

Parkeringsplanlægning i praksis

Odense Kommune arbejder med parkeringsplanlægning i praksis. Et stærkt stigende bilejerskab medfører et stort behov for regulering. Her er der konflikter i forhold til de mange øvrige funktioner, som boligveje også skal kunne rumme.



AF TROELS ANDERSEN
Odense Kommune
ta@odense.dk

Status

Odense Kommune har haft betalingsparkering siden 1987 og beboerlicenser siden 1992.

Taksterne er henholdsvis 5, 12 og 17 kroner i timen og dermed billigere end de private anlæg. Derfor er belægningsprocenten væsentlig højere på de kommunale pladser. Der er en stor kapacitetsreserve på de private p-anlæg, som typisk ligger på 30-50 procents belægning.

P-kælderen under den tidligere Thomas B. Thriges Gade rummer 1.000 pladser og er netop blevet solgt til et privat firma. Der er fem indkørsler og fire udkørsler med mulighed for gennemkørsel.

Der er nu 13 beboerlicensområder, og to nye etableres snart. Der kommer muligvis flere i de kommende år. Licensprisen er p.t. ikke afhængig af bilernes miljøklasse.

For få år siden etablerede Odense Kommune kommunal parkeringskontrol. Det havde en afgørende betydning, da politiet reelt havde ophørt med opgaven.

Er gaderne til andet end parkering?

Bilejerskabet er steget markant de senere år, og det gælder også i Odense. Der er igennem de seneste 11 år kommet 28 % flere biler. Det er stadig knap halvdelen af husstandene, som ikke har bil, hvilket betyder, at familier med bil har fået flere biler. Det er ikke ualmindeligt med familier med tre biler, hvilket betyder, at hjemmeboende voksne børn mange steder også kører i bil.

Derfor er der ikke umiddelbart plads til flere biler på egen grund, og næsten alle de nye ekstra biler parkeres på gaden. Mange gader i bymidten er derfor blevet til rene parkeringsgader, hvor bilerne fylder næsten alt.



Lange overkørsler er reelt en privatisering af parkeringsmulighederne.



Cykelstativer på vejen gør parkering til et spørgsmål om mere end biler.

Vi tager udgangspunkt i færdselslovens krav om mindst tre meter frit kørespor, hvilket betyder, at der kun kan parkeres i begge vejsider, hvis vejen er mindst syv meter bred. Dette markeres med et parkeringsforbud i den ene side, hvilket ikke alle bilister har forståelse for.

På grund af bilernes voksende størrelse har vi hævet bredden på båse og baner fra 2,0 til 2,1 meter. Dette reducerer køresporet yderligere.

Hvis der er plads til parkering i begge vejsider, bliver vejen reelt ensporet. Derfor er der behov for vigearaler, som modkørende kan benytte. Her er arealerne ved udkørslerne ikke altid nok. Hvis vi ønsker vigearaet, skal disse enten skiltes separat, eller der skal optegnes båse og baner samt skiltes med, at parkering uden for disse er ulovligt.

Ved indkørsler er praksis, at der kan parkeres helt tæt på, uden at der gives

bøder. Af hensyn til kørekurverne ønsker vi mindst 1,5 meter frit på hver side af indkørslerne, og det i sig selv kræver afmærkning med båse eller baner.

Reelt ser vi flere, som parkerer foran deres egen indkørsel i den tro, at det er lovligt – det er det ikke.

Et andet problem er, at når de nye opstramninger af parkeringsforholdene kommer, ønsker mange en ekstra opkørsel til grunden. Dermed fjernes en offentlig parkeringsplads samtidig med, at der oprettes en privat parkeringsplads. Forhåbentlig reduceres, og der kommer mere belægning, som hæmmer regnvandet i at nedsive naturligt.

Samlet set betyder de mange biler, at bilerne tager alt pladsen – enten til at parkere på eller til at køre på. Cyklister kan dårligt passere bilerne uden at skulle trække helt ud til siden. Det gælder især ladcykler.

Bilisterne ønsker en maksimering af parkeringen, mens andre ser behov for at friholde plads til:

- Krydsende fodgængere
 - Cyklister
 - Cykelstativer
 - Bænke
 - Vejtræer
 - Affaldscontainere
 - Passage ved tømning af affaldsspande
- Specielt ved lege- og opholdsgader kan det være svært at argumentere for, at leg og ophold reelt er umuligt.

Derfor har vi etableret cykelstativer og bænke som del af parkeringsprojektet i visse områder.

I et af kvartererne faldt andelen af ulovligt parkerede biler fra 74 % til 2 % som resultat af skilte, afmærkning og styrket p-kontrol.

Endelig skal man ikke glemme de æstetiske hensyn – ikke alle synes, at biler er »



Før-billede fra en boliggade, hvor to tredjedele holdt ulovligt.

det pæneste at kigge på. Bor man fx i et byhus, hvor vinduerne sidder en meter over jorden, kan en parkeret kassebil tage alt lyset i stuen.

Opstramning i Hunderupkvarteret

Hunderupkvarteret er et gammelt kvarter, hvor byrådet har ønsket en bevarende lokalplan. Den har også betydning for parkeringsmulighederne, som er beskrevet således:

"Ved boligbebyggelse og blandet bolig- og erhvervsbebyggelse må det belagte areal til parkeringsareal og stier i forhaven højst optage op til 60 % af forhavens areal inklusive manøvreareal. I tilfælde af små forhave, hvor én parkeringsplads alene vil optage mere end 60 % af forhavens areal, må parkering højst fylde et areal på 6x4 m. Det

resterende areal skal være have med beplantning. Der må kun etableres 1 overkørsel pr. grund."

Dette fjerner mulighederne for ekstra opkørsler og dermed en privatisering af dele af den offentlige parkering.

Licenser i praksis

I hvert område skal vi ikke kun definere de lovlige parkeringsmuligheder. Det skal også defineres, hvem der må købe licenserne, defineret ved deres bopælsadresse. Har man adresse til en privat fællesvej, kan man ikke købe en licens. Her er der ikke altid helt overensstemmelse, når man sammenligner den centrale vejfortegnelse med de registrerede grundejere.

Typisk skal der ryddes op i de juridiske forhold, før vi kan lave klare og entydige løsninger til borgerne.

Fremtiden

Odense Kommune har ikke en parkeringsstrategi. I praksis er vi dog nødt til at tage en række valg undervejs, og her vil en kommende strategi kunne gøre disse valg synlige og skabe et politisk ophæng.

Eksempel på en funktion er, at i hvert område med beboerlicenser må beboerne kun købe en licens pr. husstand, og kun hvis de er ejer eller fast bruger af bilen. Gæstekortet er afskaffet, og dermed må gæster parkere på egen grund eller på en betalingsplads i området. Uden for bymidten findes disse betalingspladser ikke i nærheden, og det kan derfor være nødvendigt at oprette dem med henblik på gæsteparkering. Her mangler der en definition på, hvor lang afstand der kan være til en p-plads. ●