

Parkering skal ikke være en offentlig opgave

Af Jørgen Burchardt, Danmarks Tekniske Museum
jorgen.burchardt@mail.dk

Trafikplanlægning har altid engageret folk. Det var også tilfældet i 1924, hvor Københavns centrale plads, Rådhuspladsen, var til diskussion. Anledningen var, at byens sporvejsdirektør ønskede at få nedlagt sporvejenes central på Rådhuspladsen. Sporvognene havde i 12 år været samlet ved centralen, hvor en række sporvejslinjer løb sammen. Det lettede omstigningen, at man uden besvær kunne gå fra den ene linje til den anden uden at frygte at blive påkørt af biler eller cykler. Der var imidlertid kommet så mange biler, at trafikforholdene omkring de mange sporvogne var blevet

Figur 1. I 1924 foresloges det, at der skulle indrettes parkeringspladser på Rådhuspladsen i København og nedlægge den station for sporvogne, som havde været her fra omkring 1912 (foto: Københavns Museum).



kaotiske. Derfor ønskede direktøren, at sporene blot skulle lægges ud midt i gadelinjerne med lange "heller". Han antog, at trafikken afvikledes bedre, når linjerne blev ført i lige retninger i stedet for at skulle slå krøller ad gader, hvor sporvognene egentlig ikke havde noget at gøre. Blandt andet var det et problem ved Frederiksberggade, hvor der ganske vist stod en politibetjent med sit "Stop", men denne trafikregulering var ikke tilstrækkelig.

Synspunkterne i Borgerrepræsentationen var mange. Borgmester Anthon Andersen mente, at det ville gøre ham ondt, hvis sporvejenes plads i stedet blev anvendt som parkeringsplads for biler; biler bør ikke stå og fylde op på den plads.

Socialdemokraternes ordfører Hedeboel så også et problem med de mange biler: "Spørgsmålet om holdende vogne må snart tages op for sig. Der er i og for sig ingen mening i at enhver, der kommer med sin private bil, skal kunne lade den holde uden for den butik eller restaurant, hvor han har ærinde, og fylde op i gaden. Det kan næppe siges at være en pligt for det offentlige at lade private biler holde hvor som helst. Man må se sig om efter pladser, hvortil sådanne biler kan henvises".

Andre politikere var også kritiske mod forslaget. Espersen kommenterede: "Den kølighed, hvormed det er blevet modtaget i aften, vil sikkert vække udelt glæde ude i byen. Og skulle sporvejsdirektøren blive så misfornøjet hermed, at han tog sit tøj og gik, blev der næppe sorg hos ret mange". Dette fik dog borgmesteren til at forsvare sin direktør: "Man bør ikke, som det er sket, bebrejde sporvejsdirektøren, at han så få år efter, at sporvejsforholdene på Rådhuspladsen er ordnet, kommer med et stort, nyt sporvejsforslag. Hvem kunne forudse den udvikling, biltrafikken er undergået! Skal man bebrejde en embedsmand, at han følger med tiden!"

Forhandlingerne blev fulgt af Politikens journalist, og da mødet "omsider" sluttede,



Figur 2. Sporvejscentralen ved Axelertorvet over for Tivoli indrettedes i 1918 for at sikre et nemt skifte mellem linjerne (foto: Københavns Museum).

blev sagen henvist til Sporvejsudvalget. Journalisten slutter sin artikel med en kommentar om sagen: "Når den en gang ad åre vender tilbage, vil den næppe være til at genkende".

Problemet med parkerede biler var ikke kun et problem i København. I 1925 bad Kgl. Automobilklub om at Gentofte Kommunalbestyrelse skulle anviser en parkeringsplads ved Jægersborg Hegn ved indkørslen til Dyrehavsbakken. Selv Hotel Gylfe i Sletten ved Humlebæk kunne reklamere med en stor parkeringsplads for automobiler, så folk kunne nyde den store skyggefulde strandhave eller den elegante restaurant og café på deres udflugt.

Problemet med trængslen af de mange private biler i København skulle løses. Enkelte forretningsdrivende forsøgte at løse sagen på egen hånd. Således kunne Industri Restauranten på Vesterbrogade 1 annoncere med "Egen parkeringsplads", så dens frokostgæster med det righoldige kolde bord kunne nyde "den enestående udsigt til byens stærkest pulserende liv".

Politiken tog sagen op, hvor den gjorde opmærksom på, at Taxa på Rådhuspladsen og den nærmeste omegn på visse tider af dagen havde 70-80 drosker holdende på



Figur 3. Byens pladser blev eftertragtede parkeringspladser. Her parkerede biler på Nytorv (foto: Københavns Museum).

lovlige holdepladser. Derimod fandtes der i samme distrikt ikke en eneste lovlig holdeplads for privatvogne. Avisens skribent var forarget over, at politiet med anvisning af holdepladserne havde favoriseret et privat firma på borgernes bekostning. Avisen mente faktisk, at "Der findes ikke nogen by i hele verden, hvor et privat droskekompagni kan terrorisere gader og parkeringspladser som Taxa i København under politiets beskyttelse", og avisens konklusion var, at droskerne "optager enhver plet, hvor privatvogne har større adgang til parkering". Når taxaerne i timevis ventede på ture og optog holdepladserne, var det fordi publikum

ikke havde brug for dem. De er på disse tider unyttige for byens trafik. Talsmanden for Taxa mente, at private vogne skulle helt forvises fra byens gader. De skulle benytte private parkeringspladser, som det til eksempel var tilfældet ved den gamle banegårds terræn, hvor en gruppe forretningsfolk havde indrettet parkeringspladser.

Prisen for sådanne private parkeringspladser kunne komme op på hele 1 kr. om dagen, som nogle unge mennesker opkrævede af bilisterne. Dette beløb fandt den radikale Jesper Simonsen var for højt, og han bad Københavns Magistrat om at finde en fast og fornuftig ordning.

Løsningen på parkeringsproblemet kunne være underjordiske parkeringspladser. Den fremsynede stadsingeniør i Odense, H.V. Rygner, foreslog i 1925, at parkeringspladser skulle indrettes under jorden. Som første sted foreslog han Højbroplads i København. Bilerne skulle kunne køre ned og op ad ramper, og selvom bygningsværket ikke ville være billigt, kunne en afgift på 1 kr. pr. bil, og hvor tre vogne brugte pladsen i løbet af dagen, forrente udgiften. For at yde retfærdighed skulle der også afkræves 1 kr. for hver parkeret vogn på en overjordisk plads, hvor overskuddet herfra kunne gå til at dække underskuddet på de underjordiske pladser.

Kilder:

- [1] Politiken 31/8 1924, ¼, 13/5, 7/10, 6/11 og 29/11 1925.
- [2] Ingeniøren nr. 23, 1925.