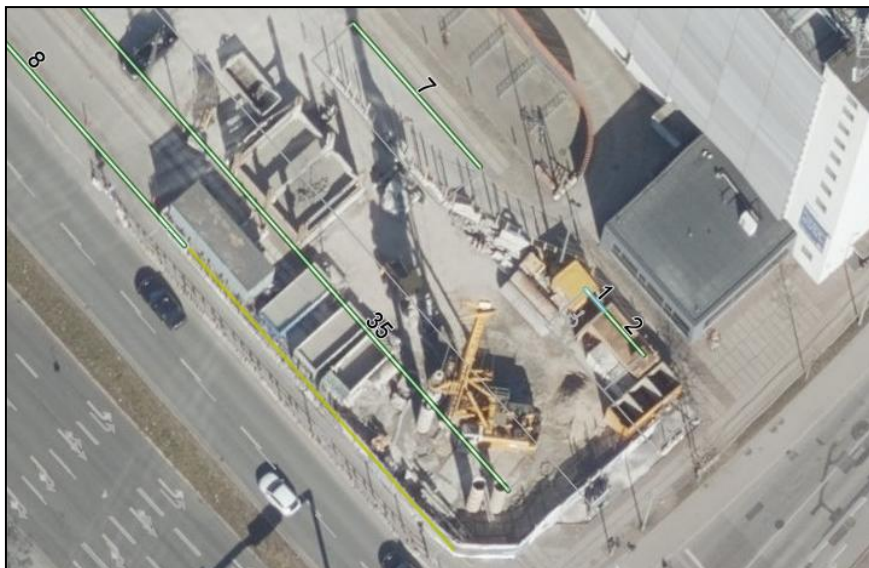
Ad. 3: Forsinkelser i opdateringer på KK-kort

Tilretninger af fysiske ændringer i gadebilledet eller ikke tidligere justerede fejl sker løbende i KK-kort, men der er ofte betydelige forsinkelser i forhold virkeligheden. Det skyldes bl.a., at det kan være svært at fastslå, hvornår et projekt er færdigt, men også, at der i mange tilfælde mangler færdigmeldinger fra de private aktører. Derudover vil der være flaskehalse i selve registreringerne, da det kan være ressourcetrækkende specielt ved større projekter (Ny Nørreport til eksempel). Derfor kan der være uoverensstemmelse mellem KK-kort og virkeligheden, og der kan være anvendt forskellige metoder til registrering.

Ad. 4: Midlertidige ændringer

En anden problemstilling, hvor der ikke er en fast praksis eller metode, omhandler hvor lang tid en given ændring skal være aktuel, før den skal registreres i KK-kort. Her tænkes først og fremmest på midlertidigt nedlagte p-pladser i forbindelse med, at vejens areal anvendes til andre formål. Der kan være tale om alt fra opstilling af en container

i en måned til længerevarende nedlæggelse i forbindelse med fx Metrobyggeriet. Det kan være vanskeligt at lave regler for dette område, fordi tilladelserne ofte forlænges pga., at arbejdet forsinkes el. lign. Det er derfor en kompliceret administrativ opgave at holde styr på de mange midlertidige nedlæggelser og dermed, om de slår igennem i KK-kort. (Se eksempel nedenfor).



Eksempel på 50 midlertidigt nedlagte pladser, som figurerer i KK-kort og dermed i opgørelser. Her flerårigt fjernvarmeprojekt ved Falckhuset.

Ad. 5: Specielle pladser

Endelig er der spørgsmålet om, hvornår et areal skal registreres som en parkeringsplads. Man taler om specielle pladser som handicapparkering eller ambassade p-pladser, taxaholdepladser, motorcykelpladser samt pladser med tidsbegrænsede forbud. Et træk fra KK-kort viser alle 'almindelige' pladser og har været anvendt til orientering af udvalg mv. I forbindelse med Parkering 2015 blev forvaltningen opmærksom på, at det kunne være mere hensigtsmæssigt at oplyse brutto tallet (inkl. alle specielle pladser), hvilket har fået det samlede tal til at stige med 4.000. Kravet om, at data skal være præcise og samtidig lette at formidle er i tilfældet parkering svært at opfylde.

Ad. 6: Opstrikning af enkeltbåse

I Budget 2016 er parterne enige om at afsætte midler til at opstribes eksisterende parkeringspladser i skråparkeringsrammer med det formål at mindske den spildplads, der opstår, når bilerne parkeres på må og få. Der opstribes således kun der, hvor bedre pladsen kan udnyttes bedre ved, at bilerne parkeres mere effektivt.

Udgangspunktet er, at skråparkeringspladserne, hvor det er muligt, opstribes efter de gældende vejregler – dvs. at båsen laves 2,5 m

bred³, hvilke i forhold til de nuværende registreringer i KK-kort, for nogle strækningers vedkommende, vil betyde en reduktion i antallet af *registrerede* parkeringspladser.

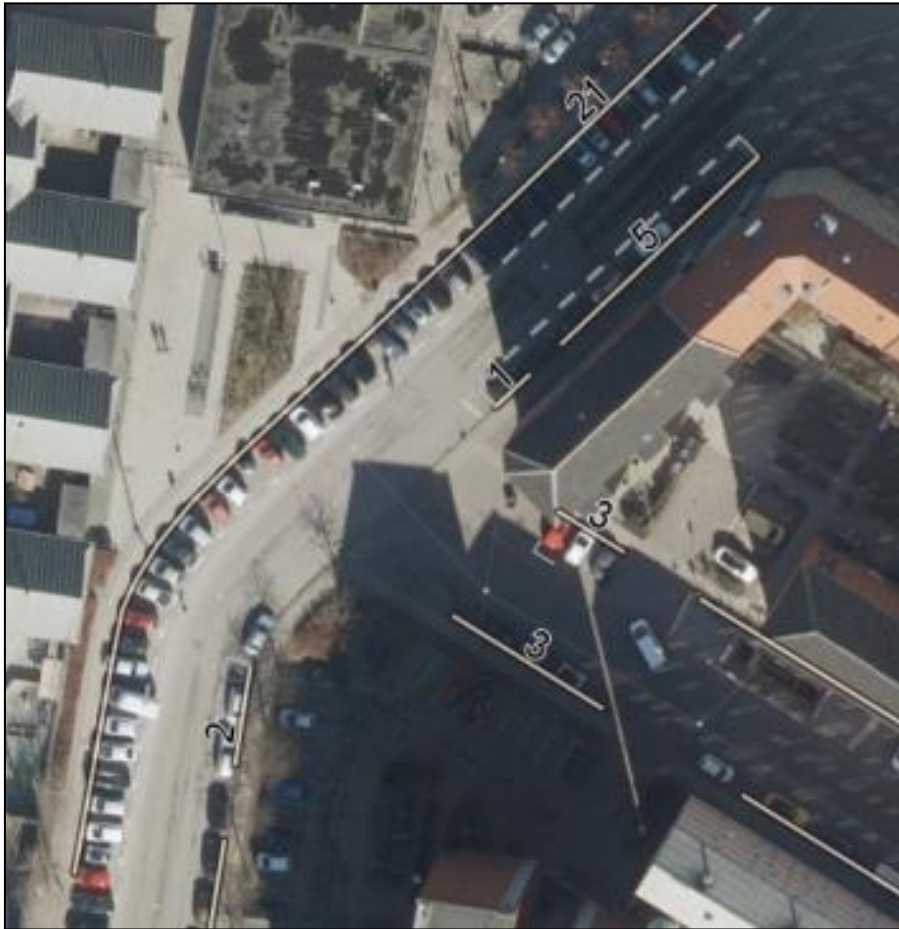
Forvaltningen vil føre regnskab med de tilfælde, hvor en fysisk forbedring ude i byen i tråd med Budget 2016 om opstribning, fører til en opgørelsesmetodisk nedgang i KK-kort. Herved kan det blive nødvendigt at lade fremtidige opgørelser over antal pladser følge af fortegnelser over, hvor opstribningen medfører færre pladser, end oprindeligt registreret i KK-kort.

Der vil altid blive foretaget en konkret vurdering af den nuværende udnyttelse af p-områderne med henblik på at indfri hensigten om at mindske spildplads.

Det reelle antal pladser

En ting er, hvor mange pladser forvaltningen har registreret, noget andet er, som nævnt, hvor mange biler, der så reelt kan holde parkeringsmæssigt på kommunens vejareal. Bilisterne er gode til at stubbe sig sammen.

³ Forvaltningen har siden 2013 opstribet med en bredde på 2,5 m, mens båsens brede tidligere var 2,2-2,3 m.



Eksempel på at bilisterne stubber sig sammen på mindre plads end vejreglerne tilsiger. I dette tilfælde holder der i den vestlige side dobbelt så mange biler (42) som antal registrerede pladser.

Flere steder, hvor der lovligt kan parkeres udenpå en fortovsudbygning, ligner det ikke en parkeringsplads og her vil pladsen ikke være registreret. Omvendt findes der registrerede lovlige p-pladser, som ikke benyttes, fordi de ikke appellerer til parkering. På Vigerslev Allé ved Vester Kirkegård er der registreret et større antal lovlige pladser, men da det er en større trafikeret indfartsvej, som kan virke utryk, holder der stort set aldrig biler parkeret.

Parkeringsstillinger

Parkeringsstillingerne tager udgangspunkt i det registrerede antal pladser og antal parkerede biler. Der vil være en del fejlkilder, som hænger sammen med forskelle i registreringen, men også at tællingerne historisk ikke har medregnet specialpladser i datagrundlaget (ud fra det rationale at en p-plads skal være alment tilgængeligt).

Tællingerne tager heller ikke højde for midlertidig nedlagte pladser, som ikke er registreret. Det betyder udsving i de angivne belægningsprocenter i begge retninger. De 4.000 specialpladser medfører, at den generelle belægningsprocent reelt er lidt lavere. I visse områder med

mange handicappladser er tællingerne i uredigeret form praktisk talt ubrugelige. Midlertidigt nedlagte pladser medfører en anelse højere reelle belægningsprocenter. I specielle tilfælde, hvor der ønskes præcise opgørelser på enkelte strækninger, kan der udarbejdes rensede data.

Gældende metode og praksis er blevet opretholdt indtil nu i den hensigt, at der skulle være et vist sammenligningsgrundlag mellem de enkelte halvårslige tællinger. Der er dog lagt op til, at forvaltningen reviderer hele proceduren for opgørelse af belægningsprocenter, når tællingerne med digitaliseringen af parkeringsområdet i løbet af 2016 overgår til at blive automatiseret. Herefter bliver der ikke gennemført manuelle tællinger to gange om året. Derimod vil de scannerbiler, som fremover skal kontrollere for betaling, kontinuerligt kunne levere data om antal holdende biler. Det vil få positiv betydning for kvaliteten af de løbende opgørelser.

Indenfor/udenfor betalingsområdet

Der er selvsagt ekstra opmærksomhed på antallet af pladser indenfor betalingsområdet, da der her er økonomiske konsekvenser af udsving. Permanente pladser nedlægges derfor heller ikke uden, at det godkendes politisk. Det betyder dog ikke, at registreringen af antal pladser og ændringer heraf ikke efterfølgende er underlagt de samme registreringsudsving, som er skitseret ovenfor. Forvaltningen kan således ikke garantere fuldstændig overensstemmelse mellem de løbende opgørelser og det reelle antal pladser.

Ændringer, der har betydning for antal pladser udenfor betalingsområdet, foregår mere ad hoc, men registreringsproceduren er den samme.