



Indstillingsbilag vedr. etablering af parkeringsanlæg for pendlere ved indfaldsvejene og trafikknudepunkterne

28. februar 2008

Sagsnr.
2007-81821

Dokumentnr.
2008-28857

Sagsbehandler
Kurt Lange

Indhold

Baggrund	1
Eksisterende planer om pendlerstrategi, trængsel og trafik miljø	2
Mulige Parker og Rejs anlæg i Københavns Kommune.....	3
Pendlersituationen i Københavns Kommune og de eksisterende P&R - tilbud.....	5
Finansiering af P&R - pladser	8
P&R - pladser uden for Københavns Kommune	8
Erfaringer og anbefalinger fra Parker og Rejs Projektet 1999 -2003. 11	
Fremtidige initiativer og kommunesamarbejde om P&R - pladser	13
Løsning af eksisterende parkeringsproblemer ved stationerne i kommunen	14

Bilag

- Bilag 1. Muligheder for Parkér og Rejs - Anlæg ved stationer i Københavns Kommune s.17
- Bilag 2. P - problemer ved stationer i Københavns Kommune s.21

Baggrund

Følgende notat er en vurdering af behov og muligheder for anlæg af parkeringsanlæg for pendlere ved indfaldsvejene og trafikknudepunkterne i Københavns Kommune. Notatet er udarbejdet på baggrund af at følgende medlemsforslag (stillet af Jesper Schou Hansen, Winnie Berndtson, Karin Storgaard) blev vedtaget i Teknik- og Miljøudvalget TMU 7/2 - 07:

Det foreslås

at Teknik- og Miljøudvalget pålægger Teknik- og Miljøforvaltningen at udarbejde et forslag, der belyser forskellige muligheder for at etablere parkeringsanlæg for pendlere ved indfaldsvejene og trafikknudepunkterne, senest den 1. juni 2007, samt

at Teknik- og Miljøudvalget pålægger Teknik- og Miljøforvaltningen sideløbende at udarbejde forslag til finansiering af parkeringsanlæggene.

Formål:

Det foreslås, at mulighederne for at tilbyde pendlerparkering ved indfaldsvejene og i trafikknudepunkter skal undersøges. Det vil give bilisterne et reelt valg i forhold til den kollektive trafik, således at trafikken af fremmede biler i bykernen mindskes. Løsningen er kendt, men fungerer kun i meget begrænset omfang i hovedstaden i dag.

Det ønskes, at forvaltningen undersøger muligheden for, at der ved de relevante af kommunens metro og S-togstationer, kan oprettes yderligere parkeringsmuligheder for pendlere. Det ønskes yderligere, at forvaltningen undersøger mulighederne for et samarbejde med omegnskommunerne, hvor S-togsstationer og andre relevante placeringer i regionen inddrages i en pendlerparkeringsplan.

I undersøgelsen ønskes det, at forvaltningen overvejer, hvordan ordningen kan gøres attraktiv og let at benytte. Det kan f.eks. ske ved, at forvaltningen undersøger muligheden for, at den indløste parkeringsbillet tillige gøres gyldig i forhold til den videre rejse med kollektiv trafik. Endvidere kan forestilles kampagner for at øge opmærksomheden om ordningen.

Endelig ønskes også forslag til finansiering af de bedre faciliteter for pendlerparkering."

Eksisterende planer om pendlerstrategi, trængsel og trafik miljø

Københavns Kommuneplan 2005 redegør for politikken på området og de hidtidige overvejelser stemmer overens med anbefalingerne fra Projektet Parker og Pejs i Hovedstadeområdet. Københavns Kommune har hidtil været af den opfattelse at besøgende og pendlerbilister skal parkere ved stationer udenfor kommunen og derfra fortsætte rejsen med tog eller bus. Samtidigt anbefalet man at P&R-anlæg bør samordnes regionalt.

Det vil være for dyrt og pladskrævende at etablere P&R-anlæg umiddelbart ved stationerne i kommunen, da disse områder specielt er

attraktive for byudvikling og -omdannelse. Samtidigt vurderes det, at nytteværdien ved at flytte rejsende fra privat bil til kollektiv transport er begrænset. Dels fordi den største del af rejsen kommer til at foregå i bil og dels fordi flere privatbiler vil skabe mere trafik.

Adspurgt i en repræsentativ interviewundersøgelse mener over 70 % af kommunens borgere, at problemer vedr. luft- og støjforurening, service med kollektiv trafik samt forhold for cyklister bør prioriteres højere end forhold for personbiler. (Trafik og Miljøplanen 2004).

Hvad angår de centrale dele af København er det besluttet, at alle offentlige veje er omfattet af parkeringszoneordninger. Formålet er bl.a. at begrænse pendlerparkeringen om dagen og fremmedparkering om natten.

Københavns Kommuneplan peger endelig på evt. anvendelse af kørselsafgifter som et godt redskab til at regulere biltrafikkens omfang i København. Hermed vil man kunne begrænse de miljømæssige gener fra biltrafikken og forbedre fremkommeligheden af alle trafikarter.

I København satses på sammenhæng i den kollektive trafik og muligheder for at kombinere kollektiv trafik og cykeltrafik (KKP 2005 s. 100.).

Mulige Parker og Rejs anlæg i Københavns Kommune

Pendlertrafikken kommer til København ad Sydmotorvejen, Gl. Køgelandsvej, Holbækmotorvejen, Roskildevej, Jyllingevej, Slotsherrensvej, Hillerødmotorvejen, Frederiksborgvej, Helsingørmotorvejen, Tuborgvej og Strandvejen.

Trafikken fra omegnen og ind mod København må ikke skabe unødige gener i de lokale boligområder. Derfor bør evt. pendlerparkering kun finde sted ved stationer, der ligger i umiddelbar nærhed af det overordnede vejnet. Det overordnede vejnet er de regionale veje, som er defineret i Kommuneplanen. Bilag 1 viser en opgørelse over stationerne i Københavns kommune og stationernes potentiale mht. P&R - pladser.

Elleve stationer i Københavns Kommune ligger tæt ved det regionale vejnet. Det drejer sig om

- Metrostationen Ørestad
- S- og Ringbane stationerne Ålholm
- KB Hallen
- Flintholm
- S-banestationerne Ny Ellebjerg
- Jyllingevej
- Islev

- Emdrup
- Ryparken
- Hellerup
- Svanemøllen.

Af disse er Metro- og fjernbanestation Ørestaden, og S-banestationerne Ny Ellebjerg og Ryparken de mest egnede, idet de dels har gode forbindelser til centrum og dels ligger ved hovedindfaldsveje. De andre ligger tidsmæssigt længere fra centrum og i fuldt udbyggede byområder.

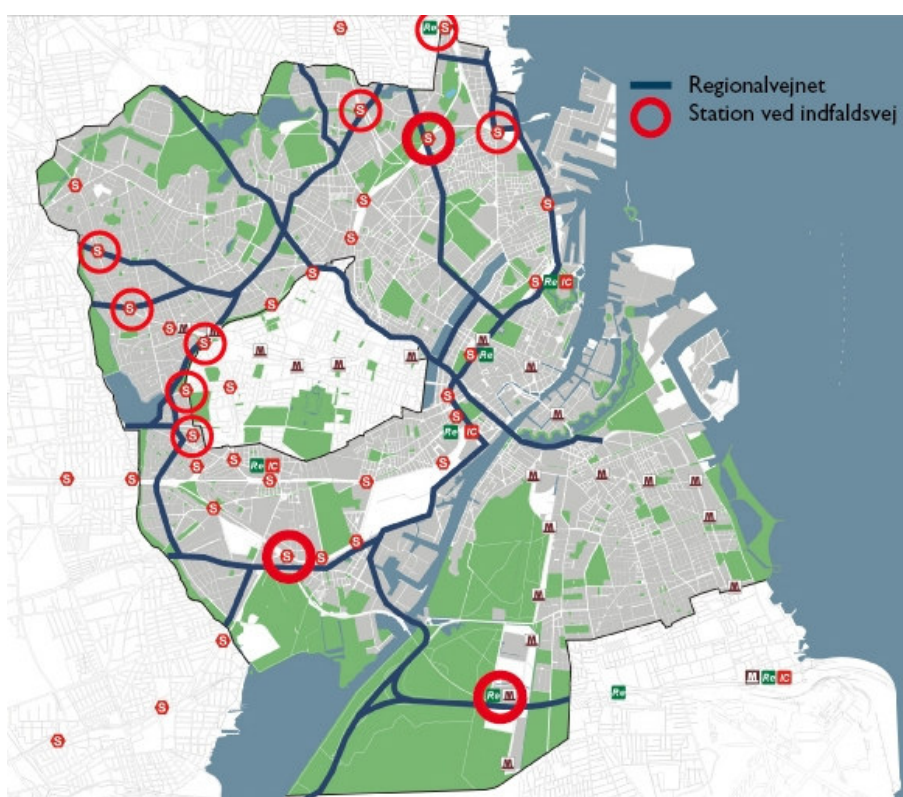


Fig. 1 Københavns Kommune, det regionale vejnet, regionaltog og stationer.

Udover parkering ved stationer for pendlere, kan der også være ønsker om parkeringsmuligheder ved stationerne fra københavnere, som vil køre den korte vej fra bolig til station i bil. Dette kan gøre sig gældende ved flere stationer uden for det helt tæt bebyggede byområde.

Generelt skal det tages med i overvejelserne, at lettere adgang til parkeringsanlæg i kommunen medfører en risiko for at øge pendlingen og dermed yderligere trængsel.

Pendlersituationen i Københavns Kommune og de eksisterende P&R - tilbud

Intensiteten og omfanget af biltrafikken i og omkring København skaber stigende trængsels- og miljøproblemer. Af 160.000 pendlere til Københavns og Frederiksberg Kommune er 80.000 bilister.¹ Indpendlerbilisterne udgør omkring 16 % af den samlede trafik over Københavns kommunegrænse².

Der er i dag omkring 360 p-pladser ved stationer i kommunen, som pendlere kan benytte. Det er p-pladser ved stationerne Hellerup, Emdrup, Sydhavnen, Sjælland, Ellebjerg og en midlertidig P&R-pladser P i terræn i tilknytning til metrostation Ørestaden. I Ørestaden er der yderligere reserveret 950 pladser i et kommende Fields parkeringsanlæg til P&R-plads. Fig. 2 og 3 viser hvordan disse pladser blev udnyttet i 2003 Herudover er der 2 pladser umiddelbart uden for kommunegrænsen ved S-banestationerne Rødovre og Åmarken.

Pladserne ved Ørestaden og Fields er betalingspladser. Den midlertidige plads ved Ørestaden bliver lukket februar 2008³, men skal ifølge lokalplanen genetableres i tilknytning til nybyggeriet på grunden.

Hvem der benytter P&R-pladser i København kan ikke siges med sikkerhed, men de bruges også af københavnere.

¹ P&R i hovedstadsområdet, august 2003 s.19

² Færdselstillinger 2002 - 2006 TMF, Center for Trafik

³ Ørestadsparkering december 2007

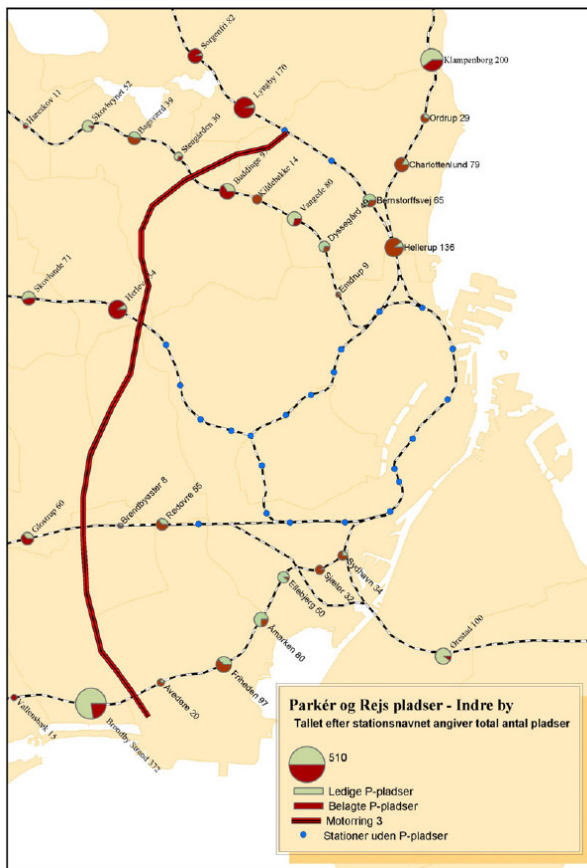


Fig. 2 P&R-pladser i København i 2003⁴

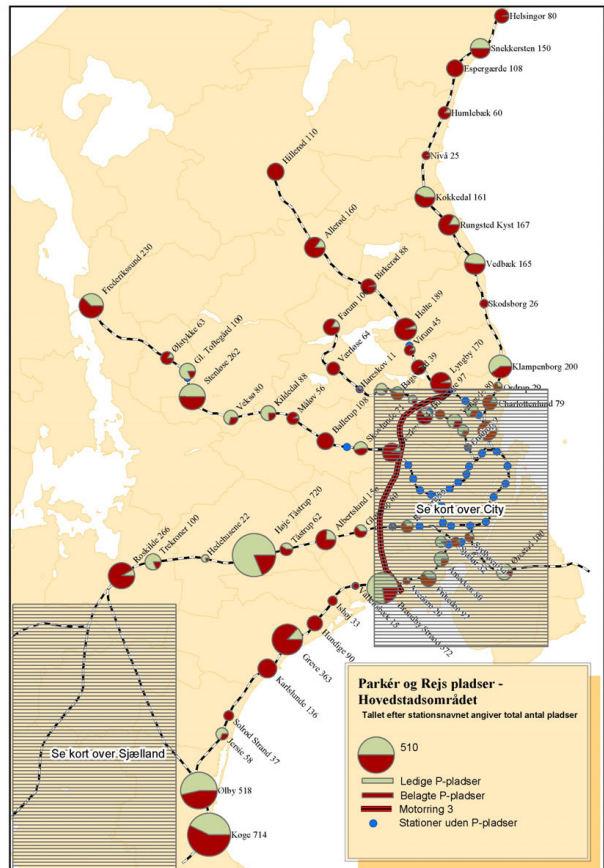


Fig. 3 P&R-pladser i Hovedstadsområdet

Som det ses af figur 2 og 3 benyttes de eksisterende godt beliggende P&R-pladser i kommunen kun delvist i dag, og det er ikke sikkert at nye P&R-pladser i Københavns Kommune ville blive brugt i tilstrækkelig grad. Hovedparten af de dagligt 80.000 bilpendlere i København og Frederiksberg Kommuner foretrækker således at parkere i eller udenfor p-zonerne i gaderne eller i p-anlæg.

P&R-pladsen ved Ørestaden illustrerer problematikken. Af P&R - pladser i Københavns Kommune, opfylder denne p-plads bedst kravet om både at ligge tæt ved motorvejsnettet og en metrostation. Alligevel har den i 2007 kun haft en belægningsgrad på 55 %⁵.

Parkeringsudgifterne + et 2 zoners kort til den kollektive trafik er 760 kr. Til sammenligning er udgiften 1400 kr. til et månedskort til parkering i blå zone i København.

De eksisterende P&R-pladser i kommunen udnyttes ikke fuldt ud. To forhold er afgørende for den begrænsede efterspørgsel på P&R-pladser.

⁴ fra "Parkér og Rejs i hovedstadsområdet - erfaringer og perspektiver, Baggrundsrapport, august 2003"

⁵ Ørestadsparkering dec. 2007

For det første er parkeringsrestriktionerne og p-afgifterne endnu ikke af en sådan karakter, at den overvejende del af pendlerbilisterne for alvor har svært ved at finde parkering. For det andet er trafikafviklingen med de gældende restriktioner stadig så tilpas effektiv, at den kollektive trafik med det/de nødvendige skift har svært ved at konkurrere tidsmæssigt med bilkørsel fra kommunegrænsen til pendlermålene.

Anlæg af flere parkeringspladser ved stationerne vil stille krav om nye arealer. Men de stationsnære arealer inden for Københavns Kommune er en sparsom ressource, som alternativt kunne anvendes til at etablere f. eks. kontorarbejdspladser eller boliger. Det vil gøre brugen af den kollektive trafik fordelagtigere og mindske afhængigheden af individuel transport.

Anlæg af flere parkeringspladser ved stationerne forudsætter også at vejnettet omkring stationerne, kan afvikle den øgede trafik. Meget få stationer i Københavns Kommune har imidlertid en beliggenhed i forhold til vejnettet som kan afvikle pendlerparkeringstrafik af betydning.

Ved etableringen af p-anlæg med henblik på P&R-pladser kan man komme i den situation at p-pladserne øger den lokale biltrafik til stationen. Det viste sig f.eks. i Kokkedal, hvor 33 % af brugerne af de nye pladser før havde brugt bus eller cykel til stationen.

Konklusionen er, at P&R-pladser i Københavns Kommune benyttes kun delvist, fordi der endnu findes bedre alternative parkeringsmuligheder og fordi bilkøretiden fra kommunegrænsen til rejsemålet kan konkurrere tidsmæssigt med skift og kørsel i kollektive trafik.

Anbefaling: KK bør ikke anlægge særlige P&R-pladser i kommunen, idet det er en uhensigtsmæssig brug af arealerne, vil skabe lokaltrafik, som vil være vanskelig at afvikle, samt indebære risiko for øget trafik.

Fravalget af P&R-anlæg nær de centrale bydele er til ulempe for københavnere, som ønsker at bruge bilen til station eller busstop. Men undersøgelser af pendlere (bilister såvel som P&R rejsende) tyder imidlertid på, at denne gruppe er relativ beskeden. Københavnerne har i forvejen gode muligheder for at benytte cykel, bus eller gang på turen fra boligen til stationer. Forvaltningen anbefaler at Københavns Kommune ikke bør anlægge langtidsparkeringspladser ved stationerne til kommunens egne borgere.

De ovenstående overvejelser skal ses i forhold til pendlernes brug af parkeringspladserne ved kommunens stationer. Skabes der bedre muligheder for at bruge bilen fra bolig til station indenfor kommunen øges trafikken, ikke bare ved stationerne, men også på boligvejene og

ved vuggestuer, børnehaver og skoler, hvor beboeren kunne tænkes at have ærinde på vej til stationen.

Finansiering af P&R - pladser

Ved Ørestaden findes der i dag private P&R-parkeringsmuligheder. Ørestadsparkering tilbyder P&R parkering på parkeringspladser i terræn til 20 kr. pr. dag. Den månedlige parkeringsudgift er således 760 kr. inklusiv et 2-zoners kort til den kollektive trafik, som koster 310 kr.

I Københavns Kommune vil anlægsomkostningerne til en parkeringsplads i terræn være op til 100.000 kr., mens p-anlæg i konstruktion koster mellem 300.000 - 500.000 kr. pr. plads. Hvis det skulle brugerfinansieres ville det svare til en månedlig udgift på mellem 1.000 - 3.500 kr. inklusiv et 2-zoners kort til den kollektive trafik,

Konklusion er, at det vil være nærmest umuligt at etablere P&R-parkeringspladser, som økonomisk kan konkurrere med den eksisterende parkering.

I forhold til kommunefuldmagten kan der være et problem med hensyn til kommunal finansiering af P&R - anlæg hvis parkeringsanlæggene er forbeholdt eller reserveret til pendlere, der ikke bor i kommunen.

To forhold skal derudover tages med i overvejelserne. Den ene, er at hvis parkeringspladserne skal have en mærkbar effekt på pendlertrafikken i byen, skal der anlægges mellem 8.000 og 12.000 p-pladser svarende til 10 -15 % af pendlere, som i dag bruger bilen til København. Det svarer til arealer på i alt 30 ha (et område lidt større end Kløvermarken ved parkering i terræn), som vil være vanskeligt at finde ved de ca. 3 stationer, som er velbeliggende i forhold til indfaldsvejene. Behovet for arealer vil være mindre ved parkering i anlæg, men prisen pr. parkeringsplads til gengæld 2-4 gange større.

Den anden er spørgsmålet om der er tilstrækkelig efterspørgsel. Ørestadsparkeringens P&R- pladser i Ørestaden, har som nævnt i 2007 kun har haft en belægning på 55 %.

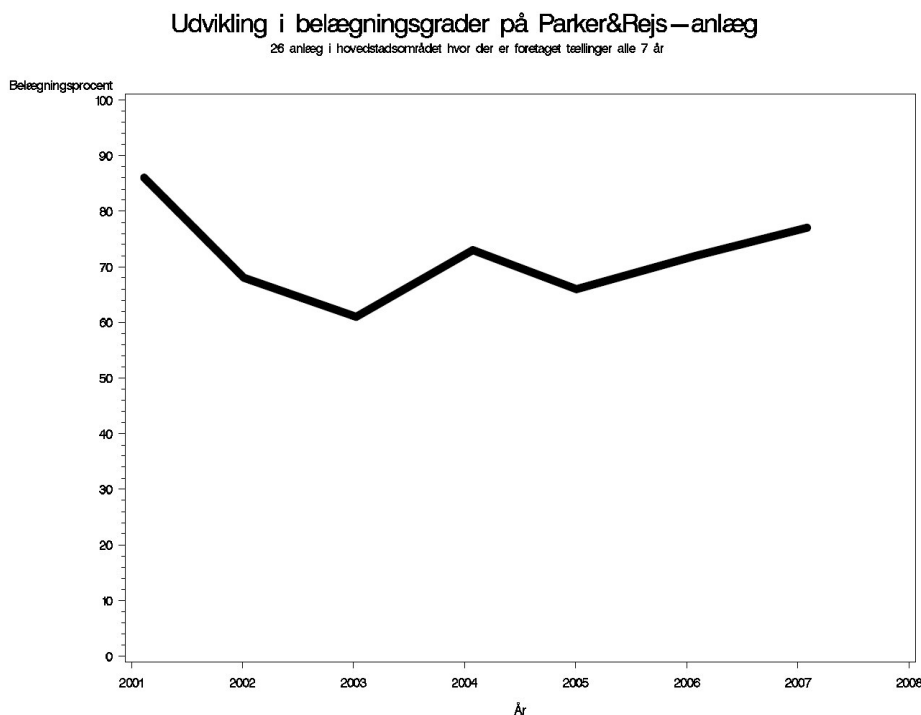
På den baggrund er der ikke i denne redegørelse udarbejdet forslag til udformning og finansiering af konkrete P&R -anlæg.

P&R - pladser uden for Københavns Kommune

Generelt er parkeringspladser længere væk fra byen er en bedre samfundsøkonomisk investering pga. mere miljøeffekt, mindre trængsel, lavere arealpriser og større billetindtægterne til trafikskaberne. Samtidig vil den ekstra rejsetid, der skyldes skiftet

mellem bil og bus/tog betyde mindre for brugeren, desto længere den samlede rejsetid er.

I Region Hovedstaden og Region Sjælland er der ved stationerne uden for København noget over 11.000 P&R-pladser⁶, hvoraf omkring 7.700 dagligt bliver brugt af pendlere (2007)⁷. Brugen af P&R - pladserne er steget 22 % siden 2003.



Figur 4: Udviklingen i P&R - parkering i hovedstadsområdet⁴

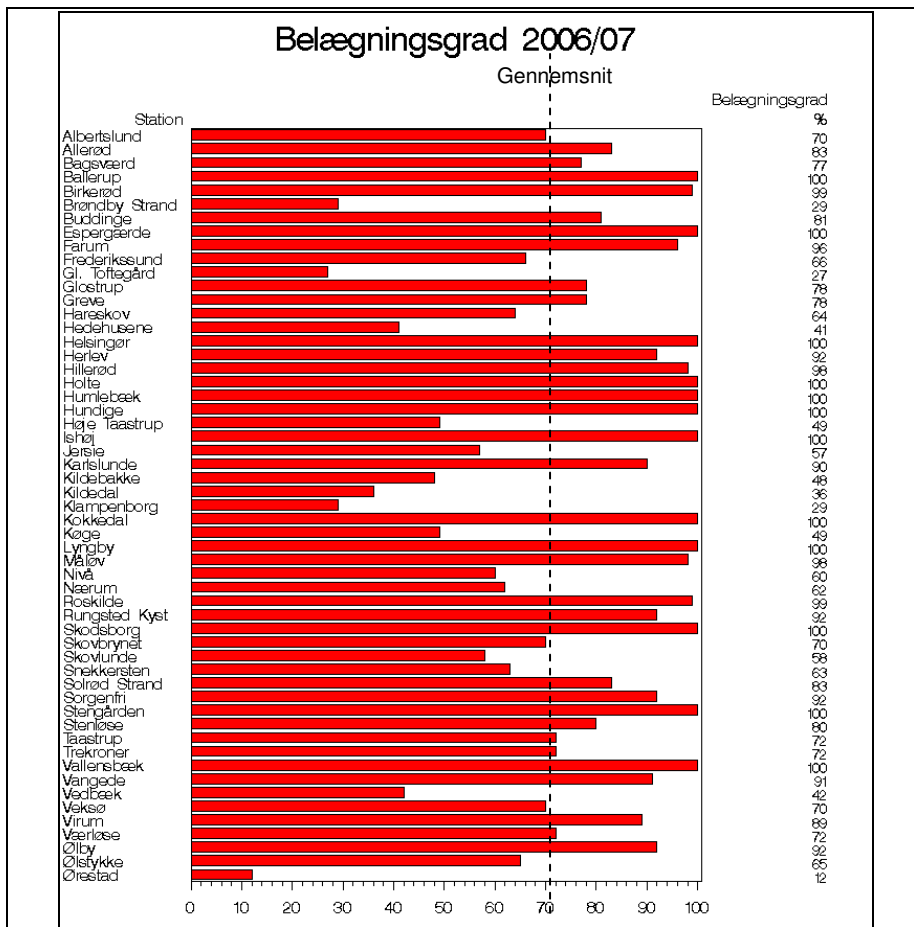
Som det ses af Fig. 4 er belægningsgraderne steget noget siden 2003, men som det fremgår af stavdiagrammet Figur 5⁸, er der stadig mange parkeringsanlæg med ledig plads.

Udenfor skal kommunegrænsen man til Herlev, Hellerup eller ud ad Hillerød-banen for at finde P&R - parkeringspladser, hvor der er ved at være kapacitetsproblemer. Tendensen med kapacitetsproblemer på pendlerparkeringer langs Hillerødbanen fortsætter helt til Hillerød og også visse anlæg på Kystbanen har store belægningsgrader.

⁶ DSB OG DSB S-tog, P&R i hovedstadsområdet, august 2003 s.18

⁷ CTR. Bearbejdning af data modtaget fra Thomas de Laine, Trafikken.dk/Hovedstaden

⁸ Bearbejdning af data modtaget fra Thomas de Laine, Trafikken.dk/Hovedstaden



Figur 5: Belægningsgrader fra de seneste tællinger⁹

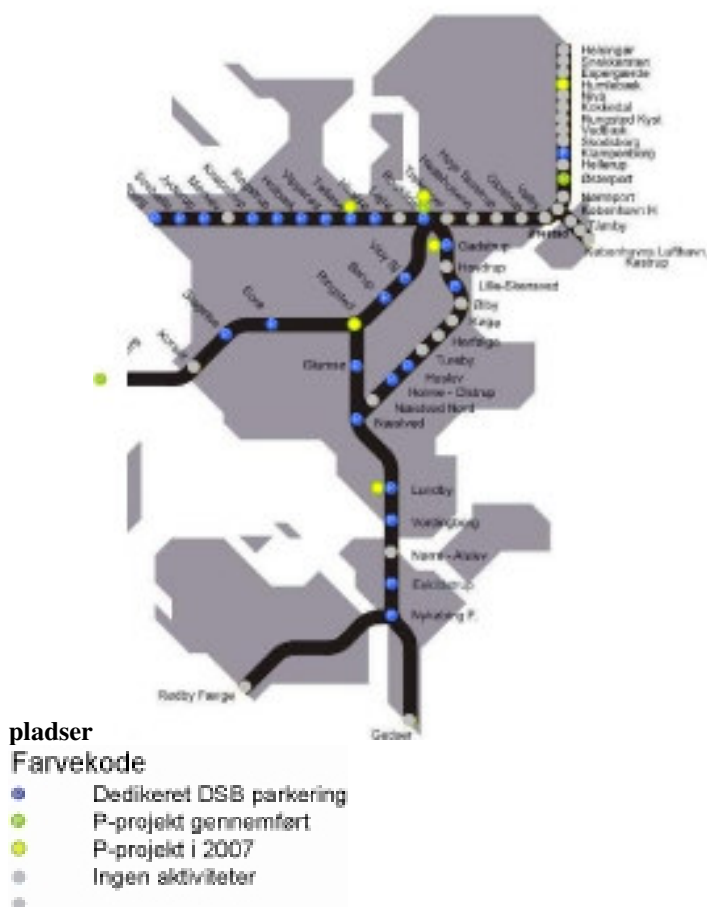
Ændres der markant på konkurrenceforholdet mellem trafikarterne, f.eks. ved indførelse af trængselsafgifter eller ved en mere restriktiv parkeringspolitik kan billedet forrykkes. Men det ændrer ikke ved konklusionen, at pendlarparkeringsanlæg er bedst anbragt et pænt stykke udenfor Københavns kommune.

Efter Parker og Rejs projektet afslutning 2003 har DSB forsat med udbygning af P&R-pladser ved stationer uden for Københavns Kommune.¹⁰ På fig. 7 ses de stationer hvor DSB har anlagt P&R - parkeringspladser. Her har DSB forbeholdt bilparkering til kunder, som har en parkeringsbillet. Parkeringen er p.t. gratis, og indført fortrinsvis, hvor DSB ejer parkeringsarealet.

⁹ Bearbejdning af data modtaget fra Thomas de Laine, Trafikken.dk/Hovedstaden

¹⁰ DSB Ejendomme, Stationsudvikling januar 2008.

Figur 7. Stationer med DSB anlagte P&R -



Af større initiativer på Sjælland findes udover Snekkersten, Ølby, Køge og Kildedal, som blev finansieret af det fælles Parker & Rejs Projekt, har DSB på eget initiativ finansieret og etableret flere P&R - parkeringspladser ved stationerne i Roskilde, Holbæk - sammen med kommunen, Ringsted, Lejre, Humlebæk, Espergærde. P-pladser i Tølløse og Lundby er under planlægning. I Sorø og Vordingborg er der større projekter i støbeskeen. Derudover er der gennemført mindre udvidelser/forbedringer på en række af de små stationer.

DSB er ved at have opbrugt egne arealer. Større udvidelser med f.eks. p- huse eller kældre - vil kræve et planlægningsmæssigt og finansielt samarbejde i første række med kommunerne. Det vil givet fald også udløse spørgsmålet om brugerbetaling, idet omkostningerne ved anlæg af parkering i konstruktion er større.

Erfaringer og anbefalinger fra Parker og Rejs Projektet 1999 - 2003.

Projektet "Parkér og Rejs i hovedstadsområdet" blev gennemført med henblik på at vurdere mulighederne for at få flere pendlerbilister til at bruge den kollektive transport til og fra Københavnsområdet. Formålet var at forbedre tilgængeligheden til centralkommunerne,

reducere trafikken og dens støjgener, samt reducere parkeringsbehovet i de centrale bydele med mulighed for at skabe et bedre bymiljø i de tætte dele af Københavns centrum. Projektet gennemførtes som et samarbejde mellem Vejdirektoratet, Banestyrelsen/Trafikstyrelsen, Hovedstadens udviklingsråd, DSB og DSB S-tog i perioden 1999 til 2003.

Erfaringer fra projektet peger helt klart på at nye P&R-pladser bør anlægges uden for Københavns Kommune så tilpas langt væk at potentielle brugere ikke bliver generet af trængslen på vejnettet. Et incitament til at bruge P&R - pladserne er, at der er problemer forbundet med kørslen i bilen og en forudsætning, at der er et godt alternativt tilbud fra den kollektive trafik.

Projektet etablerede 5 P&R-pladser som pilotprojekter, og f.eks. i Ølby virkede P&R -pladsen efter hensigten, idet 90 % af brugerne tidligere kørte i bil hele vejen. Projektet interviewede også brugerne og bilister som foretrak at køre i bil.

Brugerne af P&R-pladserne, nævnte at den kollektive trafik blev brugt, fordi der var problemer forbundet med bilkørslen.

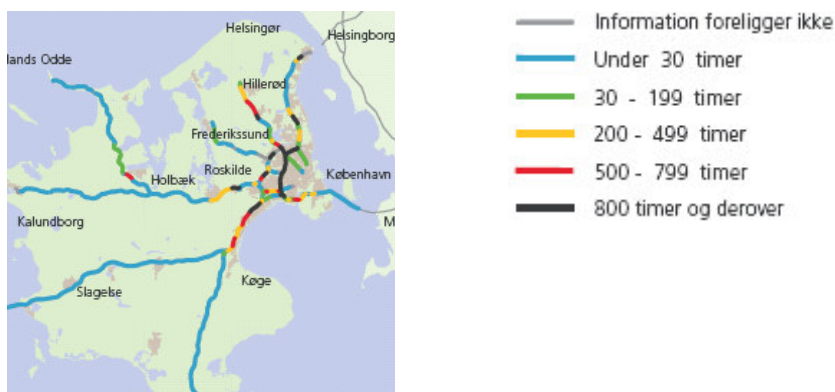


Fig. 6 Overbelastning af vejnettet 2005

Fig. 6 viser det antal timer i 2005, hvor belastningen på statsvejnetet på Sjælland på timebasis var over 70 % af kapaciteten og hvor trængslen begynder.

Bilister, som kørte i bil til arbejdspladsen, var positivt indstillet over for Parkér og Rejs konceptet, men kritiske over for serviceniveauet i den kollektive trafik. De ville først benytte sig af P&R, når eller hvis det bliver vanskeligere at køre i bil. De interviewede brugte og trængsel på vejnettet, som en begrundelse for at bruge et P&R- anlæg, som i givet fald skal placeres så langt fra København, at man undgår at holde i kø.

På baggrund af erfaringerne fra Parker og Rejs Projektet og erfaringer fra udlandet udarbejdede man en række anbefalinger til placering af nye P&R-anlæg. En anbefaling er at nyanlæg eller udbygning af P&R faciliteter bør ske udenfor Motorring 3 på baggrund af bl.a. følgende argumenter:

- Personer tæt ved København har generelt gode alternativer til transport i privatbiler.
- De stationsnære arealer i byområderne er en sparsom ressource, som det er mere hensigtsmæssigt at anvende til medarbejderintensive erhverv for at maksimere mulighederne for brug af kollektivtrafik til og fra arbejde.
- Hovedstadsområdet bør anskues i sammenhæng med øvrige Sjælland.
- Effekten pr. benyttet P&R plads i form af reduceret trængsel og reduceret belastning af miljøet, bliver større jo længere bilrejse, der overflyttes til tog eller bus.

Anbefaling: Ovenstående argumenter er stadig gyldige, og det anbefales at Københavns Kommune ikke etablere P&R. parkering inden for kommunegrænsen, men støtter etableringen langs banerne i byfingrene.

Fremtidige initiativer og kommunesamarbejde om P&R - pladser

For at fremme anlægget af nye P&R - pladser bør Københavns Kommune indgå samarbejde med andre kommuner om anlæg af pendlerparkeringspladser ved trafikknudepunkter og indfaldsveje i byfingrene. Af hensyn til miljøet og brugerne bør anlæggene etableres så langt fra København som muligt og udenfor trængselsområderne på adgangsvejene.

Eksisterende P&R - pladser er hovedsageligt finansieret af DSB. Udpegningen af pladserne er dels sket gennem HURs trafikplanlægning, dels i et samarbejde mellem DSB, Banestyrelsen, Trafikstyrelsen HUR og Vejdirektoratet. Efter strukturreformen er det statens opgave at planlægge trafikken for hovedstadsområdet.

En anden opgave bør være at lave kampagner for brug af de eksisterende P&R pladser og øge informationen om, hvor de er anlagt, hvordan man lettest kommer til dem og hvilke fordele, der er, ved at benytte dem.

Københavns Kommune har et samarbejde om trængselsafgifter i København med 16 omegnskommuner - det såkaldte Kommuneforum. Formålet er at etablere et fælles beslutningsgrundlag og en naturlig del heraf er at forbedre den kollektive trafik og P&R - anlæggene. Hvis trængselsafgiften bliver indført vil det være en naturlig del af den samlede løsning, at anlægge og finansiere P&R - anlæg uden

Motorringvej 3. Kommunen kunne også samarbejde med de store erhvervs- og lønmodtager-organisationer for at få medlemmerne til i højere grad at benytte sig af P&R - pladser og samkørsel.

Statsforvaltningen vurderer at Københavns Kommune medfinansiering af P&R - anlæg udenfor kommunegrænsen er betænkelig i forhold til kommunalfuldmagten. En sådan medfinansiering vil begunstige personer, der ikke har bopæl i København, samtidig med, at det er københavnske borgeres skattepenge, der bliver brugt til anlægget.¹¹

Løsning af eksisterende parkeringsproblemer ved stationerne i kommunen

Sluttelig skal det nævnes, at der er enkelte lokale problemer med meget stor parkering på lokalveje ved udvalgte stationer i dag. Derfor kan det være nødvendigt at regulere parkeringen på veje omkring stationerne. Som det fremgår af bilag 2 modtager forvaltningen nogle klager om meget fremmed parkering ved stationer.

En løsning er i boligområder at indføre tidsbegrænset parkering eller p - forbud i vejene ved stationerne. Disse restriktioner vil gælde alle også beboerne i området, som ikke vil kunne få specielle licenser. Tidsbegrænsninger og p - forbud kan derfor kun gives, hvis der er lokal enighed i det pågældende boligområde om at indføre disse parkeringsbegrænsninger.

Ved stationer i andre områder med blandet anvendelse med erhverv, butik, osv. uden for de eksisterende betalingszoner overvejes der i forbindelse med det videre arbejde med parkeringsstrategien, at indføre yderligere betalingsparkering.

Anbefaling: Parkeringsproblemer på eksisterende veje ved stationer søges løst ved indførelser af restriktioner og betalingsparkering.

¹¹ Tilsynskontoret, Statsforvaltningen vurdering på forespørgsel 13.12.2007
Side 14 af 20



Bilag 1. Mulighed for P&R - parkering ved stationer i Københavns Kommune (fra DSB's opgørelse)

Station	Ved kommunegrænsen	Ved regional indfaldsvej	Indfaldsvej	Metrostation	S-togstation med antal linier	Fjerntogstation	Mulighed for P&R - parkering i terræen	Mulighed for P&R - parkering i konstruktion	Eksisterende P&R - parkering	Ledige arealer er højt potentielle for byudvikling	Bemærkninger
Hellerup	x	x	Strandvejen		4	x		x	136		Begrænsede tilkørsels-muligheder og begrænset mulighed udvidelse af eksisterende p-arealer
Ryparken	x	x	Helsingør Motorvejen		2		x	x		x	Gode tilkørselsmuligheder fra Helsingørmotorvejen og den kommende Nordhavnsvej. Men ledige arealer af stor værdi for stationsnært bolig- og kontorhvervsbyggeri.
Emdrup	x	x	Ring 2, Helsingør Motorvejen		1			x	9		Eksisterende p-pladser benyttes ikke fuldt ud. Vanskeligt at anlægge p-pladser i konstruktion.
Islev	x	x	Slotsherrensvej		1		x				Gode tilkørselsmuligheder fra Slotherrensvej og mulighed for begrænsede antal p-pladser i konstruktion på grund ved stationen
Jyllingevej	x	x	Jyllingevej		1						Gode tilkørselsmuligheder, men vanskeligt at anlægge p-pladser i omkringliggende fuldudbygget villaområde.
Ålholm	x	x	Ved Roskildevej		1						Gode tilkørselsmuligheder, men vanskeligt at anlægge p-pladser i omkringliggende fuldudbygget etagehusområde.
KB Hallen	x	x	500 m fra Ålholmvej/Ring 2		1						Gode tilkørselsmuligheder, men vanskeligt at anlægge p-pladser i omkringliggende fuldudbygget etagehusområde.

Station	Ved kommunegrænsen	Ved regional indfaldsvej	Indfaldsvej	Metrostation	S-togstation med antal linier	Fjerntogstation	Mulighed for P&R - parkering i terræn	Mulighed for P&R parkering i konstruktion	Eksisterende P&R - parkering	Ledige arealer højt potentiale for byudvikling	Bemærkninger
Ørestaden 1	x	x	Øresundsmotorvejen	x		x	x	x	1050	x	Gode tilkørselsmuligheder og mulighed for parkering i eksisterende P&R - pladser i konstruktion. Mulighed for udvidelse af p-kapaciteten i konstruktion.
Svanemøllen		x	Strandvejen		4		x			x	Tilkørselsmuligheder fra Strandvejen. Men ledige arealer af stor værdi for stationsnært bolig- og kontorerhvervsbyggeri.
Ny Ellebjerg	(x)	x	Holbækmotorvejen		2	x	x	x		x	Gode tilkørselsmuligheder fra Holbækmotorvejen. Men ledige arealer af stor interesse for stationsnært bolig- og kontorerhvervsbyggeri.
Sydhavnen		x	200 meter fra P. Knudsens Gade		1			x	34	x	Tilkørselsmuligheder, men og vanskeligt at anlægge p-pladser i omkringliggende fuldudbygget etagehusområde.
Sjælør		x	Ellebjergvej		1			x	32	x	Tilkørselsmuligheder, men og vanskeligt at anlægge p-pladser i omkringliggende fuldudbygget etagehusområde.
Flintholm		x	Ring 2	x	2		x	x	48		Tilkørselsmuligheder ad Ring 2 (2-sporet) og mulighed for udvidelse af eksisterende p-arealer i terræn til p-pladser i konstruktion.
Husum	x		600 m fra Frederikssundsvej		1						Tilkørselsmuligheder, men vanskeligt at anlægge p-pladser i omkringliggende villaområde

Station	Ved kommunegrænsen	Ved regional indfaldsvej	Indfaldsvej	Metrostation	S-togstation med antal linier	Fjerntogstation	Mulighed for P&R - parkering i terræn	Mulighed for P&R parkering i konstruktion	Eksisterende P&R - parkering	Ledige arealer højt potentiale for byudvikling	Bemærkninger
Bella Center			1.000 m fra Øresundsmotorvejen	x			x	x		x	1,5 km fra Øresundsmotorvejen. Tilkørsels-muligheder og mulighed for parkering på eksisterende betalingspladser ved Bella Centret.
Vanløse			700 m fra Jyllingevej	x	1			x		x	Begrænsede tilkørselsmuligheder
Grøndal			Ring 2 og Jyllingevej		1					x	Ved Ringbanen. Begrænsede tilkørselsmuligheder, men ingen arealer til p-pladser
Vigerslev			1.000 m fra Vigerslevvej		1					x	Tilkørselsmuligheder, mulighed for anlæg af p-pladser. Ved Ringbanen. Men ledige arealer af stor interesse for stationsnært bolig- og kontor erhvervsbyggeri.
Amagerstrand				x							Tilkørsel, parkerings-muligheder, men ledige arealer af stor interesse for stationsnært bolig- og kontor erhvervsbyggeri.
Femøren				x							Ved kommunegrænsen, men vanskeligt at anlægge p-pladser i omkringliggende villaområde og etagehusområde
Danshøj					1					x	Ingen tilkørselsmuligheder
Bispebjerg					1					x	Ved Ringbanen
Nørrebro					1					x	Ved Ringbanen
Kgs. Nytorv				x						x	Indre By, ikke aktuelt
Chr. Havn				x							Indre By ikke aktuelt

Station	Ved kommunegrænsen	Ved regional indfaldsvej	Indfaldsvej	Metrostation	S-togstation med antal linier	Fjerntogstation	Mulighed for P&R - parkering i terræn	Mulighed for P&R parkering i konstruktion	Eksisterende P&R - parkering	Ledige arealer højt potentiale for byudvikling	Bemærkninger
Islands Brygge				x			x	x		x	Indre By ikke aktuelt
Universitetet				x			x	x		x	Andre stationer på linien bedre beliggende til P&R - parkering
Sundby				x			x	x		x	Andre stationer på linien bedre beliggende til P&R - parkering
Vest Amager				x							Tilkørsel fra det sydøstlige Amager ad Otto Baches Alle og Ørestads Boulevard fra øresundsmotorvejen. Ledige arealer reserveret til byudvikling ad Ørestad Syd
Amagerbro				x							Dårlig tilkørsel i tæt bebyggelse
Lergravsparken				x							Dårlig tilkørsel i tæt bebyggelse
Øresund				x							Dårlig tilkørsel i tæt bebyggelse
Nordhavn					3						Dårlig tilkørsel i tæt bebyggelse
Østerport					4	x					Indre By, ikke aktuelt
Nørreport				x	4	x					Indre By, ikke aktuelt
Vesterport					4						Indre By, ikke aktuelt
Hovedbanegården					4	x					Indre By, ikke aktuelt
Dybbølsbro					4						Indre By, ikke aktuelt
Enghave					3						Dårlig tilkørsel i tæt bebyggelse
Valby					3	x					Dårlig tilkørsel i tæt bebyggelse



Bilag 2. Eksempler på problemer med parkerede biler omkring metrostationer i Københavns Kommune

I Københavns Kommune har parkering på veje ved Metrostationerne givet anledning til klager fra beboere i områderne. Kommunen har forsøgt at begrænse parkeringen ved at indføre tidsbegrænset parkering gader ved stationer hvor der har kunnet opnå lokal enighed.

Eksempel 1 Metrostation Sundby

En borger på Amager protesterede august 2007 mod at der blev indført tidsbegrænset parkering på vejen ved Metrostation Sundby. Vedkomne udtrykte behov for at køre i bil til Metrostation Sundby hvilket hun som andre havde gjort gratis gennem nogle år. Men beboerne protesterede fordi de parkerede bilerne fyldte op på villavejen.

Beboeren peger på at den store friplads rundt om Metrostationerne i stedet for at ligge brak kunne anvendes til parkering, og at kommunen på denne måde ville undgå københavnerbilkørsel fra byens randområder til centrum.

Kommunen svarede, at der er truffet et klart valg i overensstemmelse med kommuneplan og den trafikpolitik, som er gældende for København. Kommunen ønsker ikke bilerne helt ind til metrostationerne, dog er der en undtagelse med stationen i Ørestad, hvor der er en egentlig pendlerparkeringsplads tæt på motorvejen.
August 2007

Eksempel 2 Valby.

En beboer i Valby gør opmærksom på at der efter indførelsen af blå parkeringszone på Vesterbro, er flere der nu parkerer på bolig-gaderne i Valby. Beboeren opfordrer til, at der også indføres parkeringszoner i Valby for at skaffe mere p-plads til beboerne. November 2007.

Eksempel 3 Vanløse

En beboer tæt ved Vanløse Station henvendte sig fordi mange bilister siden Metroens åbning parkerer på Klingseyvej fra kl. 7.00 - 20.00 for at tage ind til byen med metroen. Problemet er, at der parkeres uden for

indkørslerne, samt at brugen belaster vejen og kantsten, som beboerne selv skal vedligeholde. Er ikke enig i at beboere skal betale for Metroens parkerings-problemer!

Kommunen bad Center for Parkering om at gennemføre mere intensiv kontrol, men Kommunen kan ikke gribe ind overfor, at der parkeres på vejen. Derimod blev tilbudt tidsbegrænsning af parkeringen i dagtimerne, som dog kræver enighed blandt vejens beboere. Juni 2007.

Eksempel 4 Flintholm

Grundejerforening på Kilholmvej har henvendt sig til kommunen fordi der har været en stigning i antallet af parkerede biler på vejen fra den dato Metrostation Flintholm blev åbnet i 2003. Vejen er nærmest nabo til stationen. Beboerne ønskede en licensordning.

På grund af problemets udbredelse generelt ved metrostationer ønskede forvaltningen at finde en løsning, som også kan anvendes andre steder end ved Flintholm station. Der blev maj 2007 indgået en aftale om et forsøg med tidsbegrænset parkering på de vejstrækninger, som var mest belastet af pendlerparkering. En sådan ordning kræver politiets samtykke og ordningen kræver accept fra alle grundejerforeningens medlemmer. En evt. licensordning er mere kompliceret, men kunne også komme på tale.