

Åbne høring om lovforslag L 236 om nedsættelse af statstilskuddet til kommuner som følge af parkeringsindtægter

Torsdag den 24. maj kl. ca. 12.15-13.30 i Landstingssalen på Christiansborg

Indlæg Aalborg Kommune

I pressemeddelelsen fra Økonomi- og indenrigsministeriet den 18 april kunne vi læse at: 'Når bilister betaler for at stille bilen, skal det sikre, at parkeringen ikke varer unødigt længe, og at pladserne bliver brugt bedst muligt'.

Det er faktisk lige det betalingsparkering er med til at regulere.

Hvis der var tidsrestriktion kunne man forestille sig, at folk syntes at det var for kort tid til at udføre de ærinder de kom efter eller det var for lang tid til at sikre et optimalt flow. Hvis ikke der var tidsrestriktion eller betaling ville man opleve at pladserne blev fyldt af dem der arbejder i byen – altså langtidsparkering og dermed ingen flow over dagen til gavn for dem der kommer i bil og gerne vil bruge byen.

Som kommune har vi mange hensyn at varetage og vi har mange brugere af byen der skal tilgodeses på forskellig vis og som også konflikter med hinanden; borgere der bor i byen, folk der kommer ind for at arbejde i byen, folk der kommer ind for at bruge byen.

I Aalborg Kommune har vi en parkeringsstrategi der ligger en linje for hvorledes det er muligt at tilgodese alle byens brugere og for at lave de afvejninger der skal til for at det kan lade sig gøre. For Aalborg Kommune er hverken betalingsparkering eller parkeringskontrol en pengemaskine. Betalingsparkering er en måde at regulere på og skabe parkeringsmuligheder til gavn for forskellige brugere.

I Aalborg har vi to takster. Takster som vi mener har det mest hensigtsmæssige niveau for at regulere trafikken, mindske trængslen og gøre det muligt at dække de forskellige brugeres behov for både langtidsparkering og korttidsparkering. Vi har årskort og p-licenser både til dem der bor i byen eller kommer til for at arbejde eller som brugere af byen – og til beløb der ikke ligger højt.

Det er ingen hemmelighed, at det giver et vist pres på kommunen, at parkeringspladser, både korttids og langtids, ikke er så dyre - for parkanter vil helst parkere billigst muligt og i Aalborg er det på de kommunalt ejede pladser. Så det er ikke en pengemaskine for Aalborg Kommune – for så ville taksterne være højere end hvad der for nuværende er vurderet hensigtsmæssige af trafikale hensyn og for at tilgodese de forskellige brugere af byen.

Det koster at anlægge, drifte og vedligeholde parkeringsanlæg. Aalborg Kommune og specielt Aalborg by vokser som mange af vores andre store byer og der er pres på m2. Det betyder, at parkeringsanlæg skal etableres enten under jorden eller i luften med mindst muligt fodaftryk – og det koster. Det nettobeløb Aalborg Kommune får ind fra betalingsparkering på et år, vil knap kunne finansiere et nyt P-anlæg på ca. 80 pladser og det er også kun hvis kommunen selv ejer jorden. Skal der opkøbes bliver det dyrere. Og

så skal anlægget efterfølgende driftes og vedligeholdes. Med 30% tilbage bliver der mindre mulighed for at udvide parkeringskapaciteten og der vil gå mange år før et anlæg er betalt og der igen er penge til etablering af yderligere parkeringspladser. Hvis L236 vedtages, skal Aalborg Kommune af med godt 21 mio. kr. om året. Det er hvad det vil koste at lave et simpelt parkeringsanlæg til ca. 80 pladser.

Hvis Aalborg Kommune fremadrettet, såfremt Lovforslag L236 vedtages, skal have en balance på parkeringsområdet, så kan et scenarie være at hæve priserne, eller alternativt sælge de kommunale parkeringsanlæg.

Biler, parkering og kontrol hænger sammen. Det er bestemt ikke billigt for en kommune at drive parkeringskontrol. Men at der er noget der hedder parkeringskontrol i dag skyldes, at der parkeres ulovligt, og der parkeres ulovligt i en grad så det hindrer et flow på parkeringspladserne og som hindrer færdslen på vejene på et niveau der udfordrer trafiksikkerheden.

Der er rigtig mange borgere, renovationsvæsen, kollektive trafikselskaber og andre brugere af byen der ringer efter parkeringskontrollanterne eller efter politiet fordi der parkeres ulovligt så det er til gene for byens liv og øvrige brugere.

Det er en hård balance at udøve parkeringskontrol, så det netop ikke fremstår som en ren pengemaskine. For det kunne det sagtens blive hvis vi skal skrive alle der holder ulovligt. Men balancen er, at udøve tilpas kontrol så det sikres at der er frie parkeringspladser for dem der har behov for at parkere over døgnet og således at parkering i byen i øvrigt sker hensigtsmæssigt og trafiksikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Det vil blive nødvendigt at genoverveje hvilket niveau der skal udføres Parkeringskontrol på, såfremt der skal afregnes 70% frem for de nuværende 50%, og at der også afregnes på baggrund af udskrevne afgifter, og ikke betalte afgifter. Alene heraf bliver der tale om en modregning på mere end 70%.

For som nævnt, så er det omkostningstungt at udføre parkeringskontrol, men kontrollen udføres for at der skal være plads til alle byens brugere i døgnets 24 timer.

Tak for ordet.