



KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen

Byens Udvikling

NOTAT

Til Teknik- og Miljøudvalget

19-08-2015

Sagsnr.

2015-0009752

Orientering om afgivelse af høringsvar

Dokumentnr.

2015-0009752-26

Vejdirektoratet sendte den 11. august 2015 udkast til bekendtgørelse om parkering på offentlige veje i høring, jf. orientering sendt til Teknik- og Miljøudvalget den 13. august 2015.

Kasper Brenøe Isbrand

Forvaltningen har den 18. august 2015 afgivet høringsvar. Høringsvaret er vedlagt som bilag 1.

Hovedbudskabet i høringsvaret er, at Københavns Kommune opfordrer til en ændring af bekendtgørelsen, da det seneste udkast til bekendtgørelsen i helt afgørende omfang reducerer Københavns Kommunes muligheder for at fremme grøn mobilitet og går imod det formål, som fremgår af forarbejderne til vejloven.

Yderligere information om høringen findes her:

<https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/57635>

Jakob Møller Nielsen
Serviceområdechef

Mobilitet og byrum

Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

Telefon
2934 8375

Mobil
2639 1555

E-mail
ZRIB@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009493149



18-08-2015

Sagsnr.
2015-0009752

Dokumentnr.
2015-0009752-25

Til Vejdirektoratet

Københavns Kommunes høringssvar til nyt udkast til bekendtgørelse for parkering på offentlige veje

Københavns Kommune ønsker hermed at afgive høringssvar i henhold til udkast til bekendtgørelse om parkering på offentlige veje og medfølgende høringssvar, som offentliggjort på høringsportalen tirsdag den 11. august 2015.

Københavns Kommune har ambitiøse målsætninger for klima, grøn mobilitet, byliv og bymiljø og har i forlængelse heraf imødeset den nye parkeringsbekendtgørelse. Kommunen mener imidlertid ikke, at det nye udkast til bekendtgørelse indfrier forventningerne.

Den nye Vejlov, det første udkast til bekendtgørelse samt Trafikaftale 2014 vedr. udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden har alle peget på, at kommunerne ville få mulighed for at fremme grøn mobilitet gennem parkeringsordninger med særlige vilkår for miljøvenlige køretøjer. Det er Københavns Kommunes vurdering, at det seneste udkast til bekendtgørelse om parkering på offentlige veje i helt afgørende omfang reducerer kommunernes muligheder for at fremme grøn mobilitet og går imod det formål, som fremgår af forarbejderne til vejloven.

Med det nye udkast til bekendtgørelse er muligheden for at differentiere parkeringstakster efter miljøhensyn begrænset til beboer- og erhvervslicenser og omfatter hverken delebiler eller almindelig timebetaling med parkeringsbilletter, som begge er områder med stort potentiale for adfærdspåvirkning. Der er således kun tale om en helt marginal mulighed for at indlægge incitamenter, der kan fremme udviklingen af køretøjer på miljøvenlige drivmidler i kommunen i henhold til kommunernes målsætninger på miljø- og klimaområdet – f.eks. vil effekten ved at tilbyde gratis beboerlicenser være stærkt begrænset, da de i forvejen er meget billige.

Det er Københavns Kommunes vurdering, at en mulighed for at fremme grøn mobilitet ikke er konkurrenceforvridende, som Transportministeriet den 13.8.2015 hævdede i en pressemeddelelse, eftersom det står alle private aktører frit for at satse på grøn teknologi. Hvis danske kommuner får mulighed for at fremme grønne tiltag gennem f.eks. parkeringspolitik, vil det derimod styrke kommunernes mulighed for at nå deres miljø- og klimamål og virksomhedernes konkurrenceevne inden for grøn teknologi.

Traditionelle delebiler – dvs. ”two way car sharing” – har en dokumenteret effekt på fremkommeligheden, mens der foreligger meget begrænset dokumentation for, at bybiler – dvs. ”one way car sharing” – har en positiv effekt på fremkommeligheden. Af samme årsag har kommunen i sin politiske proces omkring bybiler valgt at sondre mellem de to koncepter og besluttet kun at understøtte et eldrevet system, som har en umiddelbart miljøeffekt. Det netop fremsendte udkast til bekendtgørelsen skelner imidlertid ikke længere mellem disse to forskellige trafikkoncepter, hvilket meget vel kan medføre en række praktiske og administrative udfordringer for både kommuner og delebilsordninger.

Mobilitet og Byrum

Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

E-mail
ZJ3S@tmf.kk.dk

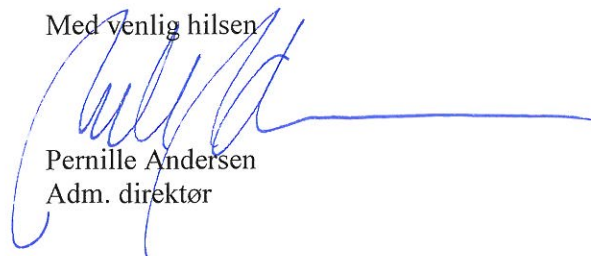
EAN nummer
5798009493149

Københavns Kommunes Borgerrepræsentations beslutning om at konkurrenceudsætte et antal elbybillicenser til reduceret pris (vundet af Arrivas DriveNow koncept) blev foretaget i tillid til, at den endelige bekendtgørelse ville indeholde mulighed for takstdifferentiering efter miljøhensyn. Uden denne mulighed vil den politiske proces formentlig skulle iværksættes på ny. Kommunen anerkender, at det formentlig vil være muligt at udstede delebilslicenser til det, der tidligere er blevet kaldt bybiler, men en fornyet politisk proces er tidskrævende og risikabel, både for Arriva, men også for Region Hovedstaden og Energistyrelsen, der har tildelt systemet offentlige midler.

Den nu fjernede sondring mellem delebiler og bybiler kan også få negativ betydning for Københavns Kommune, da dette udviser grænserne mellem mobilitetstyper, som i kommunens øjne er vidt forskellige. Hvis der kun findes én type delebilslicens, vil det være særdeles vanskeligt at skelne mellem forskellige typer delebilsordninger, både juridisk og administrativt. Kommunens hjemmel til at reservere parkeringspladser til delebiler stammer fra en konkret tilladelse fra Justitsministeriet, som definerer, at 'disse parkeringspladser kan benyttes af alle delebiler, der er tildelt en særlig licens'. Kommunen reserverer p-pladser til de traditionelle delebiler, som de traditionelle delebilsordninger har fordelt imellem sig som faste stampladser. Det giver stor synlighed for ordningerne og komfort for brugerne, men når bybiler også defineres som delebiler, risikerer de traditionelle delebilsordninger, at deres stampladser konstant bliver optaget af bybiler. Hvis delebildefinitionen i bekendtgørelsen ydermere kommer til at lægge grund for reservation af pladser til delebiler, kan det få den uheldige konsekvens, at bybilerne *lovligt* kan holde på delebilspladserne, uden at kommunen kan gøre noget ved det. Hvis det er tilfældet, vil synligheden og brugervenligheden for de traditionelle delebiler mindskes markant, og det nye udkast til bekendtgørelsen vil i sidste ende undergrave grundlaget for et velfungerende koncept.

Ud fra ovenstående hensyn vil Københavns Kommunes anbefale, at bekendtgørelsen ændres, så det vil være muligt at differentiere al betalingsparkering af miljøhensyn, og så der skelnes mellem bybiler og delebiler, sådan som det har været beskrevet i den foregående version af bekendtgørelsen. Hvis bekendtgørelsen ikke ændres, ønsker Københavns Kommune en udtalelse om, hvilke retningslinjer kommunen fremover skal rette sig efter med henblik på at reservere faste stampladser til delebiler.

Med venlig hilsen



Pernille Andersen
Adm. direktør