



TM79 Etablering af parkeringspladser i 10-meterzonen i gader med hastighedsbegrænsninger på 40 km/t eller derunder



Baggrund

Venstre har ønsket et budgetnotat der beskriver mulighederne for at etablere parkeringspladser i 10-meterzonen i gader med hastighedsbegrænsninger på 40 km/t eller derunder.

Indhold

Parkering ved vejkryds er reguleret af 10-meterreglen, der fremgår af Færdselsloven. Reglen medfører, at intet køretøj, hverken biler eller cykler, må parkeres på kørebanen inden for 10 meter fra krydset. Reglen er indført af hensyn til trafikanternes oversigt ved kørsel frem mod krydset.

Der er imidlertid nogle specifikke undtagelser til 10-meterreglen, som blandt andet betyder, at der ved udbygning af fortovhjørnet med en udposning på 5 meter kan frigøres 5 meter bag selve udbygningen ("5-meterreglen"), som kan udnyttes til etablering af eksempelvis bil- eller cykelparkeringspladser. Der er dog intet i Færdselsloven, der tilkendegiver, at mulighederne for at afvige fra 10-meterreglen er knyttet til vejens hastighedsbegrænsning.

Der er i Københavns Kommune mellem otte og ti områder af varierende størrelse med en hastighedsgrænse på 40 km/t. (bilag 1). To af disse består af kommunale veje, henholdsvis Sankt Kjelds Kvarter, Østerbro (gul betalingszone) og Middelalderbyen (rød betalingszone). De øvrige områder består af private fællesveje, hvor det ikke er entydigt, om kommunen kan indgå i et samarbejde med de private vejere om udvidelse af parkeringsarealerne.

Tidligere undersøgelser har vist, at mulighederne for at tilføje flere pladser i rød og grøn betalingszone stort set er begrænset til etablering af parkering i konstruktion eller køb og leje af eksisterende privat parkeringskapacitet. Med udgangspunkt i de kommunalt administrerede veje vil det derfor alene være Skt. Kjelds Kvarter afgrænset af Lyngbyvej, Jagtvej, Østerbrogade og Borgervænget/ Sibeliusgade, der vil kunne komme i betragtning. Området har netop været en del af Områdefornyelsen Østerbros arbejde. Vejnettet nord for

Tåsingegade har i denne forbindelse været vurderet og ombygget for optimering af parkeringsmulighederne, herunder muligheden for at udnytte ”5-meterreglen”. Syd for Tåsingegade vurderes det, at der er ca. 60 gadehjørner, hvor 10-meterreglen er gældende. En lang række forhold tages i betragtning før en fortovsudbygning kan etableres, herunder især udsynsforhold, som 10-meterreglen udspringer af, ønske om anden anvendelse, mængden af trafik, eksisterende beplantning samt hensynet til store køretøjer.

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at 25 % af gadehjørnerne er relevante at vurdere i forhold til en fortovsudbygning, der kan sikre en parkeringsplads. Vurderinger af disse vil dog også være underlagt ovenstående begrænsninger. Ofte vil vejbredden gøre, at der kun er plads til en udbygning i den ene side af vejmundingen.

En konkret udrulning af udbygningssmodellen vil derfor kræve en gennemgang af hvert enkelt gadehjørne i forhold til mulighederne, samt en konkret projektering for hver udbygning. Det er forvaltningens vurdering, at der vil kunne etableres under 25 parkeringspladser ved brug af 5-meterreglen.

Overordnede målsætninger og effekter

En udnyttelse af 10-meterzonerne vil give plads til flere parkeringsmuligheder. Nogle steder kan udposningerne også understøtte mere liv i byen ved at skabe ekstra fortovsareal, som kan benyttes af caféer til udeservering.

Beskæftigelseseffekten er 2,6 årsværk (1,0 mio. kr. i anlæg betyder i 1,2 årsværk)

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,2 mio. kr. i 2018. Der skal som konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,01 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i november 2018.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2018 p/l)</i>	Styrings- område	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
Aktivitet	Anlæg		2.200				2.200
Afledt drift	Service			10	10	10	30
Udgifter i alt			2.200	10	10	10	2.230

Dette anlægsprojekt forventes at kunne opnå effektiviseringsbesparelser gennem tiltagene ’Projektoptimering’ (1 %) og ’Byggeweb’ (1,7 %). Dermed opnås en samlet effektivisering på 2,7 % af den samlede anlægssum. Denne effektivisering er indregnet i økonomitabellerne på det samlede budgetønske.

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret og der er derfor afsat 8 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,2 mio. kr. i 2018. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,01 mio. kr. årligt fra 2019

og frem. Projektet forventes ibrugtaget i november 2018. Et eventuelt provenu vil som følge af reglerne for modregning i bloktilskuddet kun påvirke servicemåltallet og dermed ikke have en finansiel betydning.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- projektering		300				300	300
- Udførsel		1.900				1.900	
Anlægsudgifter i alt		2.200				2.200	300
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift			10	10	10	30	
Serviceudgifter i alt			10	10	10	30	

Tabel 3 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat april 2018 og ibrugtaget november 2018.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	April 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	November 2018

Øvrige tekniske oplysninger

Projektet kræver yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

Bydækkende						
Bispebjerg	Indre by		Vesterbro/kgs. Enghave	Valby	Amager Øst	
Nørrebro	Østerbro	X	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest	

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

Bilag

Bilag 1: 40 km/t områder i København