



**KØBENHAVNS KOMMUNE**

Teknik- og Miljøforvaltningen

Byens Udvikling

**BILAG I**

## **Til Teknik og Miljøudvalget**

### **Budgetnotater vedr. parkering**

I bilaget indgår budgetnotater på de virkemidler, forvaltningen vurderer mest effektive til at gøre det lettere for københavnernes at finde en parkeringsplads og dermed mindske trængslen og miljøbelastningen i København nu og på længere sigt:

1. Etablering af underjordisk parkeringsanlæg
2. Renovering af Det grønne P-hus
3. Renovering af parkeringsanlæg under Langebro
4. Udvidelse af betalingsområdet

03-08-2015

Sagsnr.  
2015-0110194

Dokumentnr.  
2015-0110194-2

Sagsbehandler  
Hanne Holmberg Stolz

### **Mobilitet og byrum**

Njalsgade 13  
Postboks 348  
2300 København S

Mobil  
4049 1278

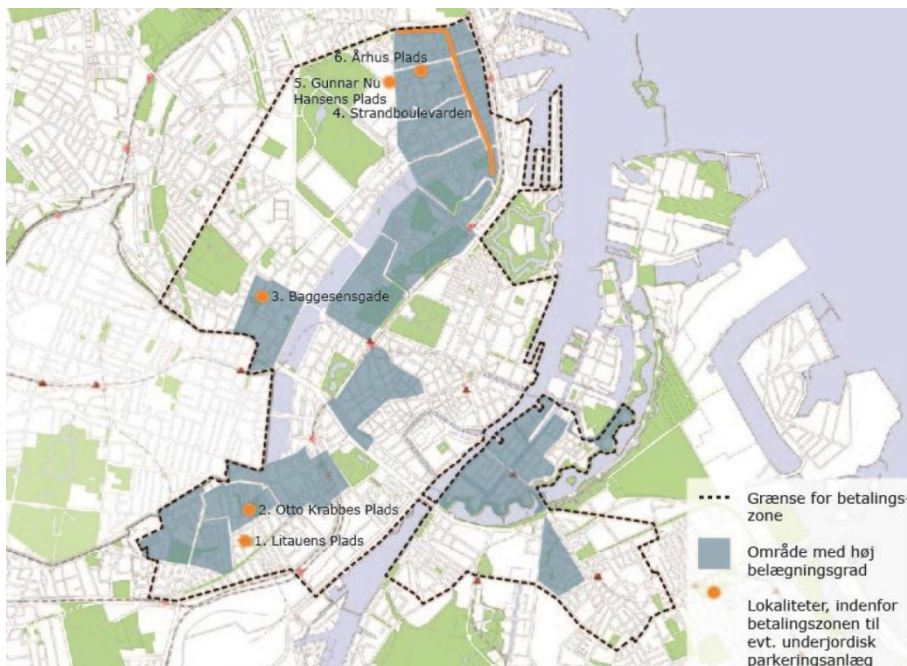
E-mail  
BH5J@tmf.kk.dk

EAN nummer  
5798009493149

[www.kk.dk](http://www.kk.dk)

27. juli 2015

## TMI0a. Underjordisk parkeringsanlæg på Østerbro, medfinansieret af parkeringsdeklarationer



Lokaliteter indenfor betalingszonen, i/tæt på områder med højest belægningsgrad, hvor det kan overvejes at placere underjordiske parkeringsanlæg

### Baggrund

Dette budgetnotat indgår i en samlet budgetpakke på parkeringsområdet, som er bestilt af Teknik- og Miljøudvalget på baggrund af drøftelsen af parkeringsredegørelsen, Parkering 2015, den 27. april 2015.

Budgetnotatet beskriver ønsket om etablering af et til to underjordiske parkeringsanlæg på Østerbro. Da det er her, hvor der er det største behov for en større parkeringskapacitet. Samtidig belaster anlæggene ikke byrummene, da de er underjordiske og overfladen stadig kan bruges til gavn for bylivet. De underjordiske parkeringsanlæg etableres på kommunale pladser og veje.

### Indhold

I København er der flere områder, hvor parkeringen har en belægningsgrad på over 100 %. Det drejer sig om Indre Østerbro, Indre Nørrebro og Indre Vesterbro. I disse områder er det derfor svært for beboerne at finde en parkeringsplads. Etableringen af underjordiske parkeringsanlæg vil give beboerne større mulighed for at finde en ledig parkeringsplads. Det vil være med til at opretholde antallet af parkeringspladser, når der i forbindelse med byums- og klimaprojekter skal nedlægges parkeringspladser.

For at afklare, hvor det er muligt at anlægge parkeringsanlæg, er der lavet en screening af seks lokaliteter. De seks lokaliteter er udvalgt ud fra at

### Eksekveringsparat?

	JA/ NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

Bydel
Østerbro, Nørrebro, Vesterbro

være de mest oplagte placeringer i eller i tilknytning til områder med højest belægningsgrad.

Screeningen viser, at den største effekt vil være at etablere parkeringsanlæg på Strandboulevarden og en stor effekt vil ligeledes være ved et parkeringsanlæg på Århus Plads. Resultatet fra screeningen er vedlagt som bilag.

Tabel 1. oversigt over lokaliteterne samt deres belægningsgrader

Lokalitet	Belægningsgrad kl. 22 i en gåafstand af 400 meter	Estimeret fald i belægningsgrad med tilførsels af 150-300 pladser
1. Strandboulevarden	113 %	17-28 %
2. Baggesensgade	109 %	26-42 %
3. Århus Plads	108 %	21-31 %
4. Gunnar Nu Hansens Pl.	101 %	4-13 %
5. Otto Krabbes Plads	91 %	14-25 %
6. Litauens Plads	91 %	10-18 %

Note: Lokaliteter indenfor betalingszonen står ikke i prioriteret rækkefølge, da prioriteringen foretages med baggrund i screeningen.

En efterfølgende forundersøgelse vil kvalificere økonomien og afdække, om det er mest fordelagtigt med traditionelle eller automatiske parkeringsanlæg.

På Strandboulevarden skal parkeringsanlægget tænkes sammen med de konkrete planer om klimatilpasning, og indgå i en samlet plan for området.

Århus Plads skal overvejes nøje i forhold til de byrumskvaliteter, der er i dag.

Budgetnotat indeholder to scenarier.

#### *Scenarie 1. Forundersøgelse for underjordiske parkeringsanlæg*

En forundersøgelse vil afdække muligheden for at etablere de underjordiske parkeringsanlæg. I forundersøgelsen kvalificeres de formodede jordbundsforhold og eksisterende ledningsanlæg. Der ses på de trafikale konsekvenser på de tilstødende sidegader, og rammerne afklares for pladsens efterfølgende udformning og anlæggets drift. Det vurderes om det er mest rentabelt med konventionelt eller et fuldautomatisk parkeringsanlæg, og proceduren for indhentning af deklarerationer påbegyndes. De økonomiske konsekvenser konkretiseres til budget 2017.

Den overordnede risikovurdering er, at forundersøgelsen er relativt ukompliceret, se risikovurdering.

#### *Scenarie 2. Forundersøgelse og etablering af underjordiske parkeringsanlæg*

Anlægsprojektet for etablering af et parkeringsanlæg på Strandboulevarden anslås at koste i alt 200 mio. kr. Første del af anlægsprojektet vil blive at foretage en forundersøgelse som beskrevet

under scenarie 1. Derefter vil der ske projektering og udførelse af anlæggene.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, hvorfor den angivne pris på 200 mio.kr vurderes at være usikker. Se risikovurdering.

### *Overordnede målsætninger og effekter*

Øget parkeringskapacitet vil gøre det nemmere for beboere at finde en parkeringsplads, dog kan øget parkeringskapacitet også påvirke valget af transportform. Hvis gadeparkeringen nedlægges for at frigive areal på overfladen til eksempelvis byrum og skybrudssikring, vil de underjordiske parkeringsanlæg opretholde antallet af parkeringspladser.

Tabel 2. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

<b>(Del)aktivitet</b>	<b>Afledt effekt</b>
Etablering af underjordisk parkeringsanlæg	- Flere parkeringspladser. - Det vil være nemmere at finde en plads, og dermed mindre søgetrafik. - Mulighed for mere areal på overfladen til eksempelvis byrum og klimasikring.
Beskæftigelseeffekt:	
Forundersøgelse (3,0 mio. kr.)	3,6 årsværk
Forundersøgelse og etablering (200,0 mio. kr.)	240,0 årsværk

Note: Beskæftigelseeffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

## **Økonomi**

### *Scenarie 1. Forundersøgelse for underjordiske parkeringsanlæg*

Tabel 3. Overordnet økonomi (anlægsudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2016 p/1)</i>	<b>Anlæg 2015-2016</b>
<b>Scenarie 1. Forundersøgelse for underjordisk parkeringsanlæg</b>	<b>3.000</b>

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

### *Scenarie 2. Forundersøgelse og etablering af underjordiske parkeringsanlæg*

Etableringen af det underjordiske parkeringsanlæg på Strandboulevarden har estimerede anlægsudgifter på i alt 200,0 mio. kr. i perioden 2015-2019, hvoraf forundersøgelsen udgør 3,0 mio. kr.

Parkeringsdeklarationer finansierer 40 % af anlægsudgifterne. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 1,2 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Parkeringsanlæggene vil bidrage med øgede indtægter fra betalingsparkering, på ca. 1,5 mio.kr., som indgår som negative driftsudgifter, se under de tekniske oplysninger for en uddybning. Projektet forventes ibrugtaget i sommeren 2019.

Etableringen af parkeringsanlæggene medfinansieres via udmøntning af parkeringsdeklarationer. Når placeringerne er endeligt fastlagt udpeges de bidragydende ejendomme, hvorefter opkrævningsprocessen påbegyndes.

Der må dog påregnes en del usikkerhed med hensyn til medfinansiering via udmøntning af parkeringsdeklarationer. Udgangspunktet er, at 50 % af finansieringen skal stamme fra denne udmøntning, men det kan ikke udelukkes, at det i nogle tilfælde ikke vil være muligt at fastholde de opkrævede beløb. Der er taget højde for denne usikkerhed ved i budgettet at fastsætte bidraget herfra til 40 %.

Som en del af økonomien er medtaget reetablering af arealet over parkeringsanlægget, det vil sige med anlæg af eksempelvis cykelparkering og opholdsmuligheder i overensstemmelse med behovet på det konkrete sted.

Tabel 4. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	<b>Anlæg 2015-2019</b>	<b>Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2019</b>
<b>Scenarie 2. Forundersøgelse og etablering af underjordiske parkeringsanlæg</b>		
- Forundersøgelse	3.000	
- Etablering	197.000	
- Medfinansiering, p-deklarationer	-80.000	
- Driftsomkostninger		1.200
- Provenuindtægter, 300 pladser i blå zone		-1.500

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

## Risikovurdering

### *Scenarie 1. Forundersøgelse for underjordisk parkeringsanlæg*

Ved forundersøgelsen er risici for tid og økonomi ikke så stor. Forundersøgelsen skal netop mindske de risici der er forbundet til det efterfølgende anlægsprojekt.

### *Scenarie 2. Forundersøgelse og etablering af underjordiske parkeringsanlæg*

Der er mange ukendte faktorer ved anlæg af parkeringsanlæg og en forundersøgelse vil klarlægge projektets risici nærmere.

Det økonomiske bud vil kunne fastlægges mere præcist ved en forundersøgelse, da det er meget afhængigt af risici samt forholdene på den konkrete placering. Dette gælder også den tid projektet er estimeret til, da det er meget afhængigt af den konkrete udformning. Udgiften til uforudsete udgifter er sat til 25 %

Der er risici forbundet med, hvor det fysisk kan lade sig gøre at bygge underjordiske parkeringsanlæg. Det er afhængigt af jordbunden, ledningsanlæg og lignende der kan spille en stor faktor for den økonomiske rentabilitet.

Københavns Kommune ejer selv de foreslåede grunde, men der kan være store borgerinteresser i områderne.

Derudover må der påregnes en del usikkerhed mht. til medfinansiering via udmøntning af parkeringsdeklarationer. Denne usikkerhed er der dog delvist taget højde for ved at fastsætte bidrag herfra til 40 % frem for 50 % som principielt ville være muligt.

Der kan blive tale om, at der skal udmøntes deklarationer på kommunes egne ejendomme, hvilket vil medføre en indirekte udgift. Denne udgift er ikke håndteret i dette notat.

Da et parkeringsanlæg på Strandboulevarden skal koordineres med kommende klimatilpasningsprojekt, vil tidsplanen for parkeringsanlægget muligvis skulle tilpasses dette.

## Bilag. Tekniske oplysninger

### Økonomiske konsekvenser

#### Scenario 1. Forundersøgelse for underjordiske parkeringsanlæg

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,0 mio. kr. i perioden 2015-2016.

Forundersøgelsen vil afdække de økonomiske konsekvenser og konkretisere dem i et budgetnotat til budget 2017. Resultatet vil også fremgå af næste års parkeringsredegørelse. I forbindelse med forundersøgelsen vil der ikke være øgede driftsomkostninger.

Tabel 5. Anlægsudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/1)	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
Anlæg							
- Forundersøgelse	1.000	2.000				3.000	3.000*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>	<b>1.000</b>	<b>2.000</b>				<b>3.000</b>	<b>3.000*</b>

Forundersøgelsen forventes igangsat i november 2015 og afsluttes i maj 2016, så der foreligger beslutningsgrundlag til forhandlingerne om budget 2017.

Tabel 6. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2015
Anlægsprojektet forventes igangsat	November 2015
Forventet afslutning	Maj 2016

#### Scenario 2. Forundersøgelse og etablering af parkeringsanlæg

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 200,0 mio. kr. i perioden 2015-2019, hvoraf 40 % finansieres af parkeringsdeklarationer. Den kommunale udgift er derfor på 120,0 mio. kr. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 1,2 mio. kr. årligt fra 2020 og frem til at vedligeholde parkeringsanlæggene.

Til gengæld vil anlæggene kunne bidrage med øgede indtægter på 1,5 mio. kr. fra betalingsparkering i blå zone. De øgede indtægter påvirker dog kun servicemåltallet.

Tabel 7. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/1)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
Anlæg								
- Forundersøgelse	1.000	2.000					3.000	3.000
- Projektering			20.000	10.000			30.000	
- Anlæg				17.000	70.000	80.000	167.000	
- Medfinansiering, p-deklarationer						-80.000	-80.000	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>	<b>1.000</b>	<b>2.000</b>	<b>20.000</b>	<b>27.000</b>	<b>70.000</b>		<b>120.000</b>	
Afledte serviceudgifter								
- Vedligehold og drift, 300 pladser						1.200	1.200	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>						<b>1.200</b>	<b>1.200</b>	
Parkeringskonsekvenser								

- Indtægter, betalingsparkering, 300 pladser i blå zone							-1.500	-1.500	
---	--	--	--	--	--	--	--------	--------	--

Bemærk at som følge af *Lov om nedsættelse af statstilskuddet ved forhøjelse af kommunale parkeringsindtægter* vil både investeringerne og afledte indtægter medføre særlige effekter.

Investeringerne vil projektet over tid ikke påvirke kommunens likvider negativt. Afskrivning og forrentning af anlægsudgifterne vil mindske statens modregning i bloktilskuddet. Dette gælder også for medfinansieringen fra parkeringsdeklarationer, hvorved projektet netto vil bidrage positivt til kommunens kasse. Dog kan der blive tale om, at der skal udmøntes deklarerationer på kommunes egne ejendomme, hvilket vil medføre en indirekte udgift. Denne evt. udgift er ikke håndteret i dette notat.

Alle indtægter vil indgå i modregningen med staten, dog vil indtægten i regnskabet kunne regnes med i servicemåltallet for bevillingen. Afregningen med staten foretages over finanskonti.

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i efterår 2017 og ibrugtaget i efterår 2020. Da det er et stort anlægsteknisk projekt, og der samtidigt skal udmøntes parkeringsdeklarationer, er det ikke muligt at gøre det hurtigere.

Tabel 8. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2015
Forundersøgelse forventes igangsat	November 2015
Projektering forventes igangsat	Januar 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	Marts 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Oktober 2020

### Tidligere afsatte midler

I overførselssagen 2011-2012 blev der afsat 45,0 mio. kr. til etablering af nye parkeringspladser i konstruktion.

Tabel 9. Tidligere afsatte midler på området

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Overførselssagen 2011-2012	45.000						
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>45.000</b>						



27. juli 2015

## TMI0b Det Grønne P-hus



Foto: Henrik Jørgensen

### Baggrund

Budgetnotatet indgår i en samlet budgetpakke på parkeringsområdet, som er bestilt af Teknik- og Miljøudvalget i forbindelse med drøftelsen af parkeringsredegørelsen, Parkering 2015, den 27. april 2015.

Det Grønne P-hus blev i 2007 opført på Indre Nørrebro på hjørnet af Blågårdsgade og Åboulevarden. Trods parkeringshusets korte levetid har huset været i dårlig stand lige siden udførelsen. Som følge af bygningstekniske problemstillinger, uhensigtsmæssig konstruktionsudformning, byggefejl samt utilstrækkelig vedligeholdelse vil en gennemgående renovering af sikkerhedsmæssige årsager være påkrævet, hvis huset – og dermed 215 parkeringspladser – ikke på sigt skal nedrives.

Teknik – og Miljøforvaltningen modtog, i forbindelse med en bod, 350.000 kr. fra entreprenøren i 2013, hvilket svarede til halvdelen af garantisummen. Beløbet blev indtægtsført på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling 'Parkering', og indgik i driftsregnskabet for året.

### Indhold

Der ønskes midler til en renovering af Det Grønne P-hus. Behovet for renoveringen skyldes primært fejl i bygningens bærende konstruktioner, herunder specielt i de bærende søjler samt i form af svamp i tagkonstruktionen. De konstaterede skader, fejl og mangler blev anført ved den tekniske gennemgang af bygningen i 2010 og blev belyst i et budgetnotat til budget 2014. Budgetønsket på 11,8 mio. blev dengang ikke prioriteret. Det vurderes, at der i dag er et renoveringsbehov på ca. 23 mio. kr. foruden de løbende driftsomkostninger.

Parkeringshusets placering og udformning har endvidere afstedkommet lysgener for naboerne fra parkerende bilers lygter, og i forbindelse med renoveringsarbejderne vil denne problemstilling forsøges løst.

### Eksekveringsparat?

	JA/ NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

### Bydel

Nørrebro

### Lokalitet/Adresse

Blågårdsgade 57  
2200 København N

Såfremt fejl og mangler ikke udbedres, vil en konsekvens være, at det på sigt vil være nødvendigt at nedrive anlægget. En nedrivning af Det Grønne P-hus, og dermed nedlæggelse af 215 parkeringspladser, vil bevirke, at områdets belægningsgrad vil stige fra 99 % til 140 % i aftentimerne. Da belægningsgraden i bydelen på nuværende tidspunkt er 104 % kl. 22, vil en nedlægning af 215 parkeringspladser være problematisk.

Med en gennemgribende renovering vurderes det, at parkeringshusets restlevetid vil være markant højere, end hvis huset ikke snarligt renoveres. Medio 2015 udføres et særeftersyn, som fastlægger restlevetiden, der er betinget af en løbende vedligeholdelse, der skal forebygge bygningskader og dermed undgå nye omfattende istandsættelser.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er meget kompliceret, se risikovurderingen.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

Det overordnede mål med renoveringen af Det Grønne P-hus er at bevare de 215 parkeringspladser i et område med høj belægningsgrad.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Renovering af P-hus	- 215 parkeringspladser bibeholdes. - Færre lysgener for naboer til P-huset. - Mindre parkeringsbelastning på gadeplan.
Øget fokus på drift af parkeringsanlægget	- Bedre funktionalitet og minimering af risici for yderligere skader.
Beskæftigelseseffekt (23,0 mio. kr.)	27,6 årsværk

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

#### **Økonomi**

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 23,0 mio. kr. i perioden 2015-2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2016 p/l)	Anlæg 2015-2017	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 20xx
<b>Renovering af Det Grønne P-hus</b>	<b>23.000</b>	

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

Det forventes, at der ved udførelse af nærværende opgave kan stilles krav om, at den private entreprenør skal beskæftige praktikanter.

#### **Risikovurdering**

Projektet er et renoveringsprojekt og som sådan et meget kompliceret anlægsprojekt med større risici og behov for afsættelse af et større tillæg

til uforudsete udgifter. Således afsættes som standard 50 % af entreprisesummen til uforudsete udgifter.

Allerede i 2010 er der konstateret synlige fejl og mangler. I forbindelse med et forestående renoveringsarbejde vil der være en risiko for, at der opdages yderligere skader, hvilket der er forsøgt taget højde for ved at tillægge byggesummen et beløb svarende til 50 % af entrepriseudgiften til dækning af uforudselige udgifter. Af samme årsag er der risiko for, at tidsplanen i givet fald kan blive forlænget.

## Bilag. Tekniske oplysninger

### Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 23,0 mio. kr. i perioden 2015-2017. Der er tidligere afsat 800.000 kr. årligt til drift og vedligeholdelse af bygning og tekniske installationer.

I perioden, hvor renoveringen står på, vil P-huset skulle lukke, hvorved de 215 parkeringspladser ikke vil være tilgængelige. Som følge af dette må der påregnes en mindre indtægt fra betalingsparkering på 1,23 mio. pr. år ud fra en gennemsnitsberegning af indtægten pr. plads i blå zone. Dette tab påvirker kun servicemåltallet og håndteres via en opjustering af Teknik- og Miljøudvalgets bevilling 'Parkering' med et tilsvarende beløb i 2016 og 2017.

Samtlige parkeringspladser vil dog atter kunne være i brug, når renoveringen er tilendebragt.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektering, byggeledelse og tilsyn	500	3.000	3.000			6.500	6.500*
- Udførelse		7.000	9.500			16.500	16.500*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>	<b>500</b>	<b>10.000</b>	<b>12.500</b>			<b>23.000</b>	<b>23.000*</b>
<b>Provenutab, betalingsparkering</b>		<b>1.230</b>	<b>1.230</b>			<b>2.460</b>	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i medio 2016 og ibrugtaget i ultimo 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2015
Anlægsprojektet forventes igangsat	November 2015
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2017

### Tidligere afsatte midler

Efter opførelse af bygningen i 2007 er der ikke givet midler til formålet.

27. juli 2015

## TMI0c. Renovering af parkeringsanlæg under Langebro på Sjællandssiden



### Baggrund

I overførselssagen 2011-2012 blev der afsat 3,2 mio. kr. til åbning af et kommunalt garageanlæg med 157 parkeringspladser under Langebro, så disse pladser kan indgå i det offentlige parkeringsudbud. Undersøgelser af det eksisterende anlæg har imidlertid vist, at den nødvendige istandsættelse bliver langt mere omfattende end ventet.

Budgetnotatet indgår i en samlet budgetpakke på parkeringsområdet, som er bestilt af Teknik- og Miljøudvalget i forbindelse med drøftelsen af parkeringsredegørelsen, Parkering 2015, den 27. april 2015.

### Indhold

På baggrund af en række forundersøgelser er der udarbejdet et budget for renoveringsopgaven i forbindelse med åbningen af parkeringsanlægget. Det afsatte budget på 3,2 mio. kr. er langt fra tilstrækkeligt. Der er derfor en aktuel finansieringsudfordring på 21,1 mio. kr. i forhold til at realisere projektet.

Det eksisterende anlæg er opført i 1950'erne og har ikke tidligere været anvendt til offentlig parkering. Undersøgelser fra 2013 viser, at anlægget ikke opfylder gældende lovkrav og standarder for offentlige parkeringsanlæg. Der er i det udarbejdede budget lagt til grund, at der etableres et parkeringsanlæg, som opfylder gældende lovkrav. De 157 parkeringspladser anlægges med en besparelse på ca. 50 % i forhold til opførelse af nye parkeringspladser i konstruktion. I det centrale København er det svært at finde lokaliteter til parkering i overjordisk konstruktion, og pladserne koster normalt ca. 250.000-450.000 kr. pr. stk., mens prisen pr. parkeringsplads under Langebro vil være ca. 135.000 kr.

En renovering af parkeringsanlægget omfatter bl.a. afrensning og behandling af alle overflader, udskiftning af samtlige elinstallationer, etablering af nyt ventilationsanlæg samt ændring af de brandmæssige forhold, alarmer m.m. Der er desuden lagt stor vægt på at gøre anlægget lyst og trygt. Undersøgelser viser, at bilister som regel undgår parkeringsanlæg, der opfattes som mørke og skumle. Derfor medtages elementer af tryghedsskabende karakter, som bl.a. videoovervågning, belysning samt dynamiske skilte.

### Eksekveringsparat?

	JA/ NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Bydel
Vesterbro/Kgs. Enghave

Lokalitet/Adresse
Puggaardsgade 21, 1573 København V

Foruden renovering af parkeringsanlægget er der behov for midler til renovering af belægning og fuger i den overliggende vej, idet der er konstateret lokal nedsivning af regnvand, hvorfor de to projekter bør udføres sideløbende.

Den overordnede risikovurdering er, at projektet er meget kompliceret, se risikovurdering.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

De 157 parkeringspladser under Langebro vil bidrage til at aflaste nærområdet og give mere plads til byrum og byliv, uden at det vil påvirke nettoantallet af parkeringspladser i området. Teknik- og Miljøforvaltningen forventer, at anlæggelsen af 157 nye p-pladser vil medføre en reduktion i belægningsgraden fra 75 % til 56 % i en afstand af 400 meter kl. 12, hvor der er størst efterspørgsel på parkering i denne bydel.

I forbindelse med Bryghusprojektet, som indebærer nedlæggelse af ca. 80 parkeringspladser, vil parkeringsanlægget under Langebro medvirke til at kompensere herfor. Bryghusprojektets egne behov forventes ikke at påvirke parkeringen i området omkring i øvrigt.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

<b>(Del)aktivitet</b>	<b>Afledt effekt</b>
Overflader afrenses og behandles	- Parkeringsanlægget føres op til gældende lovgivning.
El-installationer udskiftes m.v.	- Tryghedsskabende elementer tilføres.
Renovering af belægning og fuger i vejen	- Fugtgener/-skader i p-kælderen undgås
Beskæftigelseseffekt (21,1 mio. kr.)	25,3 årsværk

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

#### **Økonomi**

Projektet har estimerede anlægsudgifter på 21,1 mio. kr. i perioden 2015-2017. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres øgede driftsudgifter på 0,7 mio. kr. årligt fra 2018 og frem til drift og vedligeholdelse af bygninger og anlæg.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	<b>Anlæg 2015-2017</b>	<b>Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2018</b>
<b>Renovering af parkeringsanlæg under Langebro på Sjællandssiden</b>	<b>21.100</b>	<b>700</b>

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

Derudover regnes der – ud fra gennemsnitsindtægter fra parkeringspladser i grøn zone – med øgede indtægter fra betalingsparkering på 2,1 mio. kr. årligt fra 2018, se under de tekniske oplysninger for en uddybning.

### Risikovurdering

Projektet vurderes at være et meget kompliceret anlægsprojekt. Da der på nuværende tidspunkt er en del uafklarede forhold, der kan påvirke projektets tidsplan og økonomi, er der jf. anlægsanalysen og initiativer som følge heraf, afsat en del af anlægssummen til uforudseelige udgifter. Størrelsen af den samlede risiko udgør således ca. 24 % af de samlede anlægsudgifter.

Størrelsen af de uforudselige udgifter er baseret på forvaltningens erfaringer med og kendskab til lignende projekter og estimeres således i forhold til niveauet for den viden, der haves om projektet, idet der her er lagt et eftersyn til grund. I takt med projektets gennemførelse vil dette blive mere veldefinerede, hvorved de uforudselige udgifter gradvist vil blive erstattet af kendte budgetposter. Således regnes der i forvaltningens budgetterings-model med, at de uforudselige udgifter udgør ca. 15%, når der er indhentet et entreprenør-tilbud.

Der er identificeret følgende risici for projektet:

- Da Langebro er fredet udvendigt såvel som indvendigt skal alle arkitektoniske ændringer godkendes af Kulturstyrelsen.
- Udførelsesproblemer grundet uforudseelige installationer, konstruktionsmæssige problemer m.m.
- Den eksisterende dimensionering af anlæggets kapacitet er muligvis forældet, og der skal derfor tages forbehold for det endelige antal pladser.

Med hensyn til ændringer i tidsplanen skønnes projektet at have lav risiko, idet der skønnes at være afsat rigelig tid til gennemførelse af projektet.

## Bilag. Tekniske oplysninger

### Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på 21,1 mio. kr. i perioden 2015-2017. Dette beløb dækker, sammen med de 3,2 mio. kr. fra overførselssagen 2011-2012, de samlede anlægsudgifter på i alt 24,3 mio. kr., hvoraf der er afsat 3,6 mio. kr. til reovering af belægning og fuger i den overliggende vej. Der skal, som en konsekvens af projektet tilføres øgede driftsudgifter på 0,6 mio. kr. årligt fra 2018 og frem til drift og vedligeholdelse af anlægget.

Afskrivning og forrentning af anlægsudgifterne vil over årene indgå i opgørelsen over modregning af indtægterne fra betalingsparkering med staten. Derudover påregnes øgedes indtægter fra betalingsparkering på 2,1 mio. årligt fra 2018. Disse indtægter påvirker dog kun servicemåltallet.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektering, byggeled., tilsyn m.v.	500	2.500	2.000			5.000	5.000*
- Udførelse		8.000	8.100			16.100	16.100*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>	<b>500</b>	<b>10.500</b>	<b>10.100</b>			<b>21.100</b>	<b>21.100*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift				600	600	1.200	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>600</b>	<b>600</b>	<b>1.200</b>	
<i>Parkeringskonsekvenser</i>							
- Provenuindtægt <sup>1)</sup>				-2.100	-2.100	-4.200	

Note: <sup>1)</sup> De forventede indtægter fra betalingsparkering er beregnet ud fra den budgetterede gennemsnitsindtægt fra en parkeringsplads i grøn zone i 2015 på 13.460 kr. årligt.

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat medio 2016 og afsluttet december 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2015
Anlægsprojektet forventes igangsat	November 2015
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2017

### Tidligere afsatte midler

I overførselssagen 2011-2012 blev der afsat 3,2 mio. kr. til åbning af et kommunalt p-anlæg. På det tidspunkt regnede man kun med, at anlægget kunne rumme 137 pladser. I budget 2013 blev der således givet 0,5 mio. kr. i servicemidler til drift i hvert af årene 2013-2015. (Da driftsudgifterne øges med antallet af pladser er det tal nu sat til 0,6 mio). Parterne var endvidere enige om i budget 2014 at tilvejebringe permanent finansiering på 0,5 mio. kr. i 2016 og frem til drift af p-anlæg. Denne aftale blev dog aldrig realiseret.

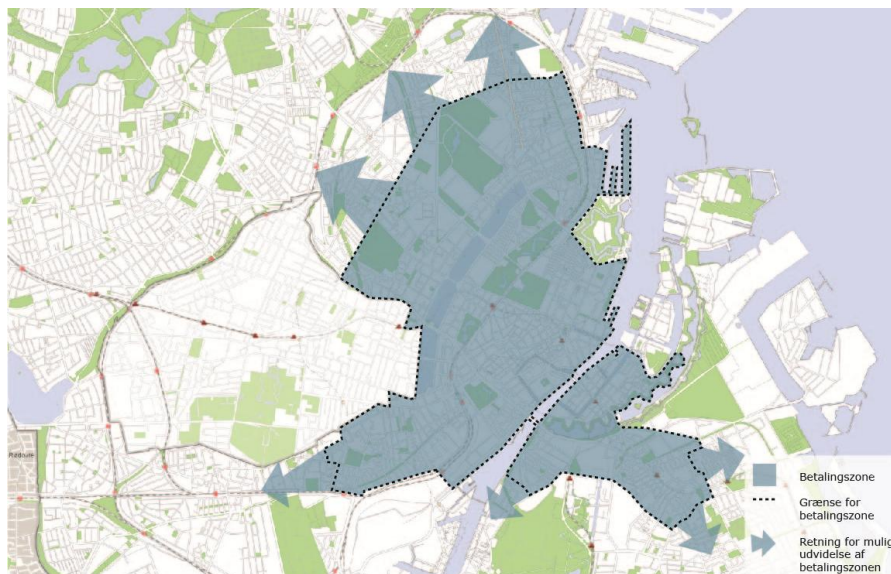
Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området



<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
Overførselssagen 2011-2012		3.200					
Budgetaftale 2013		500	500	500			
<b>Afsatte midler i alt</b>		<b>3.700</b>	<b>500</b>	<b>500</b>			

27. juli 2015

## TMI0e. Udvidelse af betalingsområdet



### Eksekveringsparat?

	JA/ NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

### Bydel

Nørrebro, Østerbro, Vesterbro/Kgs. Enghave, Valby, Amager Vest, Amager Øst

### Baggrund

I København er der områder uden for det eksisterende betalingsområde, som har høje belægningsprocenter, flere steder over 100 %, også kaldet randzoneproblematikken. I disse områder er det svært for beboerne at finde en parkeringsplads. Udvidelse af betalingsområdet er et virkemiddel til at regulere dette, så grænsen bliver naturligt afgrænset af større trafikale forbindelser og skift i bebyggelsesmønstre o. lign.

Budgetnotatet indgår i en samlet budgetpakke på parkeringsområdet, som er bestilt af Teknik- og Miljøudvalget i forbindelse med drøftelsen af parkeringsredegørelsen, Parkering 2015, den 27. april 2015.

### Indhold

For at kunne udvide betalingsområdet kræver det, at:

- At samtlige veje, der skal indgå i betalingsområdet, besigtiges.
- At Beboerne høres samt efterfølgende sagsbehandling af eventuelle indsigelser, og overtagelse af private fællesveje beslutes i Borgerrepræsentationen.
- At der skal gives et samlet påbud til grundejere om istandsættelse af private fælles veje, så kommunen efterfølgende kan overtage disse.
- der skal afstribes, skiltes og opsættes parkeringsautomater.
- At arealer, der overgår til kommunen, skal omklassificeres.

### Områder med størst behov

- Store dele af området mellem Jagtvej og ringbanen er præget af høje belægningsprocenter set over hele dagen. Området er klart afgrænset af ringbanen, hvilket sikrer, at parkeringsproblemerne uden for en ny grænse til betalingszonen ikke flytter med.
- Syd for betalingszonen på Amager, særligt området omkring Lergravsparkens Metrostation er præget af høje belægningsprocenter,

særligt om aftenen. Udstrækningen undersøges nærmere for at sikre, at der ikke skabes en ny randzoneproblematik i forhold til skift i bebyggelsesmønstre.

- Valby er præget af høje belægningsprocenter, særligt om eftermiddagen og aftenen. Udstrækningen undersøges nærmere for at sikre, at der ikke skabes en ny randzoneproblematik i forhold til skift i bebyggelsesmønstre, og om det skal være en sattelitzone, det vil sige en betalingszone, der geografisk er løsrevet fra den resterende betalingsområde.
- I Vanløse ses nogen tiltrækning af bilister udefra, der benytter offentlig som befordring til eksempelvis lufthavnen. Der oprettes her en lokal betalingszone med samme udstrækning som den kommende zone med tre-timers restriktion.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, se risikovurdering.

Dette budgetnotat indeholder to scenarier.

#### *Scenario 1*

Betalingsområdet udvides fra Jagtvej til ringbanen samt Valby og området syd for betalingsområdet på Amager, herunder området omkring Lergravsparkens Metrostation og omfatter ca. 20.500 parkeringspladser. Den konkrete udstrækning skal afdækkes, herunder om Valby skal være en sattelitzone, det vil sige en betalingszone, der geografisk er løsrevet fra den resterende betalingsområde og om andre områder skal indgå. Den samlede udvidelse forventes at tage ca. 1½-2 år, og påbegyndes i områder med den højeste belægningsprocent først.

#### *Scenario 2*

Betalingsområdet udvides fra Jagtvej til ringbanen og omfatter ca. 11.200 parkeringspladser. Den samlede udvidelse forventes at tage ca. 1 til 1½ år, hvor de områder med højest belægningsprocent vil blive etableret først.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

I forbindelse med udvidelsen af betalingsområdet i 2005 er det blevet nemmere for beboere at finde en parkeringsplads i nærheden af deres bolig, og udefrakommende parkering er blevet reduceret. Effekten varierer fra bydel til bydel. Teknik- og Miljøforvaltningen forventer, at effekten vil være tilsvarende ved en ny udvidelse af betalingsområdet.

En udvidelse af betalingsområdet som enkeltstående virkemiddel vil primært have en adfældsregulerende effekt på udefrakommende parkering. Hvis der ønskes en effekt i forhold til at påvirke beboerparkeringen, skal dette ses i sammenhæng med betalingsstrukturen, herunder en øget pris for beboerlicens, jf. Parkering 2015.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Løn og konsulenter	- Sikre styring og eksekvering.
Advokat	- Sikre juridiske forhold ved overtagelse af vejareal.
Overtagelse af ca. 250 private fællesveje	- Gøre det fysisk muligt at udvide betalingszonen.
Skiltning og belysning	- Gøre det brugervenligt for brugerne.
Ca. 170 nye parkeringsautomater	- Gøre det brugervenligt for brugerne.
Beskæftigelseseffekt (30,0 mio. kr.)	36,0 årsværk

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

## Økonomi

### Hovedscenarie 1

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 30,0 mio. kr. i perioden 2016-2017. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 15,0 mio. kr. årligt fra 2018. Disse skal dække kommunens udgifter til renhold, snerydning og vedligehold af de nye kommuneveje. Projektet forventes fuldt ibrugtaget december 2017.

### Hovedscenarie 2

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 18,0 mio. kr. i perioden 2016-2017. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 9,0 mio. kr. årligt fra 2018. Disse skal dække kommunens udgifter til renhold, snerydning og vedligehold af de nye kommuneveje. Projektet forventes fuldt ibrugtaget december 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2016 p/l)	Anlæg 2015-2017	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2018
<b>Udvidelse af betalingszonen</b>	<b>30.000</b>	<b>15.000</b>
- Mellem Jagtvej og ringbane	18.000	9.000
- Valby og Amager, Vanløse samt evt. andre områder med høje belægningsgrader	12.000	6.000

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

Tabel 3. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2016 p/l)	Anlæg 2015-2017	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2018
<b>Hovedscenarie 1</b>	<b>30.000</b>	<b>15.000</b>
- Udvidelse af betalingszonen mellem Jagtvej og ringbane, Valby, Amager, Vanløse samt evt. andre områder med høje belægningsgrader	30.000	15.000
<b>Hovedscenarie 2</b>	<b>18.000</b>	<b>9.000</b>
- Udvidelse af betalingszonen mellem Jagtvej og ringbane	18.000	9.000

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

Det forventes, at der ved udførelse af nærværende opgave kan stilles krav om, at den private leverandør skal beskæftige praktikanter.

Forvaltningen vurderer, at den gennemsnitlige indtægt pr. plads i de nye områder bliver ca. 5.000 kr. hvilket er en anelse mindre end indtægten fra en plads i den nuværende blå zone. Serviceudgifter til vedligehold og drift af de overtagne veje vil beløbe sig til omkring 900 kr. pr. plads. Det er dog kun servicemåltallet til denne driftsudgift, som kan dækkes af de øgede indtægter, hvorfor der vil være et servicemåltaloverskud pr. plads på ca. 4000 kr.

### **Risikovurdering**

Det er den overordnede vurdering, at udvidelse af betalingsområdet er relativt ukompliceret. Der er indarbejdet 8 % til uforudsete udgifter i projektet.

Et stort omfang af klagere fra beboere, hvor private fællesveje overtages, renovering af private fællesvej samt den konkrete udstrækning af udvidelsen kan imidlertid medføre forsinkelser og behov for yderligere finansiering til at fuldføre udvidelsen.

## Bilag. Tekniske oplysninger

### Økonomiske konsekvenser

#### Hovedscenarie 1

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 30 mio. kr. i perioden 2016-2017. Erfaringstal er fra tidligere udvidelse af betalingszonen i 2005. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 15,0 mio. kr. årligt fra 2018 og frem til drift og vedligeholdelse af de private fællesveje, der overtages.

#### Hovedscenarie 2

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 18 mio. kr. i perioden 2016-2017. Erfaringstal er fra tidligere udvidelse af betalingszonen i 2005. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 9,0 mio. kr. årligt fra 2018 og frem til drift og vedligeholdelse af de private fællesveje, der overtages.

Tabel 4. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<b>Hovedscenarie 1</b>							
<i>Anlæg</i>							
- Løn samt ekstern rådgivning	2.000	6.000	5.000			13.000	7.000*
-Advokat		1.000	500			1.500	500*
- Overtagelse af ca. 250 private fællesveje		2.500	2.000			4.500	500*
- Skiltning og belysning		2.500	2.500			5.000	1.000*
- 170 nye parkeringsautomater		3.000	3.000			6.000	1.000*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>	<b>2.000</b>	<b>15.000</b>	<b>13.000</b>			<b>30.000</b>	<b>10.000*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift				17.500	17.500	35.000	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>17.500</b>	<b>17.500</b>	<b>35.000</b>	
- Indtægter fra betalingsparkering				-102.500	-102.500	205.000	
<b>Hovedscenarie 2</b>							
<i>Anlæg</i>							
- Løn samt ekstern rådgivning	2.000	4.000	2.000			8.000	5.000*
-Advokat		500	500			1.000	500*
- Overtagelse af ca. 150 private fællesveje		1.500	1.000			2.500	500*
- Skiltning og belysning		1.500	1.500			3.000	1.000*
- 100 nye parkeringsautomater		1.500	2.000			3.500	1.000*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>	<b>2.000</b>	<b>9.000</b>	<b>7.000</b>			<b>18.000</b>	<b>8.000*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift				10.500	10.500	21.000	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>10.500</b>	<b>10.500</b>	<b>21.000</b>	
- Indtægter fra betalingsparkering				-61.500	-61.500	-123.000	

Som følge af *Lov om nedsættelse af statstilskuddet ved forhøjelse af kommunale parkeringsindtægter* vil investering i parkeringsautomater og skiltning medføre afskrivning af udgifter som kan mindsker kommunens modregning i bloktilskuddet. Disse poster vil derfor over åre være udgiftsneutrale for kommunen.

Indtægterne fra betalingsparkering er udregnet med udgangspunkt i gennemsnitindtægter fra blå zone. Det forudsættes således, at timetaksterne sættes lig denne, og at efterspørgslen på betalingsparkering er tilsvarende. Som følge af ovennævnte lov vil indtægterne ikke tilfalde kommunens kasse, men kun påvirke servicemåltallet. Dermed vil de tilførte servicemåltal både kunne dække servicemåltal til drift, og der vil være et overskud, som kommunen kan prioriterer andetsteds.

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i april 2016 og ibrugtaget i december 2017, og ca. 250 private fællesveje skal overtages.

Tabel 5. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Marts 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	April 2016
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2017

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til denne udvidelse af betalingszonen.

### Henvisninger

Parkeringsredegørelsen, Parkering 2015, blev behandlet af Teknik- og Miljøudvalget den 27. april 2015.

<http://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/e781169b-910e-4b48-8582-4c4fe62c4123/ebd37ea0-c0b6-48b9-82f3-4dd2516099a6/Attachments/12873559-14161335-1.PDF>