

Vedrørende parkeringspolitik i København – behov for revurdering af prioritering og anvendelse

Kære Line Barfod, Kære Sisse Marie Welling

Indledningsvis kan jeg til morgen på DR P4 lytte mig til at du, Line, måske ikke helt forstår tallene og konklusionerne i den nye rapport – vedhæftet her. Det skal jeg gerne uddybe for dig ved lejlighed – for det er vigtige pointer der kommer frem i denne rapport som igen viser at I er ude af takt med behov og borgerne.

Københavns Kommunes parkeringspolitik er i dag ikke bare ude af balance – den er dokumenteret ineffektiv og potentielt urimelig i sin nuværende form.

Den seneste parkeringsanalyse af el-delebilspadser i København dokumenterer blandt andet:

Den samlede belægningsgrad er kun 22,7 %, hvilket betyder, at pladserne står tomme 77,3 % af tiden

Kun 8,2 % af belægningen kan henføres til el-delebiler

Ulovlig parkering udgør 14,5 % – altså næsten dobbelt så meget som den faktiske brug af delebiler

I konkrete stikprøver er op til 78 % af pladserne observeret tomme, mens kun 8 % var brugt af delebiler

Der er ingen tegn på stigende anvendelse over tid – tværtimod stabile, lave niveauer
Anvendelsen er ensartet lav i hele byen – det er ikke et lokalt problem, men et systemisk

DET REELLE PROBLEM – POLITIK MOD VIRKELIGHED

Disse tal dokumenterer én ting:

Der reserveres og prioriteres parkeringspladser til en løsning, der i praksis ikke anvendes.

Samtidig fjernes almindelige parkeringspladser i stor skala på tværs af København.

Det skaber en situation, hvor:

pladser står tomme

borgere mangler pladser

trafikken øges på grund af søgning

hverdagen forringes

Det er ikke et spørgsmål om enkelte områder – det er et strukturelt problem i hele byen.
Hvis man lige skulle dvæle ved Nørrebro så ser det dog ud som om at Nørrebro og Nordvest er blevet en smule favoriseret ift. p-pladser og lempeligere regler til gavn for beboeren – Er det korrekt ???

MIDDELALDERBYEN – ET KONKRET EKSEMPEL

Middelalderbyen illustrerer problemets konsekvenser meget tydeligt.

Her er der udstedt over 1.000 beboerlicenser, mens kommunen opererer med ca. 225 pladser – og det reelle antal anvendelige pladser vurderes at være væsentligt lavere, omkring 150.

Det giver en overbelægning, der i praksis gør det ekstremt vanskeligt at parkere.

Konsekvensen er:

daglig cirkulation i området
øget søgetrafik og CO₂
massivt tidsspild
og et konstant pres på beboerne

Men det er vigtigt at understrege:

Dette er ikke et isoleret problem for Indre By – det er blot et tydeligt eksempel på en bredere udfordring i København.

I flere andre bydele, herunder Østerbro, ses også betydelig overbelægning i niveauet 30–35 % i visse områder.

DET HELT CENTRALE

Det skal slås helt fast:

Dette handler ikke om at reducere antallet af beboerlicenser.

Beboerne har betalt for adgang til parkering.

Derfor er princippet enkelt:

Der skal være reel sammenhæng mellem antal licenser og den faktiske parkeringskapacitet.

ET PRINCIPIELT PROBLEM OM ANVENDELSE AF FÆLLES RESSOURCER

Den nuværende model rejser et mere grundlæggende spørgsmål:

Hvordan anvendes offentligt vejareal bedst muligt?

I dag ser vi, at en stigende andel af pladser reserveres til specifikke formål og brugergrupper – herunder el-delebiler – selv om anvendelsen dokumenteret er meget lav.

Det betyder i praksis, at et knapt fælles gode ikke udnyttes effektivt.

Det rammer bredt:

beboere
erhvervsliv
kunder og besøgende
håndværkere og leverandører

LIGEBEHANDLING OG FAIRNESS

Samtidig opstår der et væsentligt spørgsmål om fairness.

Private delebilsoperatører får adgang til parkeringspladser på vilkår, der fremstår markant mere fordelagtige end for almindelige borgere.

De betaler i praksis omkring 741 kr. årligt pr. plads.

Beboere betaler mellem 2.000 og 6.000 kr. årligt – uden garanti for adgang.

Alligevel er det:

beboerne, der mangler pladser
og de reserverede pladser, der står tomme

Det rejser et legitimt spørgsmål om, hvorvidt der er tale om en skæv prioritering – og om ordningen i sin nuværende form er rimelig.

KONSEKVENSER FOR ERHVERVSLIVET

Parkeringspolitikken påvirker ikke kun beboere.

Den har direkte konsekvenser for byens erhvervsliv:

kunder fravælger byen
leverancer bliver vanskeligere
håndværkere siger nej til opgaver
omsætningen falder

Når tilgængeligheden reduceres, påvirker det byens liv og økonomi.

KONKLUSION

Der er i dag et dokumenteret misforhold mellem:

politisk prioritering
faktisk anvendelse
og behovet hos borgere og erhverv

Kommunen:

nedlægger pladser
reserverer pladser
og opretholder en ordning, der ikke fungerer i praksis

FORSLAG TIL RETNING

På den baggrund bør der ske en justering af kursen.

Offentlige parkeringspladser bør som udgangspunkt være tilgængelige for alle – uanset biltype – så kapaciteten udnyttes bedst muligt.

Der bør sikres bedre sammenhæng mellem:

udstedte licenser
og faktisk parkeringskapacitet

Reserverede pladser bør revurderes, hvis de dokumenteret ikke anvendes.

Og der bør generelt arbejdes med en mere effektiv udnyttelse af den eksisterende kapacitet, fremfor yderligere reduktion.

AFSLUTNING

København er en by, der skal fungere i praksis – for alle -ikke kun 50% af borgerne – I har selv bil i jeres husstand – hvad kører du i – Delebil?

Det kræver en parkeringspolitik, der bygger på dokumenteret anvendelse, proportionalitet og lige adgang til fælles ressourcer.

Jeg håber derfor, at du vil tage initiativ til en fornyet gennemgang af området.

Nu er rapporten ude og den skal ikke tilbage i skuffen der skal handles på den og jeg forventer svar på hvad du konkret vil gøre. Der er stærkt kritisable forhold i rapporten som I burde vide INDEN I rullede delebilspladserne ud og I må være vidende om at I støtter en privat aktør og forfordeler dem frem for jeres beboere?

Hvornår forventer du de private/Offentlige pladser kommer i spil – som lovet?

Hvornår retter I op på fejl og mangler på onlinekortet over mulige pladser i byen?

I nedprioriterer igen og igen handicappladser er det en ny trend?

Det er endvidere mit håb og ønske at alle lokaludvalg tager emnet op da det berører ALLE bydele i Hovedstaden.

Med venlig hilsen

H.B.