

## Høringssvar - 3 timers tidsbegrænset parkeringszone omkring Vigerslev Allé, Valby

På vegne af grundejerforening Lyset i Valby, indgiver foreningens trafikudvalg hermed hørings-svar i forhold til forslaget om etablering af 3 timers tidsbegrænset parkeringszone omkring Vigerslev Alle i Valby. Grundejerforeningen Lyset dækker ejendommene beliggende på Carl Langes Vej, Steenbergsvej, Fengersvej, Eschrichtsvej, Steinsvej og Steins Plads i Valby.

Området ligger geografisk placeret få minutters gang fra Valby Station, der er et centralt trafikknudepunkt i København, ligesom området også ligger tæt på Folehave-krydset der fungerer som en af de største trafikale indfaldsveje i København. Områdets central placering tiltrækker derfor en meget voldsom koncentration af bl.a. pendlere der bruger området som "park and ride", ligesom området systematisk anvendes massivt til håndværkerparkering, distribution af udlejningsbiler, længerevarende ferieparkering, opmagasinering af skrotbiler mv.

Det er ganske veldokumenteret, blandt andet gennem Teknik- og Miljøforvaltningens egne analyser-, vurderinger og parkeringsdata, at der eksisterer en række ganske alvorlige trafikale og parkeringsmæssige udfordringer i Lyset. Udfordringerne er blandt andet følgende:

- Børn, cyklister og andre bløde trafikanter udsættes for fare på grund af det massive parkeringspres, og den stigende søgetrafik efter parkeringspladser i området.
- Parkeringspreset skaber en uhensigtsmæssig afvikling af trafikken i området, da modsatrettet passage af vejen i mange situationer er umulig. Samtidig vanskeliggøres passagen for udrykningskøretøjer, sygetransporter og trafik i al almindelighed.
- Arbejdsmiljøet for renovationsarbejdere, sundhedspersonale og håndværkere med arbejdsopgaver i Lyset forringes kraftigt på grund af parkeringspreset.
- Parkeringsbelastningen udgør en åbenlys miljø- og sikkerhedsmæssig udfordring for beboerne i området.
- Det stigende parkeringspres og den massive søgetrafik har medført et stigende antal parkeringsskader på biler der er hjemmehørende i området. I mange tilfælde ender beboerne i området selv med store udgiften til udbedring af skaderne, da skadevolder ofte "glemmer" at efterlade et visitkort.
- Parkeringspreset og søgetrafikken forringer sikkerheden for de mange mindre børn der dagligt bl.a. bruger områdets vuggestuer, børnehaver, skoler og legepladser.
- Teknik- og miljøforvaltningen har tidligere anerkendt, at det kraftige parkeringspres og søgetrafikken er en reel udfordring, der ideelt set bør adresseres med en politisk beslutning om indførelsen af gul zone i området. Forvaltningen har samtidig anerkendt, at etableringen af én yderligere daginstitution på Saxtorphsvej vil bidrage til at skabe yderligere trafikale og sikkerhedsmæssige problemer i nærområdet inklusive Lyset.

I forhold til ovenstående bemærkes det supplerende, at Lyset som lokalområde åbenlyst lever op til de tidligere kommunale fastlagte kriterier for etablering af gule p-zoner, og at etableringen af en p-zone i Lyset derfor vil kunne bidrage hensigtsmæssigt til at understøtte centrale områder i forhold til kommunens politisk fastlagte trafikale målsætninger.

Med afsæt i ovenstående er vi derfor også positive i forhold til de overordnede politiske intentioner med henblik på, at reducere trafik- og parkeringstrykket i bydelen gennem indførelse af en p-zone i området.

Som udgangspunkt indeholder det foreliggende forslag om etablering af 3-timers tidsbegrænsede parkeringszoner en række positive elementer, men desværre indebærer den nuværende udformningen af forslaget, at en række af de helt store sikkerhedsmæssige-, trafikale- og parkeringsmæssige udfordringer, der er nævnt ovenfor, ikke adresseres tilstrækkeligt effektivt.

I det følgende præsenteres de udfordringer der knytter sig til forslagets nuværende konkrete udformning:

### **Tidsbegrænsningen er ikke tilstrækkelig**

Af forslaget fremgår bl.a. følgende: " For at reducere trængsel og parkeringspresset, er det besluttet at indføre en 3 timers tidsbegrænset zone. Der stilles forslag om, at tidsbegrænsning skal gælde mellem 8.00-22.00 på hverdage."

Den tidsmæssig begrænsning indebærer på den ene side, at gratis langtidsparkering i området ikke længere vil være muligt, hvilket er positivt. Omvendt vil det stadigvæk være muligt at parkere gratis i hverdagene i tidsrummet fra klokken 19.00 til 22.00 (tre timer), og i umiddelbar tilknytning til dette videre frem til klokken 08.00 næste morgen – hvilket omregnet svarer til 13 timer ud af døgnets 24 timer.

Tilsvarende vil det fortsat være muligt at parkere helt gratis i weekenden fra klokken 20.00 fredag aften frem til mandag morgen klokken 8.00. Samlet set vil der derfor fortsat være helt gratis og centralt beliggende parkering i området i 2/3 af tiden i løbet af en uge.

Lyset har siden indførelsen af gul zone i området omkring Valby station oplevet et stigende og massivt parkeringstryk af bl.a. pendlere, udenlandske billister og håndværkere, der alle har truffet et bevidst og aktivt valg om ikke ville betale for parkering i Københavns kommune.

Det er derfor hovedreglen, at parkeringsprocenten på bl.a. store dele af Carl Langes Vej overstiger 100 procent i weekenden, da der systematisk parkeres foran indkørsler og indenfor 10-metersgrænsen ved krydsende veje. Samtidig kan vi konstatere, at der også i aften- og nattetimerne og i weekends er hyppig søge- og parkeringstrafik af bl.a. pendlere med aften- og natarbejde, kassevogne tilhørende biludlejningsfirmaer og håndværksfirmaer.

Der er aktuelt cirka 140.000 biler registreret i København, og i takt med at der i stigende grad nedlægges P-pladser og indføres gule zoner i centrum og brokvarterne (hvilket isoleret set kan være fornuftigt nok), vil en del af disse biler i stigende grad søge mod områder med mindre restriktive P-begrænsninger - som eksempelvis Lyset.

Samtidig er antallet af biler i Danmark vokset kraftigt. I dag er der cirka 3 millioner biler i Danmark, hvilket er en vækst på cirka 60 procent siden år 2000, hvor der var indregistreret 1,85 millioner biler i Danmark. Det betyder med andre ord, at de områder i København der bliver omfattet af forslaget fremover vil være presset af en fortsat stigende "efterspørgsel" efter gratis eller billig parkering fra en stigende mængde køretøjer, der både er hjemmehørende i København, men som i særlig grad også kommer fra områder uden for København.

Implementeringen af P-zonen i den foreslåede udgave vil derfor kun i meget begrænset omfang bidrage til at løse de alvorlige trafikale-, sikkerhedsmæssige- og miljømæssige problemer som er anført ovenfor. Lidt firkantet sagt adresserer P-forslaget kun 1/3 del af tidsrummet i løbet af en uge, mens de stærkt problematiske og nærmest helt uregulerede tilstande fortsat vil have optimale rammebetingelser i resten af ugens løb.

Vi skal derfor henstille til, at løsninger på de alvorlige ovenstående problemer adresseres gennem indførelsen af en gul zone i Lyset, eller subsidiært indførelse af en tretimers tidsbegrænset parkering gældende i hele døgnet alle ugens dage.

### **Bemærkninger i forbindelse med udstedelse af licenser**

Af forslaget om indførelse af P-zoner fremgår det endvidere, at der vil kunne udstedes en række licenser, der vil give mulighed for gratis adgang til parkering i zonerne. Trafikudvalget i Lyset har følgende kommentarer og bemærkninger til de enkelte licenstyper der opereres med i forslaget.

**Beboerlicenser:** forslaget om udstedelse af beboerlicenser virker som udgangspunkt umiddelbart fornuftigt. Det bemærkes dog, at der samlet set ikke bør udstedes flere beboer- og gæstelicenser, end der er parkeringspladser i lokalområdet jf. de problemstillinger der tidligere er registreret på bl.a. Østerbro, hvor der er blevet uddelt flere P-licenser end der er parkeringspladser.

En udstedelse af for mange P-licenser vil bidrage til at skabe forventninger om p-muligheder hos borgerne, som man fra politisk og forvaltningsmæssig hold efterfølgende ikke vil kunne honorere. Forvaltningen bør derfor inden den endelige forelæggelse af forslaget gennemføre datakørsler og beregninger samt P-prognoser der kvalificerer det politiske beslutningsgrundlag i forhold til udstedelsen af antallet af beboer- og gæstelicenser.

Helt konkret bør forvaltningen bl.a. med afsæt i demografi og de hidtidige erfaringer med udstedelse af beboer- og gæstelicenser, lave beregninger og prognoser på de samlede forventninger til udviklingen i parkeringstrykket i Lyset og de andre lokalområder i København, der forventes omfattet af forslaget.

Det bemærkes i den forbindelse, at der efter indførelse af gul zone i området omkring Valby station sket en voldsom vækst i udstedelsen af antallet af P-licenser til områdets beboere, og at der på trods af den gule zone fortsat er massive p-problemer i området.

Forvaltningen bør samtidig overveje, om der vil kunne risikeres at opstå mulige problemer med misbrug af ordningen af beboerlicenser. På det konkrete plan bør det overvejes, hvordan man vil kunne forebygge og imødegå situationer hvor lokale beboere vælger at blive proforma ejere af pendlerbiler - ligesom pendleres eventuelle proforma-flytninger til de områder der bliver omfattet af de nye P-regler bør overvejes - og om muligt adresseres.

**Erhvervslicenser:** der bør overvejes, om der skal indføres en øvre grænse over antallet af erhvervslicenser dimensioneret efter antallet af p-pladser i nærområdet og antallet af udstedte beboerlicenser. Samtidig bør forvaltningen over for det politiske udvalg fremlægge data der belyser det maksimale forventede antal mulige udstedelser af erhvervslicenser i de enkelte lokalområder, der vil blive berørt af forslaget, sammenholdt med det forventede antal udstedelsen af mulige beboerlicenser i lokalområdet.

**Gæstelicenser:** som udgangspunkt vil forslaget om udstedelse af gæstelicenser øge parkeringstrykket i de områder der er omfattet af forslaget. For et lokalområde som Lyset der omfatter 106 ejendomme, hvoraf mange er to families ejendomme, vil forslaget om udstedelse af 10 gæstelicenser pr. beboer over 15 år skønsmæssigt alene betyde, at der vil blive udstedt  $106 \times 10 \times 4$  (antal beboere over 15 år i hver ejendom) = 4.240 gæstelicenser pr. år.

Som lokalområde vil Lyset måske kunne rumme en sådan parkeringsvolumen, under forudsætning af at den udefra komne pendlertrafik mv. reduceres kraftigt. Der er dog en reel risiko for, at parkeringen med gæstelicenser risikerer at koncentrere sig på særlige tider i løbet af året -

eksempelvis jul, nytår, ved stor sports- og kulturbegivenheder og i forbindelse med konfirmationer, studentereksamener mv. Dermed risikerer man igen at skabe forventninger hos borgerne der ikke vil kunne indfries, jf. problemstillingen omkring udstedelse af P-tilladelser på Østerbro, ligesom gæstelicenserne bidrager u hensigtsmæssigt i forhold til et øget parkeringstryk og øget trafik i lokalområdet. Det forslås derfor, at ordningen med gæstelicenser løbende monitoreres og evalueres - og om nødvendigt nedskaleres. Det vil være u hensigtsmæssigt hvis man får adresseret problemerne med bl.a. pendlerparkering, for i stedet at erstatte problemet med parkanter med gæstelicenser.

Endvidere bør udformningen af ordningen med gæstelicenser udformes med klare restriktive geografiske begrænsninger. Der bør således kun udstedes gæstelicenser der giver adgang til parkering i de umiddelbart nærliggende gader der knytter sig til gæstelicensen, da man ellers risikerer at parkeringsproblemerne emigrerer på en u hensigtsmæssig vis, og at parkeringen i særlig grad bl.a. koncentrerer sig i nærheden af offentlige trafikknudepunkter og områder med høje beboelseskonzentrationer jf. bemærkninger ovenfor.

Endelig bør forvaltningen beskrive og analysere de mulige udfordringer der potentielt knytter sig til ordningen med gæstelicenser - herunder udstedelsen af mange gæstelicenser til beboere i tætbebyggede områder, risiko for misbrug af ordningen i form af "salg" af gæstelicenser mv. Endelig bør forvaltningen udarbejde og offentliggøre estimater for det forventede antal udstedelse af gæstelicenser for alle de berørte lokalområder, inden forslaget forelægges til politisk behandling, ligesom forslaget indholds- og konsekvensmæssigt bør beskrives mere præcist.

### **Behov for effektiv overvågning af P-zonen**

Lysets trafikudvalg er meget positive over for forslaget om allokering af midler til ansættelse af flere P-vagter, der kan understøtte den politisk ambition om, at reducere trafik- og parkeringstrykket i de nye P-zoner.

Det bemærkes i den forbindelse, at det vil være en helt central og afgørende forudsætning for at de nye P-zoner vil kunne komme til at fungere efter hensigten, at parkeringsreglerne overholdes gennem en langt mere systematisk parkeringsovervågning af områderne end tilfældet er i dag, hvor vi desværre meget sjældent får besøg af p-vagter i vores lokalområde.

Lysets trafikudvalg foreslår derudover følgende tiltag, der vil kunne bidrage konstruktivt til at understøtte en mere effektiv p-kontrol, og overholdelse af p-reglerne i de områder der er omfattet af de nye p-regler:

P-kontrollen skal systematisk gennemføres i alle de omfattede veje mindst én gang i døgnet. Der skal også gennemføres hyppige kontroller uden for tidsrummet 8-16, ligesom der skal allokeres tilstrækkeligt personale til kontrolarbejdet i weekender og på helligdage.

P-kontrollen skal gennemfører kontrol umiddelbart efter at borgere, virksomheder eller andre myndighedspersoner indberetter ulovlig parkering via "Send et praj" i mindst 80 procent af de indberettede relevante tilfælde.

Ulovligt parkerede køretøjer skal som udgangspunkt altid pålægges en p-afgift, og umiddelbart herefter fjernes af kranvogn for ejerens regning. Dette gælder i særlig grad køretøjer der holder ulovligt parkeret foran indkørsler og krydsende veje (10-meters reglen). Subsidiært skal alle ulovligt køretøjer altid pålægges en p-afgift for hver eneste dag det henstår ulovligt parkeret.

Forvaltningen pålægges en gang i kvartalet at offentliggøre relevant p-statistik for tretimers zonerne, herunder bl.a. (1) antallet af anmeldelser via "Send et praj" og antallet af anmeldelser der har medført en fysisk kontrol, (2) antallet af udstedte p-afgifter i forbindelse med punkt (1), (3) antal udstedte p-afgifter fordelt på veje og / eller P-zoner. Offentliggørelsen af statistikken vil ideelt set kunne ske via kk.dk eller via BI-værktøjer og interaktive kort som offentligheden, borger og politikere vil kunne tilgå uden større udfordringer.

### **Behov for løbende systematisk monitorering og evaluering af ordningen**

Som en sidste bemærkning ønsker Lysets trafikgruppe at fremsætte et klart ønske om, at indførelsen af en 3-timers parkeringszone løbende evalueres med følgende evalueringsmål:

- Bidrager indførelsen af P-zonen i tilstrækkelig effektiv grad til at reducere parkeringstrykket i de omfattede områder. Det bemærkes i den forbindelse, at en central målsætning i den forbindelse eksempelvis bør være, at parkeringstrykket af miljø- og sikkerhedsmæssige hensyn maksimalt bør være 75 procent på vejene i Lyset.
- Bidrager indførelsen af P-zonen i tilstrækkelig grad til at reducere den trafik- og miljø-mæssige belastning som parkering af pendler- og erhvervsbiler medfører. Benchmarking bør i den forbindelse være en reduktion af det nuværende parkeringstryk fra bl.a. pendlere og erhvervsbiler med mindst 75 procent i forhold til forvaltningens seneste målinger af parkeringstrykket inden implementeringen af p-zonerne.
- Resultaterne af den løbende evaluering offentliggøres hvert halve år på kk.dk.

Såfremt indførelsen af en tretimers p-zone ikke medfører en opnåelse af evalueringsmålene, inden for en toårig opfølgelsesperiode i perioden 2023 til 2025, bør de nye p-zoner med tretimers parkering automatisk kunne overgå til en p-model med gul zone.

Teknik- og Miljøudvalget og forvaltningen er i sagens natur meget velkomne til at kontakte Lysets trafikudvalg for yderligere oplysninger. Vi ser frem til en fortsat konstruktiv dialog om sagen.

Venlig hilsen

Repræsentanter for Lysets trafikudvalg

Anna Madsen:annaogenrique@gmail.com

Lars Preisler:larspreisler123@gmail.com