

# Referat af Indre By Lokaludvalgs debatmøde om parkering

Bethesda, Rømersgade 17, torsdag d. 5. februar 2015 kl. 17-19

Cirka 30 borgere og interessenter deltog i mødet.

## Pointer om ønsker og behov ift. parkering fra oplægsholdere

### Anders Kristensen, Cyklistforbundet, om cykelparkering

- Der er sket positive ting ift. cykelparkering, blandt andet ved Nørreport, hvor der er kommet meget flere cykelparkeringspladser. Nogen mener dog stadig, at det langt fra dækker behovet.
- Der er et problem med døde cykler. Der er behov for regler, som gør, at man kan fjerne de cykler, der gennem længere tid står ubenyttede.
- Begrebet "cykelgade" er ved at vinde indpas i København, f.eks. er Vestergade blevet omdannet til sådan en. Her er cykeltrafik prioriteret frem for biler. Cyklistforbundet ser gerne flere af denne type gader, f.eks. Nørregade.
- Cyklistforbundet mener, at der bør være zoner i Indre By, som er forbeholdt cykler, erhvervsdrivende og folk med ærinde (herunder beboere).
- De steder, hvor man har udvidet fortovene og lavet plads til cykelparkering, f.eks. i Frederiksholms Kanal, Vestergade og Grønnegade, fungerer godt og er eksempel til efterfølgelse.
- De sænkede cykelbede på Nørreport fungerer godt, da det afgrænser cykelparkeringsområdet i forhold gangarealerne og dermed skaber orden.

### Spørgsmål og svar

Sp.: Bilerne lader ikke til at have opdaget, at Vestergade er en cykelgade. Hvordan kan man gøre det tydeligere?

Svar: Det er selvfølgelig vigtigt, at det er synligt for bilisterne. Man kunne overveje at male gaden en anden farve eller at forbedre skiltningen. Øget udbredelse af cykelgader kan også have en effekt i forhold til at bilisterne vænner sig til denne gadetype.

Sp.: Vil Cyklistforbundet støtte mulighed for at flytte døde, parkerede cykler?

Svar: Ja, i København vil man.

### Kirsten Geisler, beboer i Nørre Kvarter, om beboerparkering

- Man betaler 720 kr. om året for en beboerlicens.
- Man kan cirkulere lang tid for at finde en plads. Det er klart, at der ikke kan være én plads pr. beboer, men man bør i højere grad imødekomme bilejere.

- Forslag: Når man køber en beboerlicens, får man samtidig et klippekort til et af de private parkeringshuse, som man kan benytte et antal gange i nødstilfælde, hvor det er svært at finde plads på gaden.
- Angående gæster i byen er holdningen, at de bør komme til København via offentlig transport, og at der derfor er behov for, at omegnskommunerne laver parkeringspladser ved offentlige trafikknudepunkter. Derudover kan der være små, eldrevne busser, som kører rundt i Indre By mellem stationerne.

### **Lotte Pehrsson, Danske Handicaporganisationer, om handicapparkering**

- Handicapparkering skal være forudsigelig og relevante for det sted, man skal hen. De skal være tæt på udflugtsmålet, da mange handicappede ikke kan bevæge sig langt omkring.
- Der er en del problemer med ulovlige parkeringer på handicapparkeringspladser. I København har man valgt at fordoble parkeringsafgiften (bøden), hvis man parkerer ulovligt på en handicapparkeringsplads. Denne regel lader dog ikke til at blive håndhævet.
- Ofte bruger varebiler handicapparkeringspladser til af- og pålæsning.
- Handicap-biler er ofte udstyret med enten bagudvendt eller sidevendt lift, hvilket kræver ekstra plads. Derfor kan ikke alle pladser benyttes af alle handicappede. For at sikre, at den ekstra plads ikke inddrages, spærres eller misbruges, kan man fx lave gule striber på asfalten – det bliver som regel respekteret. Det er også vigtigt, at den ekstra plads bliver sneryddet.

#### *Spørgsmål og svar*

Sp.: Kan handicapskilte misbruges?

Svar: Ja, det er et udbredt problem, at handicapskiltene til biler kopieres. Snyd bliver ikke tjekket i tilstrækkelig grad.

Sp: Mangler der handicapparkeringspladser?

Svar: Fornemmelsen er, at der ikke er behov for flere handicapparkeringspladser, hvis bare man kunne begrænse misbrug og snyd.

Sp.: Hvorfor er der forskel på, om man har lift i siden af bilen eller bagi?

Svar: Det kan fx afhænge af handicappet og af, hvorvidt man selv kører bilen.

### **Jan Baltzersen, vand- og varmevirksomheden RECI, om erhvervsparkering**

- Når man skal udføre en opgave hos en kunde, kan man bruge lang tid på at finde en parkeringsplads. Det betyder, at man ikke altid kan komme til den tid, man har aftalt med kunden. Derudover bliver kunden faktureret for den tid, som man har brugt på at lede efter parkeringsplads.
- Det opleves som, at det er blevet væsentlig sværere at finde plads i Indre By inden for det sidste år.

- Særlige typer opgaver, som dampskader, kræver at vi kan parkere meget tæt på, da det kræver tungt specialværktøj.
- Nogle gange er vi nødt til bevist at parkere ulovligt, fordi der ikke er andre muligheder. Det er også kunden der kommer til at betale for det.

### *Spørgsmål og svar*

Sp.: Kunne det være en løsning, at beboerne fik klippekort til parkeringspladser, som om dagen er forbeholdt håndværkere.

Svar: Det ville være fint, ja.

Sp.: Der findes mange private parkeringspladser i Indre By, blandt andet i gårdene. Kunne man lave aftaler med dem?

Svar: Det gør vi allerede, hvis det er en mulighed.

Sp.: Kan virksomhederne anskaffe mindre køretøjer, som ikke fylder så meget som de store varebiler, til kørsel i Indre By?

Svar: Dem, vi har, er ikke så store, så det vil gøre nævneværdig forskel.

### **Johan Juncker, Q-Park, om private parkeringsmuligheder**

- Q-Park har private parkeringshuse i Indre By, blandt andet...
- Der er næsten altid plads i Q-Parks parkeringshuse, f.eks. ved Israels Plads eller Illum. Mange ved ikke, at parkeringshusene eksisterer, eller hvor man kommer ind. Derfor ønsker Q-Park, at kommunen opsætter dynamiske parkeringshenvisningsskilte. Det eksisterede engang, men Københavns Kommune nedlagde systemet.
- Q-Park ser sig selv, som en mobilitetspartner til kommunen. Parkeringskældre kan skabe plads til attraktive byrum på overfladen. Det er dog ikke Q-Parks oplevelse, at Københavns Kommune tænker de private parkeringshuse ind i de trafikale strategier.
- Q-Park samarbejder med virksomheder, f.eks. Tivoli, biografer og Det Kongelige Teater.
- Ang. beboerparkering, kan Q-Park ikke tilbyde parkeringsmuligheder for det en beboerlicens koster. Men man vil gerne forhandle sig frem til en rimelig pris, hvis kommunen er interesseret.

### **Opsamling på gruppedebat**

#### **Gruppe 1**

- På Nørre Vold er der blevet inddraget mange parkeringspladser.
- Man kunne reservere parkeringspladser forbeholdt beboere. Misbrug af disse kan straffes med bøder.
- Det ville være godt med mulighed for beboerparkering i parkeringshuset ved Israels Plads.

- Parkeringspladser forbeholdt håndværkere, som beboere kan reserverer, evt. digitalt, ville være en god løsning.
- Motorcykelparkeringspladser er ofte tomme og kan bruges bedre til andre ting.
- Der er behov for cykelparkeringspladser til ladcykler.
- Pendlertrafik skal ansøres til at anvende parkeringshuse.
- Det kunne gøres muligt at booke/reserverer tomme parkeringspladser i kortere tid, så man var sikker på at have en, når man kom frem. Dette kunne også være nyttigt for håndværkere.

## Gruppe 2

- Cykelparkering skal prioriteres højt.
- Døde cykler er et stort problem. For at komme det til livs kan man indføre registrering af cykler, som for biler. Der skal i så fald være en tidshorisont på registreringen, så man skal forny den med jævne mellemrum, og dermed kan fjerne de cykler, som ikke bliver fornyet.
- Der skal laves flere cykelparkeringspladser, som dem ved Nørreport Station.
- I forhold til beboerparkering skal zonerne være mere flydende, f.eks. så man kan parkere i nabo-parkeringszonen.
- Der skal laves flere 1-2 timers parkeringspladser, så der kommer større flow.
- Man kunne evt. begrænse antallet af beboerlicenser til én pr. husstand.
- Der stilles spørgsmålstejn ved, om handicapparkeringspladserne bliver brugt, og om der hersker udbredt misbrug af handicapparkering.
- Betalingsringen skal relanceres.
- Elbiler/-busser og delebiler skal prioriteres.

## Gruppe 3

- Erhvervsparkering, af- og pålæsning skal prioriteres.
- Det friholdte areal fra hjørner, som afmærkes af gule trekantede, kan bruges til af- og pålæsning. Det samme kan areal foran porte.
- Parkeringsbåse, som i Vendersgade, udnytter ikke pladsen godt nok, fordi der ikke er streger mellem pladserne.
- Misbrug af handicapskilte skal begrænses, f.eks. ved at der indføres krav om, at der skal være navn og billede på skiltet.
- Københavns Kommunes Parkeringsfond skal finansiere et klippekort til beboere med beboerlicens til private parkeringshuse, efter Kirsten Geislers forslag.
- Elbil-parkeringspladser står ofte tomme og kan anvendes til andre formål.
- Pendlerparkering må ske i omegnskommunerne.
- Der skal ikke være højere p-afgift.
- Man kunne lave en cykelbane på købmagergade for at begrænse sammenstød mellem fodgængere og cyklister.

## Gruppe 4

- Cykelparkering og cykelfremkommelighed skal prioriteres. Det skal være muligt at parkere sin cykel lovligt og uden, at den er til gene for andre.
- Fodgængere, erhverv og handicapparkering skal også prioriteres højt.
- Bedre og billigere offentlig transport skal gøre, at bilkørsel ikke kan betale sig.
- Vi skal have flere delebiler.
- Der skal være busser mellem centrale trafikknudepunkter.
- Det skal koste mere at parkere.
- Der skal ikke laves flere private parkeringshuse.
- Når det bliver for besværligt at have bil, holder folk op med det = bilfordampning.
- Overfladeparkering skal fjernes.
- Døde cykler skal kunne fjernes med rimelig advarsel.
- Der skal være færre parkeringszoner.

## Andre skriftlige kommentarer

- Der er få cyklister der kører råddent!
- Erstat båsene med baner, f.eks. Vendersgade, Nørre Farimagsgade mellem Vendersgade og Ahlefeldtgade.
- P-app, der viser: A) Ledige pladser som grønne båse. B) Optimalt: Ledige pladser som flysæder, kan bookes i fem minutter, så de lyser rødt, indtil man er nået frem. App skal kunne reservere et tidsrum: C) Beboere kl. 16-08 (ca), håndværkere/leverandører 08-16 – kan reserveres af beboere, husejere, firmaer m. ærinde x antal gange. NB! Hjemmel til at få fjernet biler, der holder ulovligt parkeret på reserveret plads.
- Princip for p-prioritering: Hele døgnet: Al parkering på fx Nørre Voldgade forbeholdt beboere. Kl. 8-16: Ledige pladser kan tages/bookes af håndværkere, cykelparkering m. ladcykelpladser foran relevante butikker, pendlere til p-husene.

# Kommentarer fra lokaludvalgets hjemmeside/mail om parkering

## 1. Carina Edelveed - PARKERING PÅ GAMMELHOLM

Vi har altid problemer med at finde en parkeringsplads. Vi bor på Peder Skrams gade, som jo ligger lige uden for den alledyreste parkeringszone, hvilket vi mærker dagligt. Vi har en beboerlicens og sætter stor pris på at det kan lade sig gøre at have sådan en. Vi betaler med glæde det den koster. Ofte er gaden fyldt til bristepunktet af turister og andre dagsgæster (publikum til det kgl. Teater osv.), som alle sammen benytter de få parkeringspladser der er, hvilket er helt forståeligt. Men... Når beboerne (altså os) kommer hjem fra job, skal man cruise lige så stille rundt i den by, der jo gerne skulle være så grøn som muligt (ofte bruger vi op til 30 minutter på at finde en plads). Ud over et unødigt brændstofforbrug, ender mange med at måtte holde ulovligt foran porte mm. da der reelt ikke er pladser nok til både gæster og beboere. Da vi i sommer og sidste sommer var ude at rejse, oplevede vi flere byer, hvor der var indført en form for beboerparkering. Paris er gået hele vejen, og har kun beboerparkering på gaderne. Men har parkeringshuse til turisterne. Et andet sted, var det simpelthen ikke muligt at komme ind i indre by i bil, uden en chip a la det system, der er ved Christiansborg, i en tredje by var der bare parkering forbudt mellem 16 og 8. En sådan løsning betyder, at alle de der kører til og fra arbejdet ville have mulighed for at få en parkeringsplads, når de kom hjem fra arbejdet og holde der til morgenen efter. Det var super smart. Samtidig er der jo åbnet op for muligheden for "turist parkering" i de nye parkeringshuse som man kunne henvise til, Her duer beboerlicensen mig bekendt ikke.

## 2. Jørgen C. Nielsen - PARKERING FOR HANDICAPPEDE

Min kone lider af sclerose og osteoporose, og vi bruger derfor kørestol. Vi har oplevet, at flere handicap parkeringspladser i indre by er blevet fjernet. Der var 2 i begyndelsen af Adelgade, 2 ved Magasin i Ny Kongensgade og 2 ved Nicolaj Plads. Sidstnævnte var indtil for nylig optaget af et par arbejdsskure. Dette er sket efter, at Morten Kabell blev borgmester. Det er helt uantageligt. Jeg kan simpelthen ikke forstå det, for man kunne med lethed etablere et par handicap pladser i Gothersgade - foran Aldi - hvor der er anlagt flere pladser til el-biler, der næsten aldrig udnyttes.

## 3. Lis Damm - Kommentar til møde om parkering

Jeg kunne desværre ikke deltage i mødet i dag, men jeg vil gerne støtte op om alle tiltag, der måtte forbedre parkeringssituationen.

Jeg bor i Grønnegadekvarteret og som alle andre beboere i indre by bruger vi meget tid på at finde parkering til vores biler. Jeg kører kun et par gange om ugen, og når det kan lade sig gøre, lader jeg bilen stå, de sidste par år er det blevet næsten umuligt at parkere.

Cykelparkeringen er næsten et endnu større problem, her er vi ikke kun op imod for få parkeringsmuligheder, men også den en hensynsløshed fra cyklisterne, der er svær at forstå.

. Det er ikke et særsyn, at cyklisterne parkerer på tværs af fortove, blokerer foran indgange til beboelse og butikker og på de få parkeringspladser, der er tilbage og forbeholdt bilerne.

Cyklistkulturen har ændret sig, cyklisterne må åbenbart alt, hvis de gør det længe nok, bliver det gjort lovligt.

Det er ikke klart for os beboere, hvordan man skal forholde sig, når man ikke kan komme forbi som gående eller når man ikke kan komme ud af sin hoveddør.....må man flytte cyklerne, og hvis man må, hvor må man stille dem??

Fotos taler sit tydelige sprog.

Venlig hilsen



## Teknik- og Miljøforvaltningen

Teknik- og Miljøforvaltningen har bedt om bemærkninger til Parkering 2015.

### *Borgerdialog*

Indre By Lokaludvalg havde den 5. februar 2015 et offentligt debatmøde om parkering i Indre By med oplæg fra Cyklistforbundets Københavnsafdeling, en beboer i Nørre Kvarter, Danske Handicaporganisationer, en virksomhed med opgaver i Indre By og parkeringsselskabet Q Park.

Et referat fra mødet er vedlagt. Jeg beder, om at det indgår i sagens videre proces sammen med dette høringssvar.

Blandt forslagene på debatmødet vil jeg fremhæve,

- At der skal etableres parkeringspladser forbeholdt beboere.
- At for så vidt angår beboerparkering skal zonerne være mere flydende, f.eks. så man kan parkere i nabo-parkeringszonen.
- At der skal være flere 1-2 timers parkeringspladser, så der kommer større flow.
- At der skal være streger mellem parkeringspladserne i parkeringsbåse, så pladsen udnyttes bedre.
- At man bør begrænse antallet af beboerlicenser til én pr. husstand.
- At Elbil-parkeringspladser ofte står tomme og kan anvendes til andre formål.
- At det vil være godt med mulighed for beboerparkering i parkeringshuset ved Israels Plads.
- At pendlertrafik skal ansføres til at anvende parkeringshuse.
- At parkeringspladser forbeholdt håndværkere, som beboere kan reservere, evt. digitalt, ville være en god løsning.
- At det skal kunne gøres muligt at booke/reservere tomme parkeringspladser i kortere tid, så man var sikker på at have en, når man kom frem. Dette kunne også være nyttigt for håndværkere.

12-02-2015

Sagsnr.  
2015-0044587

Dokumentnr.  
2015-0044587-1





- At erhvervsparkering samt af- og pålæsning skal prioriteres. Det friholdte areal fra hjørner, som følge af 10 m-reglen, kan bruges til af- og pålæsning. Det samme kan arealer foran porte.
- At motorcykelparkeringspladser, der ofte står tomme, kan bruges bedre til andet.
- At cykelparkering skal prioriteres højt. Bl.a. er der behov for cykelparkeringspladser til ladcykler.
- At der skal holdes øje med misbrug af handicapparkering og snyd med handicapparkeringskilte.

### ***Lokaludvalgets holdning***

Lokaludvalget drøftede sagen i sit møde den 15. januar 2015.

Der var følgende synspunkter:

- Der bør arbejdes for at afskaffe 10 meter reglen og erstatte den med en 5 meter regel, som man kender den fra resten af landet, på steder i Indre By, hvor det ikke er til fare for trafiksikkerheden. Derved skabes 5 meter yderligere parkeringsmulighed mange steder – disse pladser bør indrettes til cykelparkering.
- Parkeringsforholdene skal tydeliggøres eksempelvis i forhold til, hvor man kan parkere foran porte, der ikke er ind/ud kørsel. Af- og pålæsningszoner skal markeres tydeligere.

Til den videre drøftelse af parkeringsforholdene i vores bydel beder lokaludvalget om et bedre datagrundlag - eksempelvis hvor mange parkeringspladser der er i private gårdrum.

Indre By Lokaludvalg får dette høringsvar til efterretning i sit møde den 19. februar 2015.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,  
formand