

TIL PUNKTET OM BILER I BYEN

Bilen som hverdagens hjælper – og byens udfordring

Når 62 % af bilturene med start eller slut i København foretages af københavnere selv – og en stor del af disse ture er korte, under fem kilometer – peger det på et vigtigt paradoks i byens trafikpolitik. For på den ene side har mange borgere reelle, praktiske behov for bilen: at hente børn, tage til lægen, handle ind, besøge ældre forældre eller komme til sport med børnene. Disse behov afspejler ikke luksus eller dovenskab, men en kompleks hverdag, hvor bilen er et nødvendigt værktøj.

Når det så samtidig er sådan, at over halvdelen af turene er fritidsrelaterede – altså sociale og kulturelle aktiviteter, der skaber liv og trivsel – bliver det endnu tydeligere, at bilen for mange ikke kun er transport, men også en forudsætning for at leve et rigt liv i byen.

Men byen ændrer sig. Og det gør kravene også.

I disse år reduceres antallet af parkeringspladser i København – ikke som et indfald, men som led i en langsigtet strategi om at skabe en grønnere, sundere og mere menneskevenlig by. Denne omstilling er nødvendig og på mange måder ønskelig. Men den rejser også spørgsmålet: *Hvem har vi egentlig i tankerne, når vi planlægger byen?*

Gammelholm som case: et privilegeret kvarter uden adgang

Når beboere i Gammelholm henvises til at parkere under Israels Plads, er det ikke blot upraktisk – det signalerer, at man politisk har fravalgt at lytte til hverdagslivets realiteter. Kvarteret er ikke specielt tæt bebygget, og mange beboere har børn og arbejde, der kræver fleksibilitet. Samtidig bidrager de – som data viser – kun begrænset til myldretidstrafikken, da blot 21 % af deres bilture er til arbejde eller uddannelse.

Med andre ord: Mange københavnere bruger bilen til de ting, vi som samfund ønsker at fremme – nemlig deltagelse i fællesskabet, kulturel aktivitet, familiesammenhold og praktisk omsorg. Når vi reducerer deres mulighed for at parkere i rimelig nærhed af deres hjem, risikerer vi at skabe en by, hvor kun de meget unge, de meget mobile eller dem uden omsorgsforpligtelser trives.

Et bedre princip: Byens ressourcer skal balanceres – ikke ensrettes

Vi står over for en nødvendig omlægning af byens trafik og infrastruktur. Men omlægningen må tage højde for, at mange københavnere *bruger* bilen fornuftigt, ikke som en vane, men som en løsning på konkrete behov. Det er derfor problematisk at føre en politik, hvor alle bilejere behandles som pendlere eller som klimasyndere.

Byens fremtid ligger i en differentieret strategi, hvor mobilitet, beboelse og byliv tænkes sammen. En strategi, hvor de, der bor centralt og bidrager til byens liv, fortsat har adgang til bilen som et

redskab – uden at være nødt til at parkere flere kilometer væk. Og en strategi, hvor vi i højere grad regulerer den biltrafik, der reelt belaster byen – fx gennem målrettet adgangskontrol, betalingszoner eller differentieret p-afgift baseret på turtype og tidspunkt.

Konklusion:

Vi skal passe på med at reducere bilen til et problem og dens brugere til forhindringer. Mange københavnere bruger bilen til at gøre det muligt at bo, leve og bidrage i byen. Derfor bør byens trafikpolitik balancere hensynet til klima og livskvalitet – ikke optrappe konflikten mellem beboere og byrum. Ellers risikerer vi, at København bliver en by, hvor det bliver lettere at være besøgende end at være borger.

SÅ HVAD KAN LOKALUDVALGET GØRE:

Beboernes behov og brugsmønstre, vi ved nu:

- At mange bilture er korte og praktisk nødvendige.
- At bilen bruges til ærinder, ikke til pendling.
- At biltrafikken fra beboere belaster byen langt mindre end gennemkørende trafik.

Det gør det muligt at argumentere for lokale løsninger, ikke generelle forbud.

2. Der form kan vi lægge pres på for *lokale* P-løsninger – ikke one size-fits-all

- Vi skal kræve, at beboere i fx Gammelholm har adgang til nærliggende parkeringspladser – ikke i andre bydele.
- Vi skal kræve indførsel af beboer-p-pladser
- Foreslå særordninger, fx:
 - “beboerrettede P-zoner” med lavere pris og færre gæstepladser.
 - reserverede pladser til beboere på tidspunkter med lav belastning (fx aften/nat).
 - Kommunen skal købe P-huset bag Magasin
 - Kommunen skal købe P-kælderen på Ofelia Plads

3. Vi kan foreslå intelligente P-løsninger i byrummet

- Halvnedgravede P-huse under små pladser og gårdrum (som under Israels Plads).
 - Parkeringsrobotter eller kompaktparkering i fx gårdhaver og små sidegader.
 - Midlertidige løsninger, fx P på byggefeltet i ventetid før byggeri.
-

4. Prioritér beboere over besøgende

- Arbejd for, at kommunens p-politik skelner mellem:
 - gennemkørende biler,
 - besøgende (butikker, events) og
 - beboere.
 - Beboere skal ikke bære byrden for byens popularitet – fx ved at miste pladser til besøgsparkeering, bycykler eller leveringszoner.
-

5. Saml beboernes stemmer – og tal på deres vegne

- Hold møder med beboerforeninger og institutioner i kvartererne.
 - Lav spørgeskemaer eller workshops om mobilitet og behov.
 - Udarbejd et fælles høringssvar til kommunen – ikke bare protester, men *konstruktive forslag*.
-

6. Indfør bylivsvenlige kompromisser

Hvis bilen skal fylde mindre, så tilbyd alternativer:

- Plads til ladcykler (og aflåste stativer).
 - Gode forhold for handicaptransport og ældre med nedsat mobilitet.
 - Mulighed for at kombinere bil og kollektiv (fx med parker-og-stig-på-pladser tættere på hjemmet end Israels Plads).
-

7. Tag kampen for retfærdig mobilitetspolitik

- Tal tydeligt for, at grøn omstilling ikke må ske på bekostning af dem, der faktisk bor i byen.
- Stil spørgsmål til forvaltningen om konsekvenser ved fjernelse af P-pladser.
- Kræv evaluering før nye indgreb gennemføres – og mere borgerinddragelse.

mvh
Niels Kongshaug
ikke bilejer for tiden
26.5