

Forslag til generalforsamlingen i Trekantens Vejlag, 13. juni 2021



Det vil være meget trist, hvis dele af fortovene i Den Hvide By skal omdannes til nye parkeringspladser. Der er parkeringspladser nok, og vi skal beskytte vores allétræer og værne om vores smukke kvarter.

Vejudvalgets forslag giver kun Generalforsamlingen mulighed for at stemme om, hvorvidt vi skal have 42 eller 32 nye parkeringspladser (parkeringslommer). Det synes vi er ærgerligt. Vi ønsker, at der også bliver mulighed for at stemme om, at der anlægges et mindre antal parkeringslommer, eller at der *ikke* anlægges parkeringslommer lige nu. Vi kan nemlig sagtens anlægge et mindre antal parkeringslommer ad gangen i stedet for at lave alle på én gang.

Derudover foreslår vi nogle principper for parkeringslommerne, hvis generalforsamlingen beslutter, at der skal anlægges flere parkeringspladser.

Forslag 1:

Der anlægges ikke parkeringslommer i fortovene i Den Hvide By i forbindelse med den forestående vejreovering (2021).

Forslag 2:

Der anlægges 12 parkeringslommer i fortovene i Den Hvide By i forbindelse med den forestående vejreovering (2021).

Forslag 3:

Hvis der fremover opstår behov for flere parkeringspladser i Den Hvide By, kan der anlægges et antal parkeringslommer efter indstilling fra generalforsamlingen.

Forslag 4:

Hvis der anlægges parkeringslommer i fortovene, skal parkeringslommerne placeres, så der er minimum 2,5 meters afstand til vejtræernes stammer.

Forslag 5:

Hvis der anlægges parkeringslommer i fortovene tættere på et vejtræs stamme end 2,5 meter, skal træet beskyttes med en chikane, der placeres en meter fra stammen. Chikanen placeres *oven på* jorden, så man undgår at grave.

Forslag 6:

Hvis der anlægges parkeringslommer i fortovene, placeres disse på strækninger, hvor parkeringsbehovet er mest udtalt.

Baggrund og begrundelse

Vores indvendinger mod at inddrage dele af fortovene til parkeringspladser bygger på at:

- der er tilstrækkeligt med parkeringspladser i Den Hvide By
- alt gravearbejde risikerer at skade træerne, uanset hvor forsigtigt man går til værks
- parkering mellem træerne gør træerne mere udsatte for påkørsel og pres på rødderne
- når fortovene skal bruges til parkering, bliver der mindre plads til gående
- jo flere parkeringspladser, vi anlægger, jo flere biler vil der komme
- flere og flere parkerede biler skæmmer kvarteret, ikke mindst når de holder på fortovet
- vi vil hellere bruge pengene på f.eks. hvidtning end på flere parkeringspladser

Vi bør værne om vores unikke kvarter

Den Hvide By er et grønt kvarter. Et af dets særkender er alléerne, og rækkerne af træer er netop dét, der gør vejene til *alléer*. På samme måde som vi passer på vores huse, bør vi også værne om vores alléer og vores kvarter som en arkitektonisk og æstetisk helhed.

Derfor har vi en bevarende lokalplan, hvori der står, at træerne i videst muligt omfang skal bevares. Deraf følger naturligvis, at vi skal passe på, at træerne ikke går ud eller beskadiges som følge af vejrenovering eller ved at inddrage dele af fortovene for at skaffe plads til parkeringspladser. Og det følger også, at vi skal begrænse parkering mellem træerne, som øger risikoen for, at bilerne påkører træerne og øger presset på træernes rødder.

Det skæmmer kvarteret, at biler parkeres oppe på fortovet mellem træerne, og vi synes, at det er trist, hvis dele af fortovene bliver overtaget af biler.

Vi skal undgå af forstyrre træernes rodnet

Allétræerne på NA er lindetræer, og på VA og SA vokser rønnetræer. Generelt er lindetræer større og har et mere omfangsrigt rodnet end røn. Hovedparten af træerne er sandsynligvis plantet, da Den Hvide By blev anlagt for 125 år siden. Rødderne vil formodentlig ligge lidt overligt, da træerne er vokset "udad" og ikke nedad, fordi undergrunden er kompakt ler og skærver. Der er stor sandsynlighed for, at der er rodnettene er meget udbredt - både i vejbanen og i fortovene.

Når man skal anlægge en parkeringslomme, kan man - som vejudvalget foreslår - begynde at grave i midten mellem to træer og ud til siderne, indtil man støder på rødder. Men når man blotlægger og forstyrrer træernes rodsystemer, er der altid en risiko. Så man skal helst undgå at grave og undgå at anlægge parkeringslommer.

Derfor er det også glædeligt, at vejudvalget er endt med *ikke* at anbefale etablering af vandrender. Nedgravning af vandrender kan nemlig især være ødelæggende for træernes overlevelse, fordi der skal graves dybere og helt tæt på træerne.

Parkeringsordningen virker - der er tilstrækkeligt med parkeringspladser

Der er sket et markant fald i antallet af parkerede biler efter, at parkeringsordningen blev indført i maj 2020. For at skabe grundlag for en faktabaseret diskussion har vi dokumenteret parkeringsmønstret over en længere periode efter, at vi har fået parkeringsordningen. Se opgørelsen side 5.

Der er plads til at parkere 126 biler i Trekanten (jf. Vejdirektoratets anbefalede mål for p-pladser). I opgørelsen har vi talt parkerede biler over 16 dage på 28 forskellige tidspunkter i september måned 2020. På det tidspunkt er der udstedt 91 parkeringslicenser. I optællingen indgår ikke parkeringspladser, indkørsler og parkerede biler på Valby Langgade, fordi dette område ikke er omfattet af parkeringsordningen. Til gengæld er de biler, som foreningens medlemmer på VL parkerer på de tre alléer, talt med.

September	Tidspunkt	VA	NA	SA	biler i alt	Ledige p-pladser (126-X)	Ledige p-pladser %
Antal parkeringspladser		43	29	54	126		
Gennemsnit parkerede biler		33	20	23	76		
Ledige p-pladser i snit		10	9	31		50	40%
Ledige p-pladser i snit %		23%	31%	58%			

Vi kan konkludere, at der i gennemsnit holder 76 biler parkeret i Trekanten. Der er plads til 126 biler, hvilket betyder, at der i gennemsnit er et overskud på 50 parkeringspladser i Den Hvide By.

Det er en overkapacitet på 40 pct. Selv hvis man skulle finde på at udvide Vejdirektoratets anbefalede mål for parkeringspladser, vil der fortsat være et pænt overskud af parkeringspladser.

Fordelingen af parkerede biler viser, at der holder forholdsvis flere biler parkeret på VA, hvor der i gennemsnit er 23 pct. ledige p-pladser. På SA er der i gennemsnit 58 pct. ledige pladser og på NA er der i gennemsnit 31 pct. ledige pladser.

Statistikken viser ikke tidspunkter med spidsbelastninger. Men hvis man nærstuderer enkeltdage og særlige tidspunkter i opgørelsen, vil man se, at det højeste antal biler, som holder parkeret i Trekanten, er 92. Det giver 34 ledige pladser, hvilket svarer til en overkapacitet på 27 pct. Der er f.eks. altid ledige parkeringspladser på SA.

Hvis der er parkeringspladser nok, hvorfor skal vi så anlægge flere?

Parkeringsopgørelsen viser med al tydelighed, at der altid er ledige parkeringspladser i Trekanten. Hvorfor så anlægge flere parkeringspladser?

Nogle mener, at det er afgørende, at man altid kan parkere lige ud for sit hus, eller i hvert fald meget tæt på. Vejudvalget skriver i sit beslutningsoplæg, at parkeringspladser ikke er attraktive, hvis de ikke ligger forholdsvis tæt på boligen.

Og hvem har ikke prøvet at komme hjem fra arbejde, fra hentning af unger i børnehaven eller med bilen fuld af indkøbsvarer - og så kan man ikke parkere lige ud for sit hus og ender med at måtte finde en plads 50 meter væk.

Det kan selvfølgelig være irriterende, at man indimellem må parkere 25-50-100 meter fra sit hus. Men hvor ofte sker det? Er det til at leve med? Har vi ikke en nogenlunde balance nu, hvor man som regel kan parkere i nærheden af sit hus?

Vi ved, at det på nogle strækninger i kvarteret oftere sker, at man må parkere lidt væk fra sit hus. Men vi opfordrer til, at man lader hensynet til træerne og kvalitetene i vores unikke kvarter veje tungest.

Det vil efter vores mening være en skam, hvis vi begynder at omdanne dele af vores fortove til parkeringspladser, bare fordi bilen altid skal kunne parkeres lige ud for ens bolig.

Mange fordele ved at anlægge få parkeringslommer ad gangen

Hvis man gerne vil have flere parkeringspladser, er det godt at vide, at vi udmærket kan anlægge et mindre antal parkeringslommer ad gangen og se, hvordan det går. Man får ikke markante stordriftsfordele ved at etablere mange parkeringslommer på én gang. Det vil dog sandsynligvis give en mindre besparelse, hvis parkeringslommerne anlægges i forbindelse med vejrenoveringen.

Der er flere fordele ved at tage lidt ad gangen og etablere et begrænset antal parkeringslommer til at begynde med. Eller vente til der bliver pladsmangel. Det vil give os mulighed for at se, hvordan parkeringsbehovet udvikler sig, og hvordan det går med behovet for ladepladser til elbiler. Det vil også give os mulighed for at sprede udgifterne til parkeringspladser over nogle år, så man ikke belaster hvidteordningen yderligere.

Derudover vil det give os mulighed for at afklare spørgsmålene om parkeringslommernes udformning og lovlighed med de relevante myndigheder. Tilmed vil det give os mulighed for at afklare, hvilke prismæssige konsekvenser, kommunens evt. krav til parkeringslommerne vil få.

Usikkerhed om udformning af parkeringslommer

Der er flere forhold i forbindelse med parkering på dele af fortovet, som vi er usikre på, og som ikke er klarlagt i vejudvalgets oplæg. Vejudvalget foreslår, at en parkeringslomme i fortovet skal bestå af fire rækker brosten, dvs. et indhug i fortovet på 60 cm. Men hvordan undgår man, at bilen holder længere inde på fortovet end de 60 cm? Bør parkeringsfeltet omkranses af en række forhøjede brosten, som bilens hjul skal holdes indenfor? Og når vi så op på 70-80 cm eller mere?

Hvordan kan parkeringslommerne i fortovene markeres, så de indgår som lovlige parkeringspladser i forhold til parkeringsordningen? Skal der opsættes flere skilte? Skal parkeringslommerne markeres med hvide afstribninger? I givet fald, vil det så forskønne vores kvarter?

Hvilke krav stiller Københavns kommune til udformningen af denne type parkeringspladser? Vil kommunen acceptere parkeringslommer i fortovene i henhold til den bevarende lokalplan og ud fra trafikmæssige hensyn?

Hvilke anlægsmæssige og økonomiske konsekvenser får eventuelle krav fra kommunen?

Forslagstillere:

Jesper Jørgensen, NA1, medlem af bestyrelsen.

Per Gamain-Nørsgaard, NA3, medlem af bestyrelsen, tidligere medlem af vejudvalget.

Charlotte Henriksen, NA7, tidligere medlem af vejudvalget.

Bilag: Antal parkeringspladser og biler parkeret i Trekanten september 2020

Biler parkeret i indkørsler og i garager er medtaget. En lukket garage medtages som 1 parkeret bil.

SA-syd betegner området i syd-enden af SA fra VA hen mod Frilands Allé.

Der er pr. august 2020 udstedt 91 parkeringslicenser til bilejere på VA, NA, SA.

Det anslås, at der kan parkeres i alt 126 biler på VA, SA, NA i udvendige vejside incl. anvendte indkørsler.

Ved opmåling er anvendt Vejdirektoratets anbefalede mål for P-pladser størrelse

September	Tidspunkt	VA	NA	SA	SA-syd	biler i alt	Ledige p-pladser (126-X)	Ledige p-pladser %
Parkeringspladser		43	29	54		126		
Gennemsnit parkerede biler		33	20	23		76		
Ledige p-pladser i snit		10	9	31			50	40%
Ledige p-pladser i snit %		23%	31%	58%				
MAN 7	22.00	36	27	28	1	92	34	27%
TIRS 8	7.45	33	26	27	1	87	39	31%
FRE 11	8.00	26	16	23	1	66	60	48%
FRE 11	23.50	39	19	22	2	82	44	35%
LØR 12	11.00	40	12	24	1	77	49	39%
SØN 13	11.00	37	13	23	1	74	52	41%
TOR 17	17.15	37	21	18	3	79	47	37%
TOR 17	20.15	42	24	21	4	91	35	28%
FRE 18	16.45	30	25	21	2	78	48	38%
FRE 18	19.30	32	26	24	3	85	41	33%
LØR 19	9.15	36	23	25	3	87	39	31%
LØR 19	11.00	35	21	20	2	78	48	38%
LØR 19	13.30	33	22	25	1	81	45	36%
LØR 19	18.30	33	18	25	2	78	48	38%
SØN 20	15.00	39	16	14	3	72	54	43%
SØN 20	19.30	36	16	24	3	79	47	37%
MAN 21	9.45	28	19	19	3	69	57	45%
MAN 21	18.15	36	19	22	3	80	46	37%
							126	100%
TIR 22	21.00	36	20	25	4	85	41	33%
ONS 23	16.00	32	16	24	3	75	51	40%
LØR 26	16.00	29	13	23	1	66	60	48%
SØN 27	10.00	27	17	19	1	64	62	49%
SØN 27	13.00	25	14	12	1	52	74	59%
SØN 27	20.00	31	22	30	3	86	40	32%
MAN 28	07.40	27	25	28	1	81	45	36%
MAN 28	16.45	29	21	22	2	74	52	41%
MAN 28	21.20	35	23	29	2	89	37	29%
TIRS 29	08.10	33	23	24	1	81	45	36%