



Bilag 5: Svar på spørgsmål

Teknik- og Miljøudvalget har på mødet den 10. august 2015 stillet en række spørgsmål til indstillingen om parkeringsinitiativer. Nedenfor er spørgsmålene opdelt i emner med tilhørende svar.

Provenutab på elbiler

Hvad er baggrunden for, at provenutabet for gratis elbilparkering bliver så relativt højt?

Beregningen er foretaget på baggrund af et tidligere udkast til parkeringsbekendtgørelsen, se i øvrigt bilag 7.

Beregningen af provenutabet på gratis parkering for elbiler er behæftet med store usikkerheder, og skal derfor tages med forbehold.

Beregningen af indtægtstab forudsætter status quo på bl.a. afgiftsfritagelse samt, at den nuværende eksponentielle udvikling i salget af el-biler fortsætter. Især afgiftsfritagelsen har afgørende betydning for udbredelsen af elbiler, og det estimerede provenutab vil blive påvirket alt efter, hvilken model for afgiftsregulering der afløser den nuværende.

Det beregnede indtægtstab vil stige, hvis prisen på betalingsparkering og de øvrige parkeringslicenser stiger. Det skyldes den tabte indtjening for en betalingsfritaget elbil er relativt større, selvom initiativerne samlet set er udgiftsneutrale eller overskudgivende. Samtidig stiger incitamentet til at vælge elbil i stedet for konventionelle biler, hvilket kan påvirke elbilsalget i en positiv retning og gøre indtægtstab større.

Hvis den nye parkeringsbekendtgørelse (se i øvrigt bilag 7) vedtages vil der kun kunne gives rabat på beboer- og erhvervslicenser og ikke på almindelig parkeringsbetaling. Provenutabet vil følgende blive meget mindre – i omegnen af 11 mio. kr. hvilket igen er forudsat forbehold for ændringer i afgiftsregulering o.l. som kan betyde en væsentlig reduktion i antallet af elbiler. Forvaltningen betragter det beregnede indtægtstab som en øvre barre for potentielt indtægtstab med de eksisterende forhold. Som følge af reglerne for modregning i bloktilskuddet, vil indtægtstab kun påvirke servicemåltallet og har ikke finansiel betydning for kommunen.

Udvidelse af rød betalingszone

Hvad er belægningsprocenterne i de områder, hvor rød zone foreslås udvidet? Nuværende rød vs. det nuværende stykke af den grønne zone som foreslås inddraget i den røde.

Marts 2015	Kl. 12	Kl. 17	Kl. 22
Eksisterende rød zone	97 %	75 %	71 %

14-08-2015

Sagsnr.

2015-0110194

Dokumentnr.

2015-0110194-11

Sagsbehandler

Hanne Holmberg Stolz

Mobilitet og byrum

Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

E-mail
BH5J@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009493149

www.kk.dk

Er der mulighed for, at beboerne i rød zone må parkere i hele rød zone uden tidsbegrænsning alene med en beboerlicens?

Rød zone er opdelt i tre beboerzoner, som strækker sig ud i grøn zone. Hvis tidsbegrænsningen fjernes vil 4200 licensindehavere have adgang til ca. 1300 parkeringspladser døgnet rundt. Det betyder, at de beboere, der får adgang til at parkere i rød zone, vil være langt flere end dem, der bor i rød zone. Tidsrestriktionen for anvendelse af beboerlicensen på de fleste strækninger i rød zone er indført for at tilgodese de erhvervsdrivende i bydelen. Ophæves denne vil beboerne sandsynligvis optage i nærheden af alle pladser i zonen, hvilket kan det få betydning for de handlendes kundegrundlag. Belægningsgraden vil forsat være over 100 %, dog vil det være beboere frem for handlende, der parkerer i gaderne.

Det afledte indtægtstab vil være ca. 60 mio. kr. årligt.

Parkeringsanlæg under Langebro

Kan anlægsudgifterne reduceres? Kan man reservere den for beboerlicenser?

Det er forvaltningens umiddelbare vurdering, at kommunen ikke har hjemmel til at begrænse adgangen til et fremtidig p-anlæg under Langebro så det f.eks. kun er beboere med brik der kan benytte det. Til gengæld vil der kunne justeres på elementer i det oprindelige oplæg, således at prisen for renovering bliver mindre. Se bilag 6 for et overslag over en billigere model.

Hvad er belægningsgraden på Langebro?

I en gåafstand af 400 m fra anlægget var belægningsgraden i marts 2015 følgende:

kl. 12: 66 %

kl. 17: 57 %

kl. 22: 63 %

Fordobling af prisen for 2. og følgende beboerlicenser

Kan man som alternativ til kun at udstede en beboerlicens pr. husstand fordoble prisen på beboerlicens for 2. og følgende biler? Hvad giver det i provenu, hvis første beboerlicens ex. sættes til 2000 kr.

Forvaltningen vurderer, at der er tilstrækkeligt juridisk hjemmel til at differentiere prisen på beboerlicensen i forhold til antal licenser pr. husstand. En fordobling af beboerlicensen for anden og følgende biler til (i alt 1400 stk.) ift. prisen for bil nr. 1. estimeres til at give et fald på ca. 56 beboerlicenser (ca. 0,1 %). Det vil give en merindtægt på 4,6

mio. kr. frem for et fald i indtægter på 1 mio. kr., som estimeret i forslag om, at der ikke gives beboerlicens til anden og følgende biler. I ovenstående beregning forudsættes, at følsomheden over for prisstigning på beboerlicens nr. 2 og følgende er den samme som for bil nr. 1. Da det vurderes, at villigheden til at betale en høj pris er mindre for bil nr. 2 og følgende end for bil nr. 1, vil det estimerede fald på 56 biler formentlig være større, og den beregnede merindtægt tilsvarende lavere.

Udvidelse af betalingsområdet

Hvad er tidsplanen for udvidelse af zonen?

Der foreligger et udkast til budgetnotat på udvidelse af betalingszonen, hvor to scenarier præsenteres.

Scenarie 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 satellitzone. Den samlede udvidelse forventes at tage ca. 1½-2 år, og påbegyndes i områder med den højeste belægningsprocent.

Scenarie 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 områder med højest belægningsprocent vil blive etableret først.