

PARKERING 2016

Parkeringsredegørelse



INDHOLD

SAMMENFATNING OG ANBEFALINGER..... 4

Udfordringer

Temaer

DATA6

Parkeringsdata

Udpegning af temaer

Udenlandske erfaringer

TEMA 1: OPFØLGNING PÅ BUDGET 2016 OG OVERFØRSELSSAGEN 2015-16 14

TEMA 2: BEDRE UDNYTTELSE AF EKSISTERENDE PARKERINGSKAPACITET..... 16

TEMA 3: NYE BYUDVIKLINGSOMRÅDER..... 17

POLITISKE BESTILLINGER 18

BILAG

Bilag 1 Parkering 2016, parkeringsredegørelse (dette dokument)

Bilag 2 Status på parkeringsprojekter og anlægsprojekter med konsekvenser for parkering

Bilag 3 Notat: Registrering af parkeringspladser

Den årlige parkeringsredegørelse tager afsæt i konkrete udfordringer og identificerer temaer, som kan danne grundlag for fremadrettede politiske beslutninger på parkeringsområdet. Således blev der i forlængelse af sidste års parkeringsredegørelse indgået en aftale i forbindelse med budget 2016, som indeholder en række initiativer på området. Kapitlet Opfølgning på Budget 2016 og Overførselssagen 2015-16 indeholder en status på igangværende initiativer, som følge af denne aftale.

I forbindelse med aftalen vedtog parterne blandt andet følgende:

Parterne er enige om, at Teknik- og Miljøforvaltningen i parkeringsredegørelsen for 2016 skal følge op på ovenstående tiltag samt komme med nye forslag, som håndterer de udfordringer, der identificeres i parkeringsredegørelsen. Parterne er endvidere enige om, at der i parkeringsredegørelsen for 2016 skal ses på muligheden for at gøre flere parkeringspladser på offentlige institutioner offentligt tilgængelige.

Parkering 2016

Redegørelsen for 2016 viderefører formen fra 2015 og giver, gennem data og analyser, et samlet overblik over – og et solidt beslutningsgrundlag for en optimal videreudvikling af parkeringsområdet.

Parkering 2016 følger op på sidste års forhandlinger gennem en statusopdatering på besluttede initiativer men går også skridtet videre og retter fokus mod, hvordan parkeringskapaciteten fremadrettet kan udnyttes bedre, og hvordan byudviklingsområder hænger sammen med betalingsområdet.

Dette kapitel indeholder en sammenfatning af de væsentligste pointer fra gennemgangen af redegørelsens tre temaer.

UDFORDRINGER

Befolkningstilvækst

København får i gennemsnit 1000 nye indbyggere om måneden, og fortsætter den udvikling vil der i 2025 være ca. 100.000 flere københavnere end i dag. Det øgede indbyggerantal betyder, at der vil ske en generel vækst i transport i København. En prognose udarbejdet af Rambøll anslår, at antallet af biler vil stige med op mod 20.000 biler frem mod 2025, og at bilejerskabet vil stige med 1,2 % blandt både herboende københavnere og tilflyttere frem mod 2025. Der er taget udgangspunkt i befolkningstilvæksten frem mod 2025 og den tendens, der ses i udviklingen i bilejerskabet og bilandelen i dag.

Arealudnyttelse

Gadeparkering optager 11 % af byens rum fra facade til facade, og en tælling fra de tre underjordiske parkeringsanlæg viser, at ca. 40 % af de parkerede biler holder parkeret i ét døgn eller mere, og at 10 % holder parkeret i en uge eller mere. Overført til hele byen svarer det til, at 12.600 af de offentligt tilgængelige parkeringspladser i byen er optaget af biler, der benyttes mindre end én gang om ugen.

Bedre udnyttelse af byens rum

De eksisterende parkeringspladser i København udnyttes ikke optimalt. Rambøll anslår, at der vil kunne hentes 9.500 "flere" parkeringspladser, hvis den eksisterende parkering blev udnyttet 100%. De ekstra parkeringspladser ligger dog ikke nødvendigvis, hvor behovet for parkering er størst. Gennem en smartere udnyttelse af parkeringskapaciteten kan der således skabes flere tilgængelige parkeringspladser, eller alternativt frigøres areal til andre formål som eksempelvis cykelparkering, udeservering, bynatur og ikke mindst klimatilpasning.



Parkering og leg på gade i betalingsområdet

TEMAER

I det følgende beskrives de tre temaer, der er udvalgt til dette års parkeringsredegørelse. Konklusionerne fra de enkelte temaer indgår efterfølgende i en samlet oversigt over mulige initiativer og deres overordnede effekter.

TEMA 1 - Opfølgning på Budget 2016 og Overførselssagen 2015-16

Dette afsnit beskriver initiativer, der enten er fra Budget 2016, Overførselssagen 2015-16 eller er bestilt i den sammenhæng, og som kræver yderligere finansiering til at gennemføre dem. Det drejer sig om anlæg af tre underjordiske parkeringsanlæg (forundersøgelse er i gang), åbning af flere parkeringspladser på kommunale institutioner samt opfølgning på den nye gule betalingszone.

TEMA 2 - Bedre udnyttelse af eksisterende parkeringskapacitet

Bedre udnyttelse af eksisterende parkeringskapacitet omhandler parkeringsinitiativer på statslige, private (erhverv og beboere) arealer.

TEMA 3 Nye byudviklingsområder

Dette tema omhandler byudviklingsområder og de udfordringer, der er forbundet med at lade disse indgå i kommende udvidelser af betalingsområdet. Byudviklingsområderne adskiller sig fra ældre bydele ved at være opført med tilhørende parkeringskapacitet, som fx Carlsberg. I bydele opført før ca. 1950 var det ikke kutyme, og der eksisterer derfor reelt, i forhold til parkering, to forskellige typer bydele: De ældre bydele, hvor beboerne primært er afhængige af kommunal gadeparkering og de nyere bydele, hvor de kan og bør parkere på egne pladser. Hvis byudviklingsområderne inddrages i betalingsområdet, skal de nye beboere tilbydes kommunale beboerlicenser. Det kan undergrave betalingsparkeringsordningen og belaste det omgivende vejnet unødigt. Det kan endvidere medføre en utilsigtet vækst i antallet af biler. Ved at lade byudviklingsområderne stå uden for betalingsområdet, fastholdes den parkeringssnorm, der er fastsat i kommuneplanen, og som har til formål at begrænse bilejerskabet.

Samlet oversigt over forslag til mulige initiativer på parkeringsområdet

I det følgende skema er hvert tema præsenteret med virkemidler, effekter, mulige initiativer og økonomi.

TEMA: 1. OPFØLGNING PÅ BUDGET 2016 OG OVERFØRSELSSAGEN 2015-16**STATUS/DATA:** Der er vedtaget en række initiativer for at tilvejebringe op til 4000 nye parkeringspladser til københavnernes

Virkemiddel og effekt	Muligt initiativ	Økonomi
1. Anlæg af tre underjordiske parkeringsanlæg Effekt: Tilføre mellem 600-700 nye parkeringspladser til beboerparkering på Fridtjof Nansens Plads, Baggesens Gade og Otto Krabbes Plads, hvor belægningsgraden er høj	I Budget 2017 vedtages anlæg af tre underjordiske parkeringsanlæg på baggrund af forundersøgelse forelagt i Teknik- og Miljøudvalget i maj 2016	Forundersøgelse i gang *
2. Åbne flere kommunale parkeringspladser Effekt: Tilføre flere parkeringspladser i aften- og nattetimer til beboerparkering, hvor belægningsgraden er høj	I Budget 2017 vedtages åbning af flere kommunale parkeringspladser, hvis undersøgelser forelagt i Teknik- og Miljøudvalget juni 2016 viser, at det er muligt	*
3. Opfølgning på gul betalingszone Effekt: Der Sikres driftsmidler til at varetage kommunens forpligtelser ift. vedligehold og renhold af veje, cykelstier og grønne arealer samt parkeringsteknisk vedligehold og service til brugere af betalingsparkering i gul zone Effekt: At mulighederne for at håndtere evt. nye randzoner som følge af etableringen af gul zone i Valby afdækkes	I Budget 2017 vedtages opfølgning på gul betalingszone, herunder: 1. Finansiering af manglende afledt drift som følge af etablering af gul zone 2. Afdækning og håndtering af evt. randzone-problematik som følge af etableringen af gul zone i Valby	3,3 mio. kr.
4. Omdannelse af parkeringspladser Effekt: Omdanne 80 parkeringspladser i Indre By til cykelparkering og byrum af høj kvalitet	I Budget 2017 vedtages omdannelse af 80 parkeringspladser i Indre By	*

TEMA: 2. BEDRE UDNYTTELSE AF EKSISTERENDE PARKERINGSKAPACITET**STATUS/DATA:** Ca. 1/4 af hele parkeringskapaciteten i København er ikke kommunale parkeringspladser. Belægningsgraderne varierer set over døgnet i store dele af byen, særligt i Indre By og brokvartererne.

Virkemiddel og effekt	Muligt initiativ	Økonomi
1. Kortlægning af og samarbejde med statslige institutioner og private virksomheder om offentligt brug af parkeringspladser Effekt: Tilføre flere parkeringspladser i aften- og nattetimer til beboerparkering	Teknik- og Miljøudvalget beder forvaltningen om frem mod Budget 2017 at udarbejde oplæg til hvordan, der kan tilføres flere parkeringspladser i aften- og nattetimer til beboerparkering	*
2. Privates øgede brug af parkering på egen matrikel eller tilhørende kælder Effekt: Lovliggøre anvendelsen af parkeringspladser på egen grund eller tilhørende parkeringskælder, som indirekte vil kunne frigøre offentlige pladser	Teknik- og Miljøudvalget beder forvaltningen om frem mod Budget 2017 at udarbejde oplæg til anvendelsen af parkeringspladser på egen grund eller tilhørende parkeringskælder, så der indirekte kan frigøres offentlige pladser	*

TEMA 3: NYE BYUDVIKLINGSOMRÅDER**STATUS/DATA:** Den største stigning antallet af biler er i bydele med byudviklingsområder.

Virkemiddel og effekt	Muligt initiativ	Økonomi
1. Byudviklingsområder og betalingsområdet Effekt: Reducere utilsigtet pres på beboerparkering i de eksisterende lokalplanlagte bydele og understøtte nulvækst i bilejerskabet i nye byudviklingsområder	Teknik- og Miljøudvalget godkender, at byudviklingsområder fremadrettet som hovedregel ikke indgår i betalingsområdet, jf. Tema 3 Nye byudviklingsområder	

Effekt: POLITISKE BESTILLINGER

Virkemiddel og effekt	Muligt initiativ	Økonomi
1. Etablering af gadeparkering ifm. projektet om Fremtidens Gårdhaver med LAR i Skt. Kjelds Kvarter Effekt: Etablere 29 gadeparkeringspladser på gaden som fjernes i ifm. med gårdhaven i Skt. Kjelds Kvarter	I Budget 2017 vedtages etablering af 29 gadeparkeringspladser i Skt. Kjelds Kvarter	3 mio. kr.

* Økonomi kendes endnu ikke

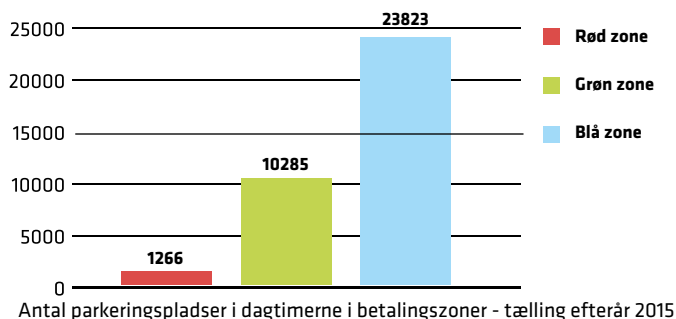
Effekter er fra arbejdet med mobilitet generelt, bl.a. erfaringer fra udlandet. Det vil kræve yderligere undersøgelser og forsøg for at komme konkrete effekter nærmere ift. københavnsk kontekst.

PARKERINGSDATA

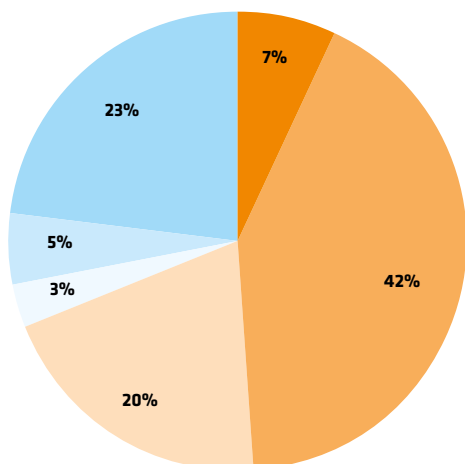
Dette kapitel indeholder centrale data for parkeringsområdet. Antallet af kommunale parkeringspladser i København skal altid betragtes som et vejledende tal. I forhold til de automatiserede træk fra parkeringsdata i KK-kort, er antallet af kommunale pladser stort set uændret i forhold til 2015 med en lille stigning på 76 parkeringspladser indenfor betalingsområdet. Dvs. der stadig er ca. 126.000 kommunale parkeringspladser i København i 2016. Tallet dækker over overfladeparkering på kommunale veje, private fællesveje med offentlig adgang og kommunalt drevne parkeringsanlæg.

Ca. 35.400 af de kommunale parkeringspladser på offentlig vej ligger i betalingsområdet. Fordelingen i de forskellige zoner fremgår af grafen Antal parkeringspladser i dagtimerne i betalingszoner.

Udover de kommunale parkeringspladser er der, ifølge en opgørelse fra Rambøll, ca. 78.000 private pladser, hvilket dækker over alt fra parkering i egen indkørsel til private parkeringsarealer, parkering ved virksomheder og private parkeringshuse. Det samlede antal parkeringspladser i Kø-



- P-pladser på egen grund (villa)
- Kommunale udenfor betalingsområdet
- Kommunale i betalingsområdet
- Kommunale ejendomme
- P-huse
- Ikke-kommunale p-arealer



Fordelingen af det samlede antal parkeringspladser i Københavns Kommune, Kilde Rambøll: Strategisk viden relateret til parkering

benhavns Kommune, når således op på ca. 204.000 pladser, hvoraf Københavns Kommune står for de 62 %. Parkeringspladser ved indkøbscentre er ikke indregnet i den samlede kapacitet, da de ofte er placeret decentralt og/eller aflåst om natten. Teknik- og Miljøforvaltningen har ikke disse data for indkøbscentre.

Parkeringspladser på gaden i København optager ifølge en opgørelse fra Rambøll ca. 1.900.000 m² vejareal, svarende til 11 % af det samlede areal fra facade til facade. Forholdsmæssigt svarer det til ca. 20 x Tivolis areal

Betalingsområde og pris på parkering

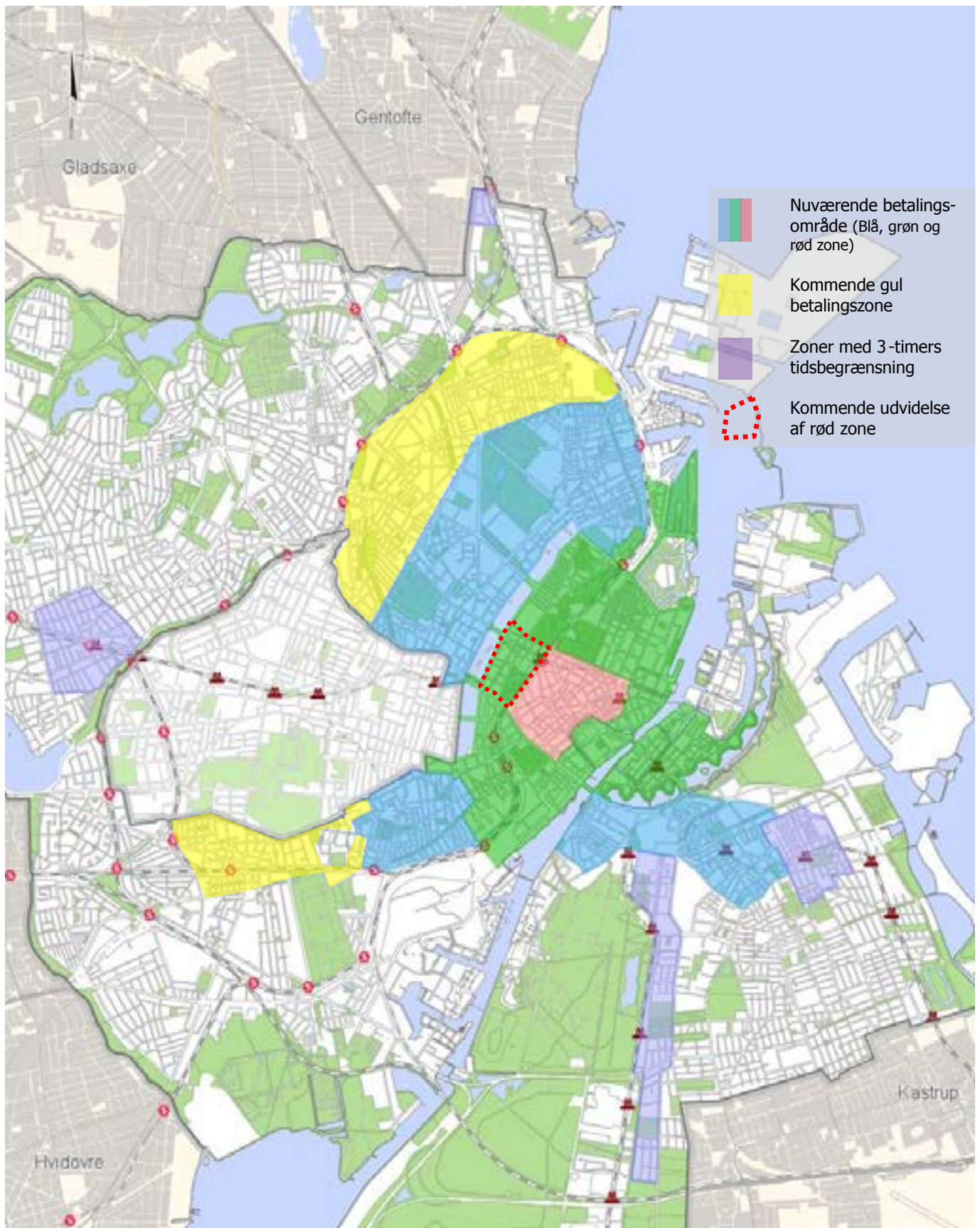
I København er der betalingsparkering i de centrale dele af byen, bestående af rød, grøn og blå betalingszone, som samlet betegnes betalingsområdet. Rød er dyrest, og blå er billigst. I dette område skal beboere have en beboer- og erhvervslicens for at parkere, og besøgende skal anvende timebetaling. Kommunen udsteder afgifter, hvis det registreres, at der ikke er betalt for parkering. Timebetalingen er blevet digitaliseret i foråret 2016, hvilket gør det mere brugervenligt at betale for parkering. Desuden udvides betalingsområdet med en gul betalingszone i 2017 på Ydre Østerbro, Ydre Nørrebro og i Valby.

Udover betalingsområdet i Københavns Kommune er der en række tidsbegrænsede zoner i henholdsvis Vanløse, Hellerup, Grønjord og ved Lergravsparken Metrostation. I zonerne gælder 3-timers tidsbegrænset parkering fra 8-19 på hverdage. Beboerne får gratis beboerlicens i disse zoner, men det er ikke muligt, at købe ekstra parkeringstid, skrabebilletter, periodekort eller lignende parkeringsprodukter i disse zoner.

Oversigtskortet viser betalingszonerne samt den kommende gule betalingszone og de tidsbegrænsede zoner.

År/ Takster i zoner	Rød zone	Grøn zone	Blå zone	Gul zone	Aftentakst rød, grøn, blå zone	Nattakst rød, grøn, blå zone	Aften/nattakst gul zone
1991	15	6	4				
1996	20	9	5				
2000	20	12	7				
2008	26	16	9		9	3	
2013	30	18	11		11	3	
2015	31	18	11		11	3	
2017*	35	19	11	9	13	5	2

* Der tages forbehold for, at taksterne for 2017 først vedtages endeligt i forbindelse med budgetforhandlinger for 2017.



Kort over betalingsområdet inkl. kommende gul zone og tidsbegrænsede zoner

3-timers zoner

Vanløse og Lergravsparken er nu etableret med 3-timers parkering. Hellerup og Grønjord er ændret til 3-timers zoner (tidligere 2-timers) for at skabe ensartede parkeringsforhold i de tidsbegrænsede zoner. Evt. kommende zoner etableres med 3-timers tidsbegrænsning.

Teknik- og Miljøforvaltningen oplever en stigende interesse for 3-timers zoner og minimum fem områder er i gang med at udarbejde ansøgning om 3-timers zone, her i blandt;

- Randzonerne til den nyoprettede Vanløsezone
- Islands Brygge (ved grænsen til betalingszonen)
- Området ved KB-hallen og Ålholm Station
- Campus-Kvarteret ved DPU
- Sluseholmen

Herudover er der flere forespørgsler fra bl.a. områder ved grænsen til betalingsområdet, ved grænsen til Tårnby samt områder i nærhed til de eksisterende betalingszoner. Disse ønsker også at undersøge mulighederne for tidsbegrænset parkering.

Fælles for områderne (undtagen Campusområdet ved DPU) er, at de ligger i randzoner til enten betalingszone eller tidsbegrænset zone.

Ad hoc tilgangen med at oprette tidsbegrænsede zoner på baggrund af konkrete ansøgninger fra beboere, skaber mange randzoner til stor frustration for naboer til zonerne. Ligeledes er vandene ofte delt blandt beboerne, og forvaltningen oplever en del klager fra disse.

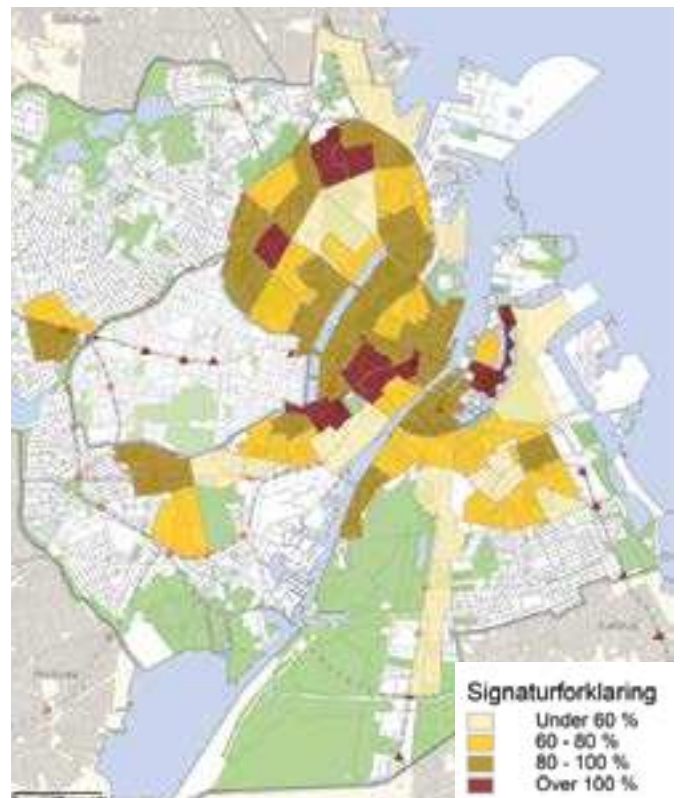
Konsekvensen af ad-hoc tilgangen er desuden, at det bliver sværere at finde ud af, hvilke regler, der gælder et givent sted i byen, og det skaber samtidig problemer for især de mindre virksomheder, ansatte på skoler og institutioner, ikke samboende kærestepar o.l. i tidsbegrænsede zoner.

De tidsbegrænsede zoner er oprettet med udgangspunkt i Borgerrepræsentationens beslutning om parkeringsprincipper for randområderne (BR 3. juni 2010). Størstedelen af de udpegede områder i den oprindelige beslutning er håndteret med tidsbegrænsede zoner eller den kommende udvidelse af gul zone. Med den stigende interesse for tidsbegrænsede zoner og den markante udvikling på parkeringsområdet generelt, anbefales det derfor, at der udarbejdes nye opdaterede parkeringsprincipper for randområderne.

Principperne for tidsbegrænset parkering, som indgår i parkeringsprincipper for randområderne, er revideret i 2013 og senest ændret fra 2 til 3-timers tidsbegrænsning i forbindelse med seneste beslutning om tidsbegrænsede zoner omkring Vanløse Metrostation og Lergravsparken Metrostation (BR 20. august 2015).



Parkering på hjørne på Islands Brygge, udenfor betalingsområdet



Belægningsgrad kl. 12

Belægningsgrader (seneste tælling fra efteråret 2015)

Belægningen i byen er højst kl. 22. I forhold til sidste år ses en generelt stigende belægning i byen både kl. 12, kl. 17 og kl. 22. Det hænger sammen med et stigende antal privat-ejede biler i København til et uændret antal pladser.

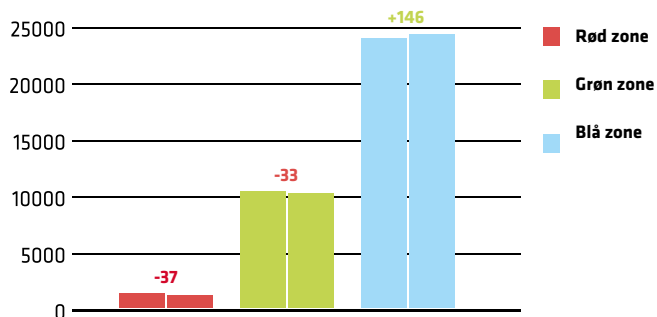
Mest interessant i denne sammenhæng er Ydre Nørrebro, som har oplevet byens mest markante stigninger i belægningen siden sidste års redegørelse. Det er på trods af, at Nørrebro er den bydel med det laveste bilejerskab og den laveste totalvækst i antal privatejede personbiler over de seneste 10 år. Stigningerne er evidente i tællinger både kl. 17 og kl. 22. Dette kan være en indikator på, at der er en del parkering på Ydre Nørrebro, der ikke er tilknyttet beboerne. Ydre Nørrebro er en del af den kommende gule betalingszone. Forvaltningen holder løbende øje med den generelle udvikling i belægningsgrader gennem de halvårslige tællinger.

Bevægelse i antal parkeringspladser 2014-2015

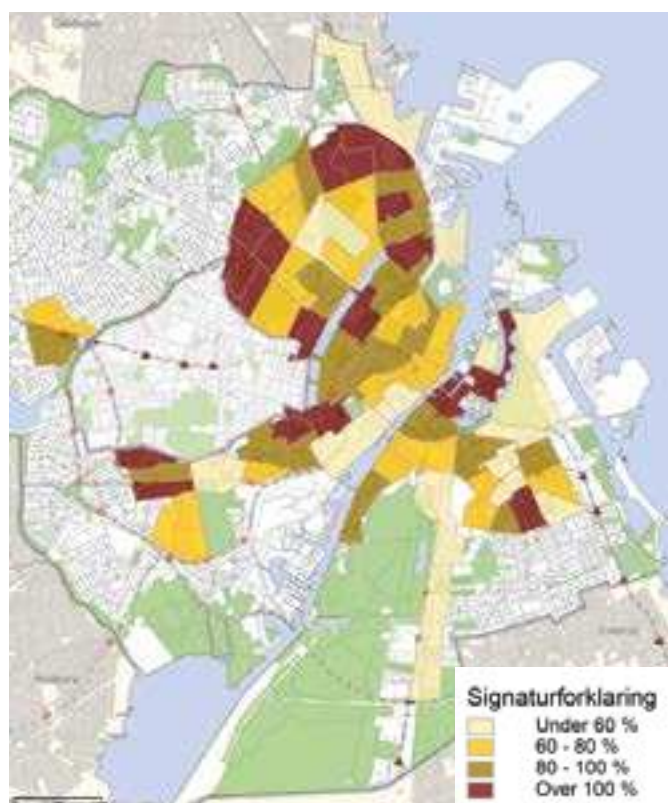
Antallet af pladser er opdateret fra tællingen i marts 2014 til oktober 2015. Samlet set er der sket en lille stigning på 76 parkeringspladser indenfor betalingsområdet. Rød og grøn zone har mistet en smule kapacitet, mens blå zone har en lille vækst i kapaciteten.

Nedgangen i antallet af parkeringspladser i rød zone skyldes overvejende etablering af den nye Nørreport Station, herunder optimering af busbaner ved Botanisk Have. Den største nedgang i grøn zone kan tilskrives registrering af nedlæggelser i forbindelse med renovering af Istedgade.

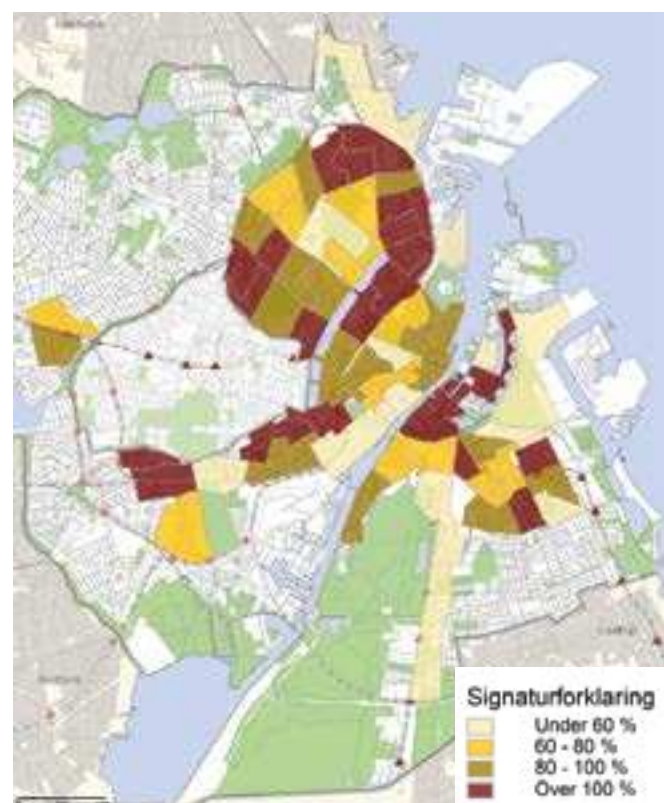
I blå zone er Nørre Campus den største kilde til nedlæggelser med 119 nedlagte parkeringspladser. Etablering af skråparkering har tilvejebragt ca. 360 pladser i perioden. Herudover er der en længere række småjusteringer med mindre op- og nedgange, som følge af diverse projekter, og samlet set er der blevet ca. 150 flere pladser i perioden.



Antal parkeringspladser i dagtimerne i betalingszoner, bevægelse fra 2014-2015



Belægningsgrad kl. 17

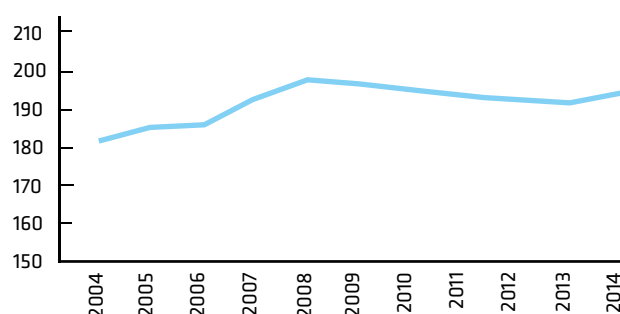
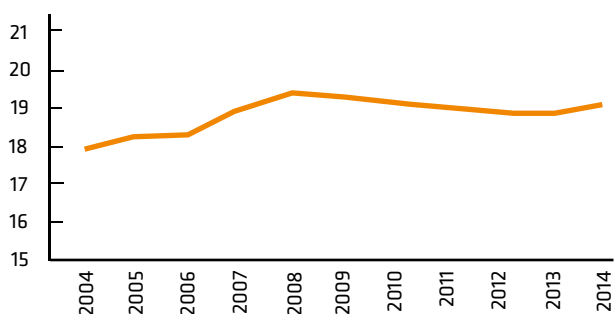


Belægningsgrad kl. 22

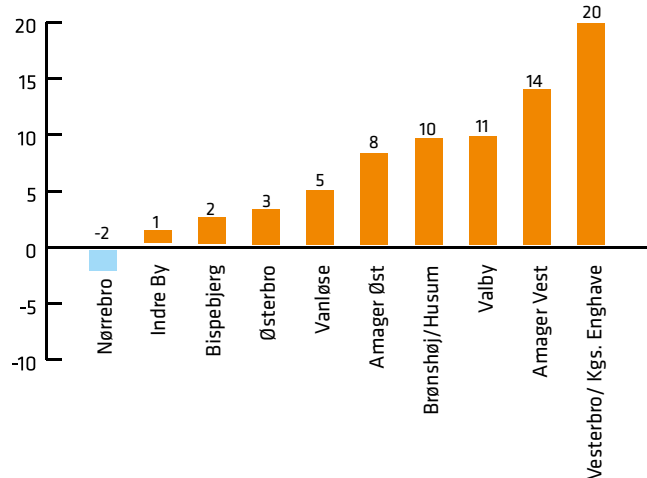
Udvikling i antallet af biler og bilejerskab

Antallet af biler i København er støt stigende, og det samme er bilejerskabet blandt de 18+-årige. Udviklingen kan i nogen grad tilskrives, at der de senere år er sket en stor stigning i andelen af børnefamilier, hvor bilejerskabet generelt er højere. Bilejerskabet er inkl. leasing, arbejdsgiver-betalt bil o.l.

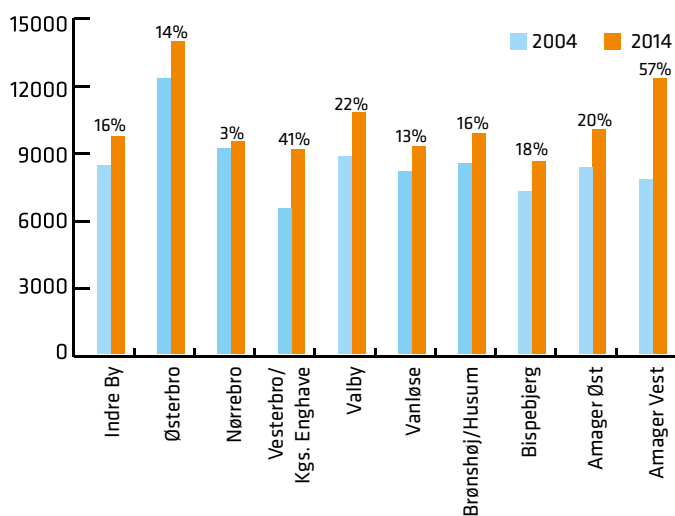
Nettoantallet af biler er stigende i alle bydele. Dog mest markant på Vesterbro/Kgs. Enghave og Amager Vest med stigninger på henholdsvis 41% og 57% i antallet af biler på 10 år (2004-2014). Det er således også de to bydele, der har oplevet den største stigning i bilejerskabet, imens Nørrebro har oplevet et fald på 5,5%. Siden 2004 er bilejerskabet samlet set steget med ca. 1,2 procentpoint. Dvs. bilejerskabet er ca. 6,5% højere i 2014 end det var i 2004.



Samlet udvikling for København i bilejerskabet i procent fra 2004-2014

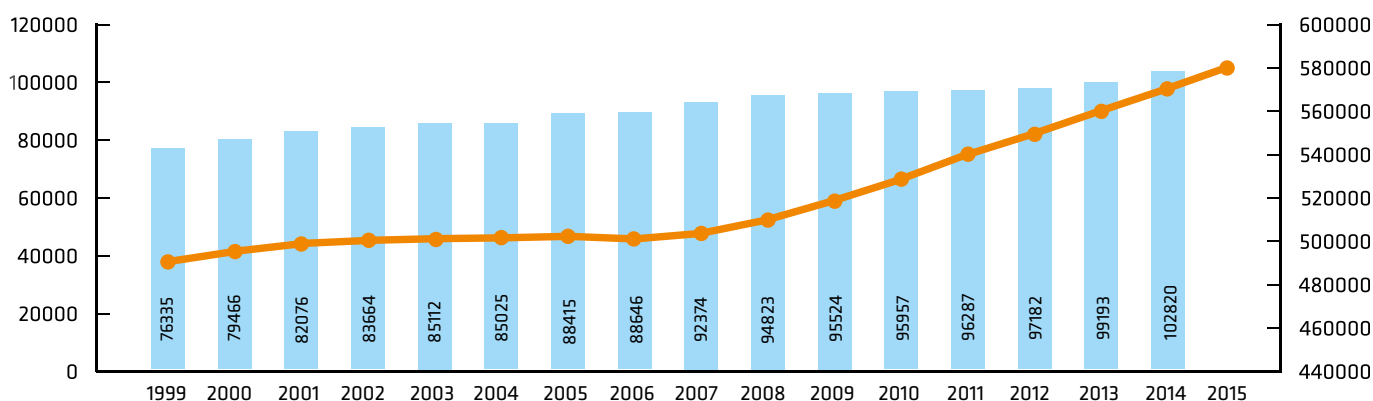


Total antal biler pr. 1000 indbyggere for København fra 2004-2014



Udvikling i bilejerskabet fordelt på bydele, ændring i procent fra 2004-2014

Total antal biler i bydelene og vækst fra 2004-2014



Udvikling i antallet af beboere i forhold til antallet af personbiler til privatbrug. Gennemsnitlig stigning i antallet af personbiler fra 1999-2014 er 1633 pr. år.

UDPEGNING AF TEMAER

Parkering 2016 indeholder tre temaer:

TEMA 1: Opfølgning på Budget 2016 og Overførselssagen 2015-16

TEMA 2: Bedre udnyttelse af eksisterende parkeringskapacitet

TEMA 3: Nye byudviklingsområder

TEMA 1 omhandler opfølgning på Budget 2016 og Overførselssagen 2015-16 med konkrete politiske bestillinger ift. tilvejebringelse af op til 4000 parkeringspladser. Tema 2 og 3 om bedre udnyttelse af parkeringskapacitet og nye byudviklingsområder er udvalgt med udgangspunkt i centrale udfordringer på parkeringsområdet:

TEMA 2 omhandler bedre udnyttelse af eksisterende parkeringskapacitet. Bl.a. er arealet anvendt parkering ved virksomheder og etageboliger udgør ca. ¼ af det samlede udbud af parkeringspladser i København. Derudover varierer belægningsgraderne set over døgnet i de fleste områder af byen.

TEMA 3 omhandler nye byudviklingsområder. Antallet af privatejede biler er stigende, og bilejerskabet er steget mest markant på Vesterbro/Kgs. Enghave og Amager Vest over de sidste 10 år, som begge er byudviklingsområder. Samtidig er København i vækst og der byudvikles mange nye områder, som medfører flere biler, og en anden type bydel end de ældre bydele.



UDENLANDSKE ERFARINGER

I det følgende er beskrevet tendenser, som inspiration for de kommende års arbejde med parkeringsområdet og fremtidige initiativer. Rambøll har i rapporten Strategisk viden relateret til parkering udpeget fem tendenser, som de vurderer, er mest effektive i en by som København.

De udvalgte tendenser er baseret på bl.a. undersøgelser og tendenser fra udlandet, og fælles for dem alle er, at de påvirker og præger transportadfærden, herunder indpendling og antallet af biler. Det er alle initiativer, som Københavns Kommune bruges til inspiration i arbejdet med at udvikle parkeringsområdet i de kommende år, som bl.a. kan bruges til at skabe mere plads til fx cykelparkering, bynatur og klimatilpasning.

De fem tendenser, der i rapporten er fremhævet som de mest effektive, er:

En beboerlicens pr. bolig eller pr. offentlig tilgængelig parkeringsplads

I Amsterdam udstedes der maksimalt én beboerlicens pr. husstand. Det begrænser antallet af husstande, som har mere end en bil, da der skal betales almindelig betalingsparkering eller leje af en privat parkeringsplads for de efterfølgende biler. Samtidig udstedes der kun det antal beboerlicenser, som der er parkeringspladser til. I københavnsk kontekst vil det reducere antallet af biler med ca. 5 %, og samtidig skabe større mulighed, at en husstand kan finde en parkeringsplads til deres bil.

Dynamisk prissætning af parkering

Erfaringer fra forsøg i San Francisco viser, at dynamisk prissætning af parkering, dvs. at prisen på parkering følger udbud og efterspørgsel, har været med at sænke belægningsgraden til 60-80 %. Den dynamiske prissætning sikrer ledige parkeringspladser, hvor belægningsgraden ellers har været høj. Prisen justeres hver 8. uge.

Betaling for parkering ved virksomheder og uddannelsesinstitutioner

Erfaringer fra Norge og England viser, at hvis en medarbejder eller studerende skal betale for at parkere ved virksomheder og uddannelsessteder, er det et incitament til at genoverveje transportformen. På københavnske virksomheder har ca. 2/3 af de, der tager bilen til og fra arbejde fri parkering. Kombineres betaling for parkering med en mobilitetsplan for virksomheden er det endnu mere effektivt.

Højere prioritering af cykelparkering kontra bilparkering

Ved at hæve normen for cykelparkering ved f.eks. butikscentre og sænke normen for bilparkering kan det være med til at fremme en infrastruktur for cykler, og dermed påvirke handlende og andre brugere til at vælge cyklen frem for bilen. Cykelparkering giver plads til væsentlig flere brugere på samme plads end bilparkering gør.

Bilfrie bydele og bilfrie boliger

Bilfrie bydele og bilfrie boliger vinder frem i storbyer rundt omkring i Europa med samme trafikale udfordringer som København med trængsel og kamp om pladsen. Beboerne i disse områder forpligtes fx til ikke at eje eller bruge en privatbil.

Andre tendenser

I flere lande og storbyer benyttes parkeringspolitik aktivt som et middel til at fremme politiske målsætninger og strategier indenfor bl.a. miljø og fremkommelighed, særligt ved at begrænse biltrafik i byen.

I den følgende liste fremgår en række tendenser, som også påvirker parkeringsområdet. Det er alle tendenser, som Københavns Kommune inspiration i det videre arbejde.



TEMA/INITIATIV	Effekt						
	Færre bilture	Mindre trængsel og CO2-udledning	Understøtte nulvækst i antallet af biler	Frigive areal til andre formål	Lettere at komme rundt i byen	Flere gør brug af dele-ordninger	Særlige effekter
REGULERING							
Øgede priser på miljødifferentieret beboerlicens	X						Mindre efterspørgsel på beboerlicenser
Max én beboerlicens pr. husstand	X		X				
Sammenhæng mellem antal beboerlicenser og antal parkeringspladser i en beboerlicenszone	X		X				
Dynamisk prissætning af parkering		X			X		
Afgift på parkering ved virksomheder og uddannelsesinstitutioner	X	X					Flytte pendlerture fra bil til andre transportformer
Forhåndsreservation af parkering til særlige transportmidler		X			X		
Selvkørende delebiler og samkørsel, 2035 +				X	X	X	
KAPACITET							
Kortlægning af flere arealer til parkeringsanlæg med konsekvenser for byrum, trafik mv.				X			Udarbejde et kvalificeret beslutningsgrundlag
Flere tilgængelige parkeringspladser i parkeringsanlæg frem for gadeparkering		X		X	X		
Parkeringsanlæg med klimasikring og bynatur				X	X		Reducere risiko for oversvømmelse samt fremme mere ophold i byrum
Aktiv parkeringshenvisning		X					
Afstand til parkeringspladser	X	X		X			
Prioritering af cykelparkering over bilparkering	X	X					Mere attraktivt med indkøb på cykel frem for bil samt øge tilfredsheden med cykelparkering
Park´n´ride	X	X					Mindre indpendling i bil
BYUDVIKLING							
Synlighed af parkeringsomkostninger	X	X	X				
Velkomstpakke ved overgangssituationer	X	X	X	X	X	X	
Mobilitetsplan for virksomheder	X	X			X	X	
Bilfri bydele og bilfri boliger	X	X	X	X	X	X	

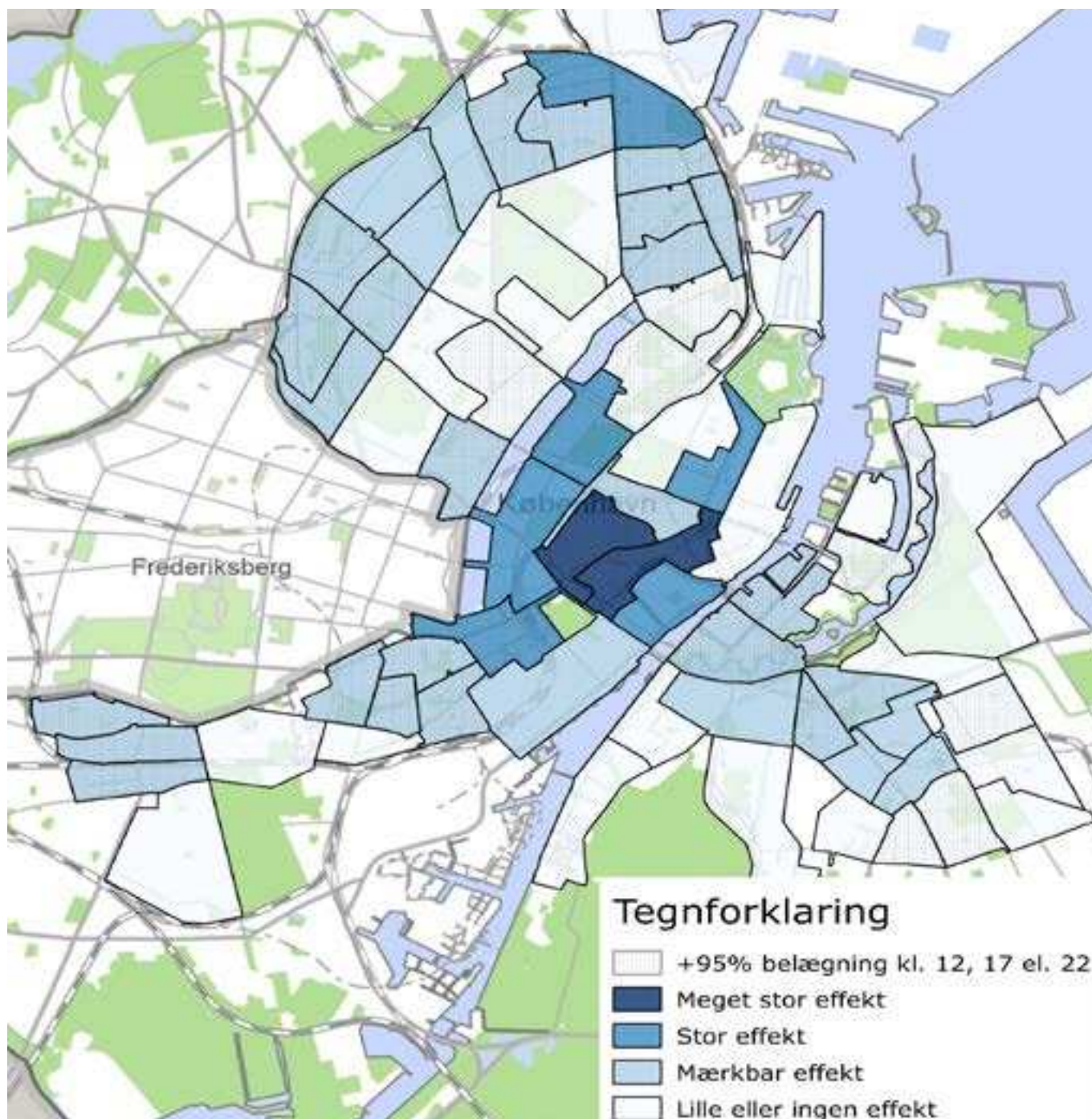
Forslag til initiativer er udarbejdet af Rambøll i rapport om Strategisk viden relateret til parkering

STATUS PÅ PARKERINGSOMRÅDET

Siden sidste års parkeringsredegørelse er der bevilget en række midler til at tilvejebringe op mod 4000 nye parkeringspladser til Københavnerne i Budget 2016. Det omhandler dels mere kapacitet, fx et underjordisk parkeringsanlæg på Østerbro, og dels regulering af parkering som fx udvidelse af betalingsområdet. Alle projekterne også tidligere besluttede projekter, der endnu ikke er afsluttede, fremgår med opdateret status af bilag 2.

I overførselssagen 2015-16 er det desuden besluttet at: ... gennemføre følgende tiltag for at sikre øget parkeringskapacitet, tidsbegrænset parkering i kommunale parkeringsanlæg om lørdagen uden betaling samt at omdanne overfladeparkering til cykelparkeringspladser og byrum.

Kort nedenfor illustrerer effekten af de samlede tiltag på parkeringsområdet i forhold til høje belægningsprocenter. Følgende tiltag er medregnet:



Samlede effekter af besluttede parkeringstiltag ved Budget 2016 og Overførselssagen 2015-16. Teoretisk beregnede belægningsprocenter. Områder markeret med sorte prikker illustrerer områder, hvor belægning på et eller flere af døgnet's tre tællinger er over 95 %.

Leje af parkeringspladser Indre By	380 pladser
Renovering af parkeringsanlæg under Langebro	155 pladser
Landgreven hjemfald	160 pladser
Jarmers Plads	190 pladser
Dantes Plads	346 pladser
Åbning af pladser på kommunale institutioner	400 pladser
Kødbyen	250 pladser
Parkeringsanlæg ved Strandboulevarden	250 pladser
Ny gul betalingszone	700 pladser
Udvidelse af rød zone	80 pladser
Øgede takster	1100 pladser
I alt	4011 pladser

Effekten af åbninger på kommunale pladser fremgår ikke af kortet, da endelig placering af nye pladser og udstrækningen af dem endnu ikke er kendt. Herudover er der ikke taget forbehold i kortet for de eventuelle nedlæggelser af parkeringspladser i Indre By i forhold til øget antal nye pladser. Det skyldes, at placering af disse nedlæggelser endnu ikke er kendt.

Der er tale om et teoretisk kort, baseret på den effekt samtlige tiltag ville have på den nuværende situation, hvis det stod færdigetablering og fuldt udrullet i morgen. Der skal derfor tages forbehold for udvikling i antal pladser og udvikling i belægningen i perioden frem til sidste projekts færdiggørelse, estimeret 2022 og at regulerende initiativers effekt er forskellig over døgnet.

I Budget 2016 og Overførselssagen 2015-16 er der en række konkrete bestillinger til Budget 2017, som beskrives i det følgende afsnit.

MULIGE INITIATIVER

Anlæg af tre underjordiske parkeringsanlæg

I budget 2016 blev der afsat midler til foranalyse af tre underjordiske parkeringsanlæg på henholdsvis Fridtjof Nansens Plads, Baggesensgade og Otto Krabbes Plads, alle i områder med høj belægning. Foranalysen vil afklare økonomi, antal pladser, pladsudnyttelse, konsekvenser for trafikken og byrummet på tre konkrete lokaliteter samt anbefale, hvilke der kan anlægges. For at anlægge et eller flere parkeringsanlæg, er der behov for midler til dette. Udover medfinansiering af parkeringsdeklarationer vil Pulje til P-hus på 45 mio. kr. fra Overførselssagen 2011-12 kunne medfinansiere anlæggene, da det ikke har vist sig muligt at købe en grund og bygge et P-hus for den afsatte pulje.

Åbne flere parkeringspladser på kommunale institutioner

I Budget 2016 blev der bevilget midler til at åbne 400 parkeringspladser på kommunale institutioner. Teknik- og Miljøforvaltningen er i gang med at kortlægge, hvor det kan lade sig gøre at åbne parkeringspladser i samarbejde med de øvrige forvaltninger. For at åbne evt. flere kommunale parkeringspladser end de 400, som allerede er besluttet, er der behov for midler til dette, da det fx kræver særlige hensyn til sikkerhed, digital styring af ledige pladser ved parkeringskældre, bomme mv. for at parkeringspladser kan anvendes til offentlig parkering. Det endelige antal pladser, som kan åbnes foruden de 400, der allerede er besluttet, kendes endnu ikke, men vil blive forelagt Teknik- og Miljøudvalget den 20. juni 2016.

Opfølgning på gul betalingszone

I Budget 2016 blev det besluttet at udvide betalingsområdet med en ny gul betalingszone. Der har vist sig at være flere private fællesveje i Valby end først antaget, hvilket betyder, at der ikke er afsat nok midler til at drifte vejene, når de overgår til kommunale veje. Derfor er der brug for ekstra midler til drift for at varetage kommunens forpligtelser i forhold til vejvedligehold, renhold og vintertjeneste på disse veje samt til teknisk vedligehold af p-automaterne, administration og sagsbehandling for borgere i det udvidede betalingsområde..

Afgrænsningen af gul betalingszone i Valby er lagt langs de trafikale hovedårer, S-banelegemet, overgangen mellem etagebyggerier og villakvarter samt kommunegrænsen til Frederiksberg for at skabe de mest naturlige grænser for zonen. Der er dog i afgrænsningen identificeret enkelte områder, hvor der er risiko for at opstå nye randzoner, når gul betalingszone etableres. Forvaltningen vil indenfor den eksisterende ramme løbende følge op på udviklingen på parkering i disse områder. Såfremt der i Budget 2017 skal igangsættes en omfattende afdækning af en evt. randzonenproblematik, som følge af etablering af gul betalingszone, skal der afsættes midler hertil i budgetforhandlingerne.

Omdannelse af parkeringspladser

I Overførselssagen 2015-16 er det vedtaget at nedlægge parkeringspladser i terræn svarende til en fjerdedel af den tilvejebragte kapacitet, og at disse arealer skal anvendes til etablering af cykelparkering og byrum af høj kvalitet. I alt 80 parkeringspladser på terræn. Nedlæggelsen fremrykkes, således at der nedlægges 40 pladser i 2017, 20 pladser i 2018 og 20 pladser i 2019. Der er behov for finansiering til omdannelser af overfladeparkering til cykelparkering og byrum for at kunne gennemføre projektet. Forvaltningen er i gang med at udarbejde et budgetnotat til Budget 2017.

Ifølge en undersøgelse udarbejdet af Rambøll er der 4,1 mio. m² i København, som anvendes til parkering. Der er i alt ca. 204.000 parkeringspladser, hvoraf ca. 35 % er ikke-kommunale parkeringspladser, som ikke alle steder udnyttes fuldt ud hele døgnet. Ifølge beregninger fra Rambøll kan der findes 9.500 parkeringspladser ekstra (i de områder, hvor der er tællinger) ved at udnytte eksisterende kommunal og privat parkeringskapacitet 100 %. Det skal understreges, at parkeringspladserne ikke nødvendigvis er placeret, hvor behovet er størst.

Samarbejde med statslige institutioner og private virksomheder om åbning af parkeringspladser

En del af parkeringsarealer ligger i forbindelse med statslige institutioner og private virksomheder og anvendes til parkering for bl.a. medarbejdere, besøgende mv. typisk fra kl. 8-17. Nogle af lokaludvalgene peger på, at mange parkeringspladser ved virksomheder og statslige institutioner står tomme i aften- og nattetimerne i deres bydel.

En måde at gøre det lettere for beboere i områder med høj belægningsgrad kunne være at gå i dialog med statslige institutioner og private virksomheder i nærområdet og samarbejde om, at beboerne må anvende deres parkeringsplads uden for normal arbejdstid. Det vil sige fuld belægning hele døgnet. På nuværende tidspunkt kan dette kun foregå på frivillig basis, da kommunen ikke har hjemmel til at pålægge statslige institutioner og private virksomheder at åbne deres parkeringspladser op for beboere. Opgaven vil fx kræve en systematisk kortlægning af parkeringspladser, omfangsrig og tæt og vedholdende dialog med statslige institutioner og virksomheder for evt. at kunne åbne parkeringspladser til offentlig brug. En anden del af opgaven kunne være at undersøge, hvad der kan motivere statslige institutioner og private virksomheder til at indgå i denne type samarbejde, f.eks. tilbud om bedre cykelparkering. Alternativt kræver det en lovændring.

Privates øgede brug af parkering på egen matrikel eller tilhørende parkeringskælder

I byggeri opført efter ca. 1950 er der som regel etableret

parkeringspladser i forbindelse med ejendommen. Det kan være i parkeringskælder eller på terræn. Forvaltningen er bekendt med, at denne parkeringskapacitet ikke udnyttes fuldt ud, eller at den benyttes af tredje part gennem fx udlejningsaftaler med bilister uden tilknytning til ejendommen. Dette kan i et vist omfang belaste den offentlige parkering i området unødigt, da de brugere, som parkeringspladserne var tiltænkt, er nødt til at finde andre pladser - blandt andet på gaden.

Parkering etableret i forbindelse med byggeri er opført som et krav efter byggeloven, og må som udgangspunkt antages at være nødvendige for at dække det pågældende byggeris parkeringsbehov, da de svarer til det skønnede behov på tidspunktet for byggeriets opførelse.

Såfremt en grundejer efterfølgende anvender eller udlejer pladserne til andre formål, vil hensigten med at etablere parkeringspladserne - at skabe parkeringspladser til dækning af bygningens behov - ikke være opfyldt.

Sat på spidsen ville en grundejer kunne opføre det påkrævede antal parkeringspladser og derved opnå sin tilladelse til ibrugtagning af byggeriet, for derefter at leje pladserne ud til anden anvendelse. En sådan fremgangsmåde må antages at udgøre en ulovlig omgåelse af kommunens krav om etablering af parkeringspladser til brug for bygningen. Der er ikke tradition for, at kommunen fører tilsyn med og påtaler ulovlig anvendelse af private parkeringskælder. En systematisk gennemgang af private parkeringsanlæg med henblik på at lovliggøre anvendelsen af disse vil indirekte kunne frigøre offentlige pladser. De nødvendige ressourcer til et sådan omfattende tiltag vil kunne afsættes via budget.

I forhold til kommende byggeri kan en supplerende løsning være, at kommunen via en ændring af planlovgivningen får mulighed for at stille krav om, at den enkelte bolig sælges med tilhørende parkeringsplads. Derved får den enkelte beboer langt større incitament til at anvende den parkering som tilhører boligen.



Privat parkeringsanlæg, ledig kapacitet

TEMA 3 - NYE BYUDVIKLINGSOMRÅDER

De nye byudviklingsområder står for størstedelen af befolkningstilvæksten. Rambøll har beregnet, at der kommer 20.000 flere biler frem mod 2025, hvilket bl.a. kan tilskrives denne befolkningstilvækst. Hvis der skal etableres parkeringsanlæg til bare halvdelen af de flere biler, vil det koste mellem 5-10 mia. kr. i anlæg og 50 mio. kr. i årlig drift.

Byudviklingsområder og betalingsområdet

Jf. Kommuneplan 2015 fastsættes særlige bilparkeringsnormer i de tætte bykvarterer (tætbyen) og byudviklingsområder. Områderne er kendetegnet ved at have en god kollektiv trafikbetjening og/eller at være områder, hvor der satses på en tæt, funktionsblandet og bæredygtig byudvikling.

Parkering er en integreret del af byudviklingsområderne til sammenligning med de ældre bydele, som ikke i samme udstrækning er planlagt med bilparkering. Kravene til etablering af parkering fastlægges i forbindelse med vedtagelse af lokalplaner for byudviklingsområderne.

Udvidelsen af betalingsområdet med ny gul betalingszone har rejst en problematik, om hvorvidt byudviklingsområder, hvor der stilles særlige krav til etablering af parkering, skal medtages i betalingsområdet eller ej.

Lokalplanen for Carlsberg Byen (Lokalplan 432 med tillæg I-IV) specificerer, at parkeringen etableres i konstruktion og reguleres på privatretligt grundlag med brugerbetaling. Der vil ikke blive tilgængelig parkeringskapacitet på offentligretligt grundlag i området, og da der ikke tilgængelig parkering, som kan anvendes af Carlsberg Byens beboere eller zonen's øvrige beboere med beboerlicens, er der ikke basis for at indføre kommunal betalingsparkering. Carlsberg Byen er derfor ikke medtaget i gul zone.

Kommende gul betalingszone omfatter dog Østre Gasværksgrunden, idet der endnu ikke er vedtaget lokalplan for området. Grundet områdets status som byudviklingsområde forventes der at blive etableret parkering efter samme forhold som i Carlsberg Byen.

Såfremt der ikke bliver tilgængelig parkeringskapacitet på offentligretligt grundlag på Gasværksgrunden, bortfalder grundlaget for at medtage området i gul betalingszone. Derudover har det utilsigtede trafikale konsekvenser for det omkringliggende byområde, hvis byudviklingsområder uden parkeringskapacitet, som kan indgå på offentligretligt grundlag, medtages i betalingsområderne, idet beboerne derved kan få beboerlicens til den respektive beboerlicenszone. Det vil øge risikoen for, at beboere i byudviklingsområder vil søge parkering i de omkringliggende områder i beboerlicenszonen, frem for at benytte den tiltænkte private parkeringskapacitet, da sidstnævnte som oftest er dyrere. Det skaber således øget pres på parkering for beboerne i den øvrige del af beboerlicenszonen, som ikke på lige vis

får adgang til parkeringen inden for det privat regulerede byudviklingsområde.

Et andet eksempel er særlige typer af byudviklingsområder, f.eks. en bilfri bydel. Her er hele grundkonceptet, at beboerne kun i mindre udstrækning har egen bil, men til gengæld har adgang til delebiler og kollektiv transport. Her kan kommunen påvirke bilejerskabet i en bydel med et særligt formål ved ikke at give mulighed for at købe en beboerlicens til de omkringliggende gader.

Det anbefales derfor, at der drøftes og træffes en politisk principbeslutning om, hvorvidt byudviklingsområder, hvor en vedtaget lokalplan for området specificerer, at der ikke etableres parkering, der kan indgå på offentligretligt grundlag, fremadrettet og/eller med tilbagevirkende kraft for gul zone ikke medtages i betalingsområdet.



Kort over ny gul betalingsområde med markering af byudviklingsområdet på Østre Gasværksgrunden

Etablering af gadeparkering i forbindelse med projektet Fremtidens Gårdhaver med LAR i Skt. Kjelds Kvarter, Østerbro

På møde i Teknik- og Miljøudvalget d. 5. oktober 2015 blev projektet Fremtidens gårdhave nr. 1 vedtaget (A, B, I og Ø.). Projektet implicerer nedlæggelse af 29 private parkeringspladser ved Skt. Kjelds Plads.

A, B, I og Ø afgav i den forbindelse følgende protokolbemærkning:

P-redegørelsen i foråret 2016 skal vise, hvordan der kan findes erstatnings-pladser for de 29 private p-pladser, der nedlægges i forbindelse med gårdomlægningen. Såfremt belægningsprocenten i lokalområdet kl. 22 kommer til at ligge under 90 procent, skal der ikke etableres erstatningspladser. Er belægningsprocenten kl. 22 over 90 procent, skal der max etableres 29 erstatningspladser.

Belægning i området blev i september registreret til 114 % kl. 22. Projektet er dog midlertidigt sat i bero, da én ejer samt en række lejere, bl.a. lejere af garager, har klaget til Byfornyelsesnævnet. Forvaltningen regner med, at Byfornyelsesnævnet afsiger kendelse inden sommerferien. Anlægsperioden igangsættes først, når de juridiske klager er behandlet.

Forvaltningen vurderer, at der er mulighed for at etablere 29 erstatningspladser i terræn i nærområdet. Anlægsudgiften på omkring 3 mio. kr. kan søges afsat i forbindelse med Budget 2017, hvor klagesagen sandsynligvis vil være afsluttet. Teknik- og Miljøforvaltningen spiller det ind til Budget 2017.



Luftfoto over Skt. Kjelds Kvarter med markering af projektet om Fremtidens Gårdhave nr. 1

UDGIVER

Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen

Byens Udvikling
Center for Mobilitet og Byrum
Njalsgade 13
Postbox 348
2300 København S

Tlf. 33 66 33 66
@tmf.kk.dk

FOTO

Københavns Kommune
Ursula Bach



KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen