

# PARKERING 2018

Parkeringsredegørelse



UDKAST





# INDHOLD

---

<b>INDLEDNING</b> .....	3
<b>SAMMENFATNING</b> .....	4
<b>STATUS OG UDVIKLING PÅ PARKERINGSOMRÅDET</b> .....	7
<b>TEMA 1: BEDRE UDNYTTELSE AF EKSISTERENDE PARKERING</b> .....	20
<b>TEMA 2: REDUKTION AF INDPENDLING I BIL</b> .....	23
<b>SAMMENHÆNG MED ANDRE INDSATSER OG UDENLANDSKE ERFARINGER</b> .....	26

## **Appendiks**

Appendiks 1: Parkering ved Metrostationer

Appendiks 2: Status på anlægsprojekter med konsekvenser for parkering

Appendiks 3: Oversigt over temaer og foreslåede initiativer i tidligere års parkeringsredegørelser

Appendiks 4: Undersøgelse af søgetrafik

Appendiks 5: Holdningsanalyse på parkeringsområdet



# INDLEDNING

## PARKERING 2018

Parkeringsredegørelse 2018 giver et overblik over parkeringsområdet i København samt et beslutningsgrundlag frem mod de kommende budgetforhandlinger. Redegørelsen retter fokus mod, hvordan parkeringskapaciteten kan udnyttes bedre, og hvordan indpendling i bil kan reduceres. Dette kan være med til at lette det pres, der er på parkeringskapaciteten i København og dermed øge fremkommeligheden.

Antallet af biler vokser fortsat i København, hvilket afspejles i en stigende parkeringsbelægning i aften- og nattetimerne og et støt stigende antal beboerlicenser i alle licenszoner i betalingsområdet.

Forvaltningens vurdering er, at København ikke alene kan bygge sig ud kapacitetsudfordringerne på parkeringsområdet. Derfor er der i årets parkeringsredegørelse fokus på tiltag om at øge regulering af parkeringsområdet, herunder forslag om forhøjet beboerlicens og timetakster samt udvidelse af betalingsparkering.





# SAMMENFATNING

## STATUS OG DATA

Antallet af privatejede biler vokser fortsat i København. Dette afspejles i en stigende parkeringsbelægning i aften- og nattetimerne og et støt stigende antal beboerlicenser i alle licenszoner i betalingsområdet.

I dag er der flere aktive erhvervs- og beboerlicenser, end der er offentlige parkeringspladser i betalingsområdet (rød, grøn, blå og gul zone). De seneste opgørelser viser, at der er ca. 4.000 flere registrerede biler og i alt ca. 1.300 flere aktive erhvervs- og beboerlicenser, end der er offentlige parkeringspladser inden for betalingsområdet. En undersøgelse foretaget af COWI på Vesterbro og Østerbro viser at ca. 25% af alle parkerede biler holder på den samme plads på gaden fra mandag til fredag uden at være i brug.

Der er ca. 125.600 registrerede offentlige parkeringspladser i København, hvoraf ca. 52.000 ligger indenfor betalingsområdet. Rambøll har vurderet, at der derudover er ca. 70.000 private parkeringspladser i Københavns Kommune, hvoraf ca. 5.600 ligger i privatejede parkeringshuse med offentlig adgang. Hvis udviklingen fortsætter som hidtil, vil differencen mellem antallet af offentlige parkeringspladser og antallet af biler i betalingsområdet vokse til ca. 7.500 frem mod 2025. Det forventes, at antallet af licenser vil følge samme udvikling.

## UDFORDRINGER

Etablering af nye parkeringspladser i den tætte by, hvor parkeringsudfordringerne er størst, kan stort set kun lade sig gøre ved at bygge nye underjordiske parkeringsanlæg. Forundersøgelser af parkeringsanlæg i Baggesensgade, på Otto Krabbes Plads, Fridtjof Nansens Plads, Dantes Plads og Jarmers Plads samt på Strandboulevarden ved Randersgade viser, at der samlet set vil kunne tilvejebringes op mod 1.700 nye pladser, hvis pladserne etableres i underjordiske, fuldautomatiske anlæg. Etablering af de 1.700 pladser vil koste ca. 1,6 mia. kr. i anlæg (ekskl. risikotillæg og interne udgifter i kommunen, herunder til projektlejelse). Gennemsnitsprisen for etablering af en underjordisk parkeringsplads i den tætte by (i et fuldautomatisk anlæg) ligger på 0,8-1,2 mio. kr..

Erfaringer fra tidligere tyder på, at en forøgelse af parkeringskapaciteten koblet med lav beboerlicens og kort søgetid efter en parkeringsplads, jf. appendiks 4, vil betyde, at endnu flere københavnere vælger at anskaffe en bil og dermed på sigt yderligere øge behovet for etablering af parkeringspladser. Forvaltningens vurdering er derfor, at København ikke alene kan bygge sig ud kapacitetsudfordringerne på parkeringsområdet.

Der er med de nuværende takster for parkering ikke skabt incitament for københavnere til at parkere på private pladser eller overveje alternative transportformer. Derfor

er den mest kosteffektive måde at skabe mere parkeringskapacitet på, at forhøje takster og licenser samt udvide betalingsområdet.

## TEMAER

Temaerne i årets redegørelse er "Bedre udnyttelse af eksisterende kapacitet" og "Reduktion af indpendling i bil". Under begge temaer er der fokus på initiativer med forslag til øget regulering som værktøj til at håndtere udfordringerne med parkering på.

Årets redegørelse indeholder ikke initiativer med henblik på etablering af nye parkeringspladser i konstruktion, da der allerede foreligger forundersøgelser vedrørende etablering af nye parkeringsanlæg i København.

## SAMMENHÆNG MED ANDRE INDSATSER

Udover at håndtere udfordringer med parkering er øget regulering også et middel til at nå kommunens mål i KBH2025 Klimaplanen om CO<sub>2</sub>-neutral by i 2025 og mål i Fællesskab København om, at minimum 75 % af alle ture skal foregå i gang, med cykel og i kollektiv transport, dvs. at bilandelen af alle ture derfor maksimalt må udgøre 25 %. Dertil kommer Kommuneplanens langsigtede mål for fordeling af ture, hvor mindst 1/3 foregår på cykler, 1/3 med kollektiv trafik og højst 1/3 med bil.

De seneste tal for fordeling af ture viser, at andelen af bilture ligger på 43 % i forhold til målet om, at højst 1/3 af den kørende transport foregår i bil. Tallet har været mere eller mindre uforandret de seneste 5-10 år med en svag stigning fra 2015 til 2016 (trafiktal for 2017 foreligger endnu ikke). På trods af de initiativer, der allerede er gennemført med Klimaplanens Roadmap, er det ikke lykkedes at knække kurven for udviklingen i biltrafikken. Hertil kommer, at der grundet fejl i emissionsfaktorerne i tidligere beregninger på transportområdet skal reduceres yderligere 58.000 ton CO<sub>2</sub>. Det er derfor Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering, at det er nødvendigt at supplere initiativerne i Klimaplanens Roadmap, hvis målsætningen om en CO<sub>2</sub>-neutral by skal nås. De foreslåede initiativer om øget regulering på parkeringsområdet i denne redegørelse supplerer initiativerne i Klimaplanens Roadmap. Den samlede beregning af behovet for CO<sub>2</sub>-reduktion på transportområdet indgår i Midtvejsevalueringen, der forelægges Teknik- og Miljøudvalget i juni 2018.

Øget brug af regulering på parkeringsområdet kan give en umiddelbar reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen fra vejtrafik i København. Teknik- og Miljøforvaltningens første bud på beregninger viser, at den foreslåede øgede regulering på parkeringsområdet i redegørelsen kan reducere CO<sub>2</sub>-udledningen fra vejtrafik i København med mellem 5.500-10.300 ton om året afhængigt af, hvor meget prisen på beboerlicenser sættes op. Hertil kommer en effekt af øgede



---

timetakster for parkering i betalingszonen, som der på nuværende tidspunkt ikke findes beregninger for. Effekten af den øgede regulering vil imidlertid aftage på sigt med mindre den følges op af løbende forhøjelser af prisniveauet eller/samt nedjustering af antallet af parkeringspladser.

Et eksempel på en effekt, der hurtigt er aftaget, er udviklingen i gul zone, hvor der blev indført betalingsparkering den 1. marts 2017. Den umiddelbare effekt var markant med et gennemsnitligt fald på 20 % i parkeringsbelægningen. Blot et år efter er effekten dog stort set aftaget. Forvaltningen vurderer, at det primært skyldes, at beboerne i området har fået lettere ved at finde ledige parkeringspladser og derfor har fået større incitament til at parkere på gaden i stedet for at parkere i private anlæg samt at bilejerskabet er steget. Hvis CO<sub>2</sub>-effekten skulle have været bibeholdt, er det forvaltningens vurdering, at prisen på en beboerlicens skulle have været sat op eller antallet af parkeringspladser reduceret proportionalt med den lavere efterspørgsel umiddelbart efter etableringen af gul zone.

#### **Oversigt over forslag til mulige initiativer på parkeringsområdet**

I det følgende skema beskrives initiativerne i de to temaer "Bedre udnyttelse af eksisterende kapacitet" og "Reduktion af indpendling i bil", herunder virkemidler, effekter og økonomi. Når Teknik- og Miljøudvalget har taget parkeringsredegørelsen til efterretning, udarbejder Teknik- og Miljøforvaltningen frem mod Budget 2019 konkrete oplæg for de otte initiativer, der indgår i redegørelsen.





**TEMA 1: BEDRE UDNYTTELSE AF EKSISTERENDE KAPACITET**

**STATUS/DATA:** Antallet af privatejede biler i København stiger fortsat, hvilket øger presset på gadeparkeringen i store dele af byen. Forhøjelse af beboerlicensen kan bevirke en bedre udnyttelse af private parkeringspladser samt få flere københavnere til at vælge alternativer til egen bil. De nuværende priser for en beboerlicens er op til 2-3.000 kr. billigere om måneden end privat parkering inden for betalingsområdet. Øvrige initiativer under tema 1 kan optimere antallet af parkeringspladser samt medføre bedre udnyttelse af eksisterende pladser for begrænsede midler.

<b>Virkemiddel og effekt</b>	<b>Anlægsøkonomi<sup>1</sup></b>
1. Forhøjelse af pris på beboerlicenser. Effekt: Vil sikre en større udnyttelse af privat parkering og øge incitamentet til at vælge alternativer til egen bil, hvilket øger tilgængeligheden til ledige parkeringspladser. Opjustering til 6.000 kr. pr. år vurderes at medføre, at 3.500 borgere fravælger en beboerlicens. Opjustering til 10.000 kr. pr. år vurderes at medføre, at ca. 6.100 borgere fravælger en beboerlicens. Forvaltningen anbefaler en opjustering fra 1.175 kr. til 10.000 kr. pr. år for at opnå en umiddelbar mærkbar effekt på parkeringspresset samt reduktion af CO <sub>2</sub> -udledningen. Samtidig foreslås det, at der gives miljørabat på 5.000 kr. om året til biler, der ikke udleder lokal emission (pt el- og brintbiler). Anlægsmidler skal anvendes til omlægning af prisstruktur.	0,3-0,5 mio. kr.
2. Åbning af yderligere 150 parkeringspladser ved kommunale institutioner i gul zone og randzone til blå zone med høj belægning. Effekt: Forbedrer parkeringsmuligheder for beboere i aften- og nattetimer, hvor presset på parkering er højest.	0,5 mio. kr.
3. Regelforenkling og bedre parkeringsinformation – pulje til bedre skiltning og afmærkning samt etablering af tidsbegrænsning og ensretning af beboerparkering i Kødbyen. Effekt: Forbedrer parkeringsinformationen i byen og henviser byens borgere og besøgende til lovlige parkeringspladser.	1,5-2,0 mio. kr.
4. Screening af mulighed for parkeringsoptimering ved Metro Cityringens stationer samt i området omkring Bardenflethsgade. Effekt: Afklarer hvorvidt og til hvilken økonomi det er muligt at øge antallet af parkeringspladser på gaden.	1 mio. kr.
5. Udvidelse af tælleområdet, så der skabes et kvalificeret grundlag for, hvordan parkeringsudfordringer løses fremover i hele byen. Effekt: Bedre parkeringsforhold i hele byen ved, at den fremadrettede udvikling af parkeringsområdet baseres på et mere detaljeret datagrundlag.	0,5 mio. kr.

**TEMA 2: REDUKTION AF INDPENDLING I BIL**

**STATUS/DATA:** Med den forventede befolkningstilvækst i København og dermed et generelt øget trafikbehov og bilejerskab kan udfordringen med at finde tilstrækkelig parkeringskapacitet bl.a. løses ved initiativer, der får indpendlere til at vælge andre transportformer

<b>Virkemiddel og effekt</b>	<b>Anlægsøkonomi<sup>1</sup></b>
6. Udvidelse af betalingsparkering til områder med parkeringspres Effekt: Skaber incitament for indpendlere til at benytte andre transportformer end bil og reducerer dermed presset på den eksisterende parkeringskapacitet.	50 mio. kr.
7. Forhøjelse af pris for timeparkering Effekt: Skaber incitament for indpendlere til at benytte andre transportformer end bil og reducerer dermed presset på den eksisterende parkeringskapacitet. En takstændring på +15 % vil medføre en ændring af efterspørgslen på parkering på -10 %.	0,25 mio. kr.
8. Etablering af samarbejde på tværs i regionen om Parker og Rejs-anlæg Effekt: Afklaring af potentiale for konkrete parkér og rejs-anlæg i hovedstadsområdet samt udvikling af en model for kommunal medfinansiering af Parkér og Rejs-anlæg uden for København.	1,2 mio. kr.

<sup>1</sup>For hvert initiativ er der opgivet prisoverslag for anlægsøkonomi, herudover kommer driftsudgifter og indtægter fra betalingsparkering.

# STATUS OG UDVIKLING PÅ PARKERINGSOMRÅDET

## PARKERINGSPLADSER

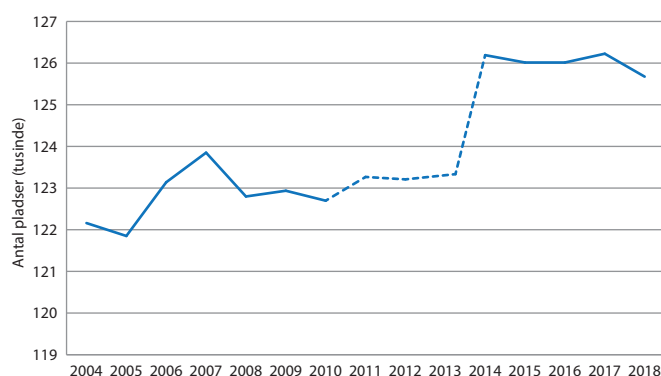
### Antallet af registrerede parkeringspladser

Der har været en stigning i det samlede antal af offentlige parkeringspladser, registreret af Teknik- og Miljøforvaltningen, fra 2004 til i dag. I det seneste år er der imidlertid sket et lille fald. Der er således ca. 125.600 registrerede offentlige parkeringspladser i hele København ved opgørelse i januar 2018, hvoraf ca. 52.000 offentlige parkeringspladser ligger i betalingsområdet, se figur 1.

Nedgangen i antallet af offentlige registrerede parkeringspladser fra 2017-2018 svarer til et fald på ca. 0,3 % af den samlede registrerede offentlige kapacitet. Ændringerne skyldes summen af projekter med konsekvenser for parkering, hvad angår oprettelser og nedlæggelser. Det er f.eks. ændret afmærkning i forbindelse med udkørsler, fodgængerfelter, svingbaner, busbaner og busstop o.l., sikker skolevejsprojekter, cykelstiprojekter, vejoplægning og meget mere. Herudover overgår en del af den offentlige parkeringskapacitet løbende til privat parkering, hvormed den fjernes fra registreringen af offentlige pladser. Det kan blandt andet skyldes, at pladserne er placeret på en privat matrikel, men hvor grundejer ikke længere ønsker offentlig tilgængelighed. Ligeledes kan det være i forbindelse med nybyggeri i områder, hvor der førhen var registreret parkering på overfladen, som efterfølgende er overflyttet til privat grund jf. kommunalplanens rammer for parkering i forbindelse med nybyggeri.

I tillæg til de offentlige parkeringspladser er der ifølge en rapport fra Rambøll fra 2016 ca. 70.000 private parkeringspladser i København. De private parkeringspladser dækker over alt fra private indkørsler og parkeringsarealer i gårde, til underjordiske parkeringshuse og parkeringskældre i forbindelse med byggeri. En del af de private parkeringspladser ligger i forbindelse med statslige bygninger og kommunalt ejede bygninger såsom skoler, institutioner, kultur og idrætsfaciliteter mm. Endvidere er ca. 5.600 af de private pladser i anlæg med offentlig adgang, hvoraf de fleste ligger i Indre By.

**FIGUR 1: UDVIKLING I ANTAL OFFENTLIGE REGISTREREDE P-PLADSER**



## OFFENTLIGE VS. PRIVATE PARKERINGSPLADSER

### Offentlige parkeringspladser

Parkeringspladser, som er tilgængelige for alle, på kommuneveje, private fællesveje og i kommunale parkeringsanlæg i såvel som uden for betalingszone. Dette svarer til de områder, hvor der i dag pågår offentlig parkeringskontrol.

### Private parkeringspladser

Parkeringspladser uden offentlig adgang i private indkørsler, parkeringsarealer i gårde, underjordiske parkeringshuse og parkeringskældre i forbindelse med byggeri. En del af de private pladser ligger i forbindelse med kommunalt ejede bygninger som skoler og institutioner.

### Private parkeringspladser med offentlig adgang

Parkeringspladser i kommercielle anlæg, som er tilgængelige for alle mod betaling.

### Kortlægning af parkeringspladser

Teknik- og Miljøforvaltningen opgør kun antallet af offentlige parkeringspladser. Antallet af offentligt tilgængelige parkeringspladser i København skal altid betragtes som et vejledende tal. På grund af en række fejlkilder, som ikke mindst skyldes, at byen konstant udvikler sig, kan det ikke forventes, at antallet af registrerede parkeringspladser stemmer 1:1 med virkeligheden. Jo længere man går tilbage i tid, desto større bliver usikkerhederne. Det skyldes bl.a. ændringer i opgørelsesmetode, digitalisering af parkeringsregistret, ændringer i infrastruktur samt ændringer i færdselsloven som f.eks. indførelse af 10-meter reglen (forbud mod at parkere under 10 meter fra den tværgående kørebane). Det kan derfor være vildledende at sammenligne opgørelser fra tidligere år med tal fra senere år.



## ANTAL AF KØRETØJER HJEMMEHØRENDE I KØBENHAVN

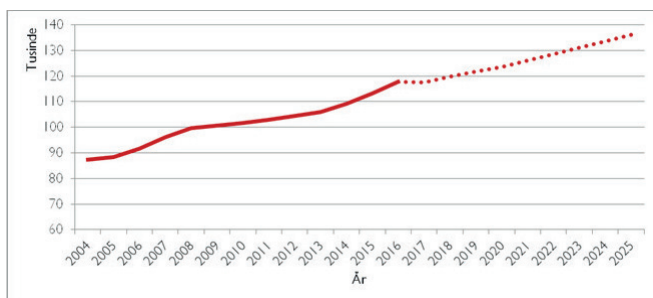
Hvert andet år får Københavns Kommune opdaterede tal på bilbestanden i København. Næste opdatering kommer i sommeren 2018, hvorfor der ikke kan præsenteres nye data, men alene regnes videre ud fra seneste års udviklingstendenser.

Nedenstående er den fremskrevne udvikling på baggrund af data fra 2004 til 2016.

### Antallet af biler

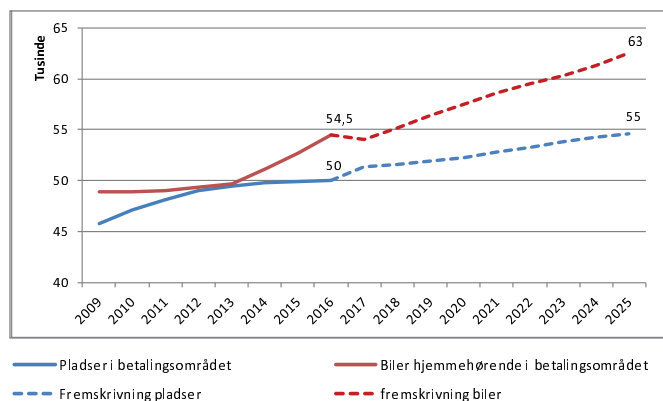
Antallet af biler i København er støt stigende siden 2004. Der er således ca. 120.000 biler hjemmehørende i København i 2018 mod knap 90.000 i 2004.

**FIGUR 2: FREMSKRIVNING FOR UDVIKLING I ANTALLET AF BILER 2017-2025**



Det nuværende antal offentlige parkeringspladser i kommunen kan ikke dække behovet for parkering. Fortsætter væksten i antallet af køretøjer som hidtil, vil differencen mellem offentlige parkeringspladser og privatejede biler i betalingsområdet vokse til ca. 7.500 parkeringspladser i 2025. Tallene tager ikke højde for, at en del bilister i betalingsområdet har adgang til privat parkering.

**FIGUR 3: FREMSKRIVNING FOR UDVIKLING I ANTALLET AF BILER OG P-PLADSER I BETALINGSOMRÅDET 2017-2025**



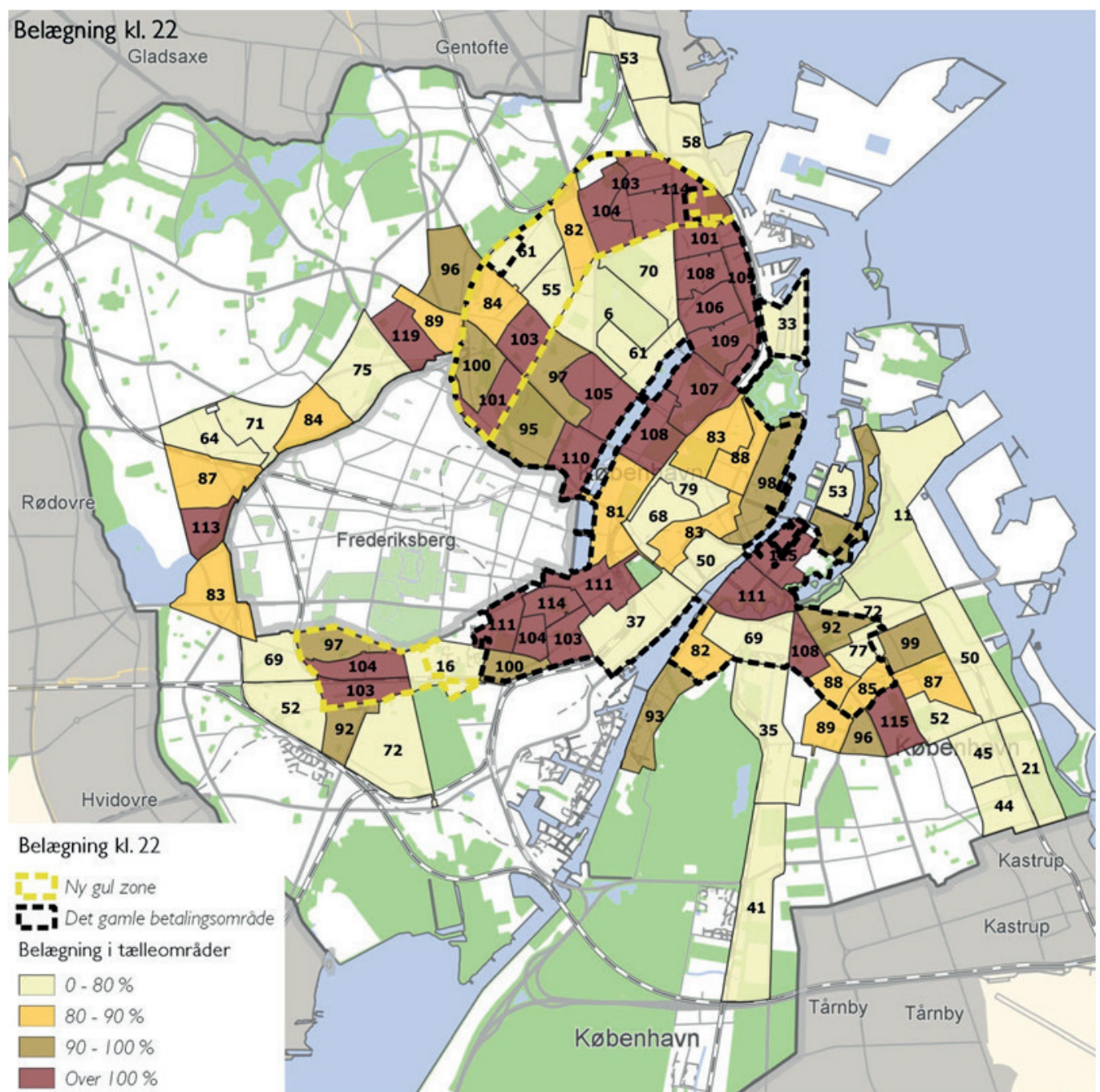


## BELÆGNING

### Parkeringsbelægning kl. 22 på en hverdag

Kort 1 nedenfor viser parkeringsbelægningen kl. 22 på en hverdag i oktober 2017. Der tælles også kl. 12 og kl. 17, men det vurderes, at tællingen kl. 22 er den, der bedst illustrerer, hvordan parkeringssituationen opleves for beboerne.

### KORT 1: PARKERINGSBELÆGNING KL. 22 VED SENESTE TÆLLING I OKTOBER 2017





### Udviklingen i parkeringsbelægningen i 2017-2018

I marts 2017 blev betalingsområdet udvidet med ny gul zone (se kort 1), og det har haft betydning for parkeringsbelægningen. En måned efter zonen var etableret, registreredes et væsentligt fald i belægningen både i dag- og aften timerne.

Dronefotos 1 og 2 (se side 11) fra før og efter gul zone viser tydeligt den umiddelbare effekt af gul zone. Billederne er taget kl. 12 og viser dermed hovedsageligt effekten på indpendling og andre besøgende.

I gennemsnit over døgnet var der op mod 20 % færre biler i gul zone umiddelbart efter etableringen. Kort 2 (side 12) illustrerer udviklingen i parkeringsbelægningen kl. 22 på en hverdag umiddelbart før og efter, at gul zone trådte i kraft. Tællingen kl. 22 viser hovedsageligt effekten på beboerparkering.

Væksten i antallet parkerede biler i naboområderne til gul zone var samtidigt væsentlig mindre end den fortrængning, der skete i gul zone. Det indikerer, at en del bilister ændrede transportmiddel/vane.

Belægningen i gul zone er dog steget det seneste halvår. Store dele af gul zone har igen en parkeringsbelægning

på 100 % eller derover i aften timerne (se kort 3, side 13). Det skyldes bl.a. en vækst i antallet af beboerlicenser i gul betalingszone. Se nærmere under afsnittet om licenser og licenszoner på side 15.

Nærmere information om udviklingen før og efter findes i notatet om "Effekt af betalingsparkering på belægning i ny Gul Zone" på TMU-portal den 4. september 2017.

Det tredje dronefoto, der er fra marts 2018, illustrerer belægningsgraden et år efter indførelse af gul zone (side 11). Fotoet er ligesom før- og efterbilledet (dronefoto 1 og 2) taget kl. 12 og illustrerer, at der fortsat er en effekt af at have indført betalingsparkering ift. indpendlere og andre besøgende. Kl. 22 er belægningsgraden på de viste gader imidlertid igen oppe på over 100 %.

**TABEL 1: EFFEKT PÅ ANTAL PARKEREDE BILER I GUL ZONE UMIDDELBART EFTER IMPLEMENTERING AF GUL ZONE (MARTS 2017)**

Område/tidspunkt	kl. 12	kl. 17	kl. 22
Udvikling gul	-3545	-2460	-1644
Udvikling randzone	653	614	734
Udvikling fra regnet vækst i randzonen	-2892	-1846	-910



**DRONEFOTO 1: FØR-BILLEDE YDRE ØSTERBRO VED BECHGAARDSGADE PÅ HVERDAG KL. 12 I FEBRUAR 2017 (FOTO, COWI)**



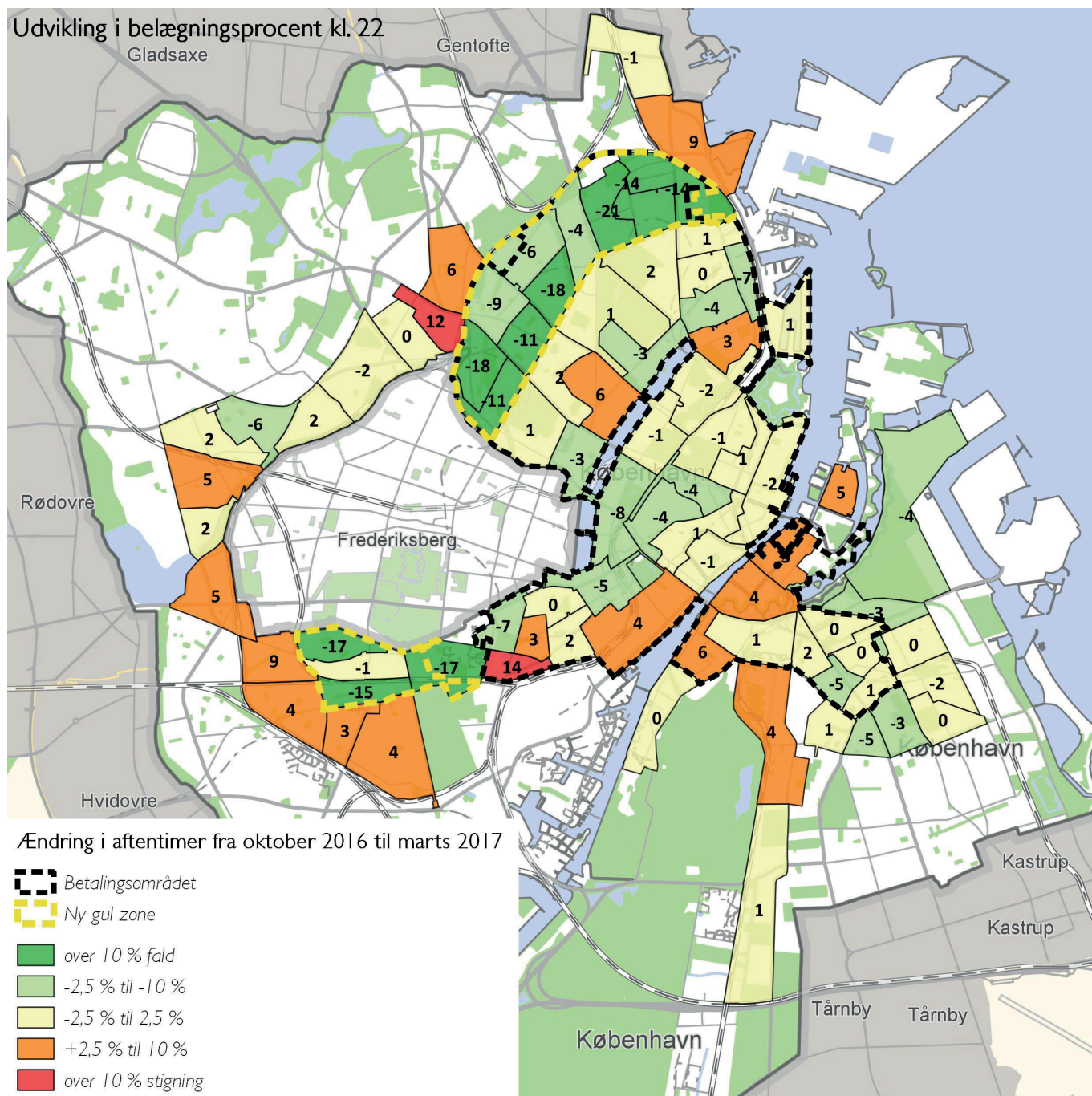
**DRONEFOTO 2: EFTER-BILLEDE YDRE ØSTERBRO VED BECHGAARDSGADE PÅ HVERDAG KL. 12 I MAJ 2017 (FOTO, COWI)**



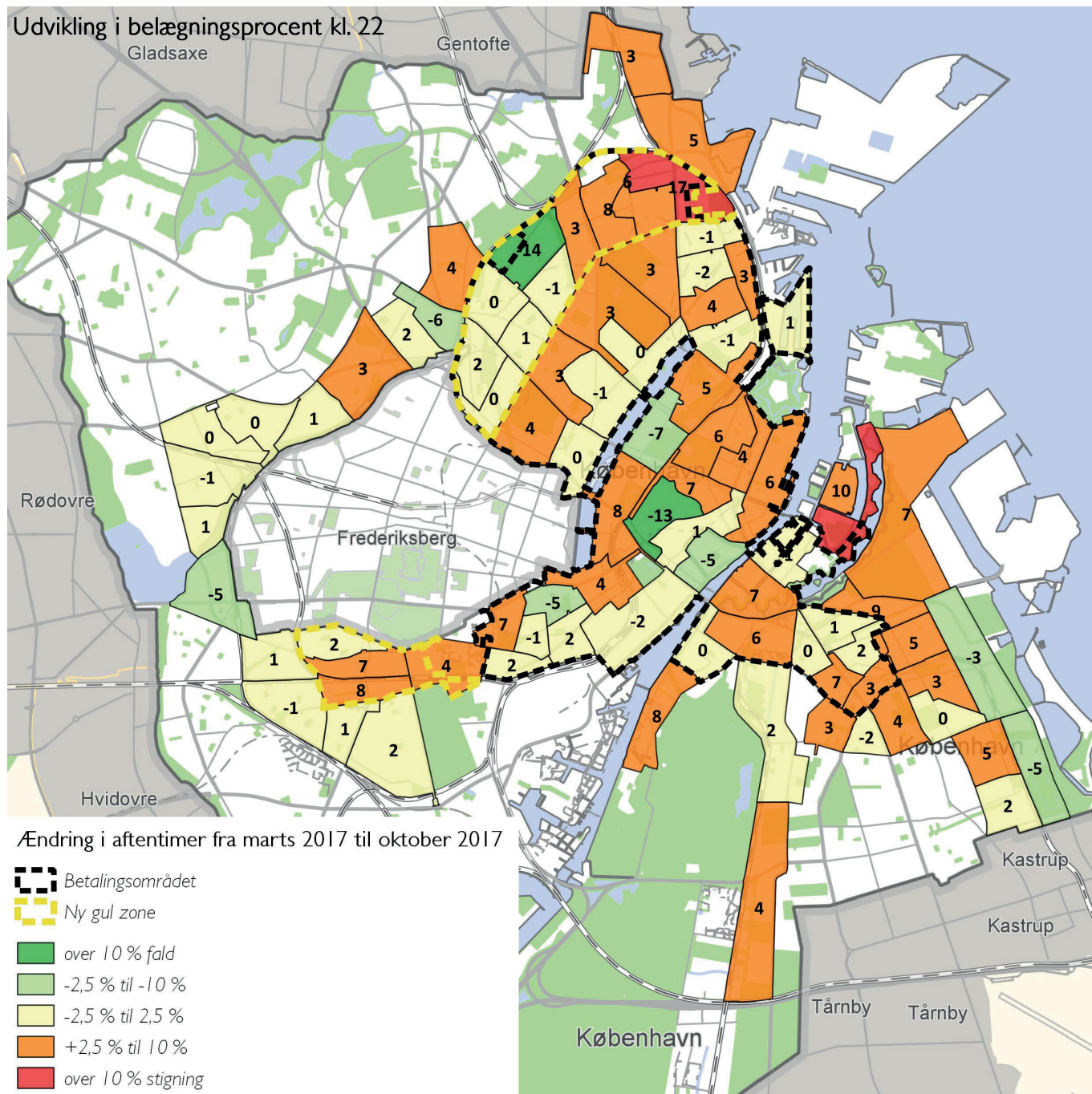
**DRONEFOTO 3: BILLEDE YDRE ØSTERBRO VED BECHGAARDSGADE PÅ HVERDAG KL. 12 I MARTS 2018 (FOTO, COWI)**



## KORT 2: ÆNDRING I BELÆGNINGSPROCENT KL. 22 FRA OKTOBER 2016 TIL MARTS 2017



### KORT 3: ÆNDRING I BELÆGNINGSPROCENT KL. 22 FRA MARTS 2017 TIL OKTOBER 2017





## SØGETRAFIK

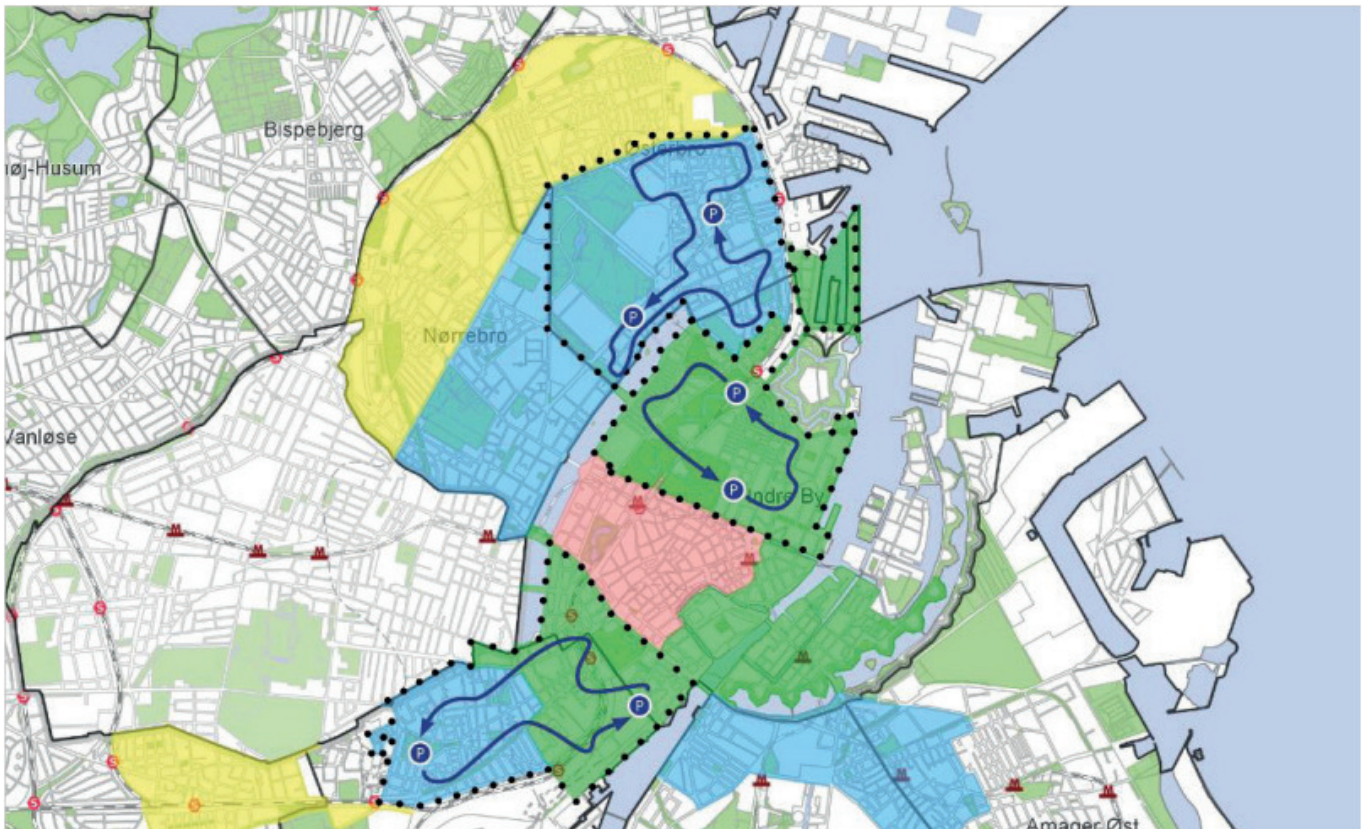
I forbindelse med indførelsen af et henvisningssystem, der skal hjælpe bilister i København med at finde en ledig parkeringsplads; "Smart parkering" (besluttet af Borgerrepræsentationen med Budget 2016), har Raw Mobility i samarbejde med MOE/Tetraplan for Teknik- og Miljøforvaltningen gennemført en undersøgelse af søgetiden i København i forbindelse med parkering.

Undersøgelsen af søgetid er gennemført i delområder inden for betalingszonen og viser, at den gennemsnitlige søgetid er 1 min. og 50 sek. Gennemsnittet rummer, at mere end 70 % af bilisterne finder en parkeringsplads på under 2 min. på hverdage mellem kl. 8-24, men også, at den gennemsnitlige søgetid på søndage mellem kl. 20.00-22.00 på den indre del af Vesterbro er ca. 7 min. og 30 sek. Den gennemsnitlige gangafstand fra parkering til slutdestination er 160 m.

Ud fra undersøgelse er det endvidere blevet beregnet, at trafikken som følge af, at parkanterne søger efter en ledig parkeringsplads, i gennemsnit udgør ca. 3,1 % af den samlede trafik.

Undersøgelsen er vedlagt i appendiks 4.

## KORT 4: OMRÅDER PÅ ØSTERBRO, VESTERBRO OG INDRE BY, HVOR PARKERINGERNE I UNDERSØGELSEN AF SØGETRAFIK ER FORETAGET



## LICENSER OG LICENSZONER

Nedenstående opgørelser af licenser er baseret på data-træk fra 8. januar 2018.

### Beboerlicenser

Der er ca. 52.000 aktive beboerlicenser i betalingsområdet i København.

### Erhvervslicenser

Der er ca. 1.200 aktive erhvervslicenser i København. En sådan licens koster 3.015 kr. pr. år og giver lov til at parkere virksomhedens køretøjer i et afgrænset område tæt ved virksomhedens adresse.

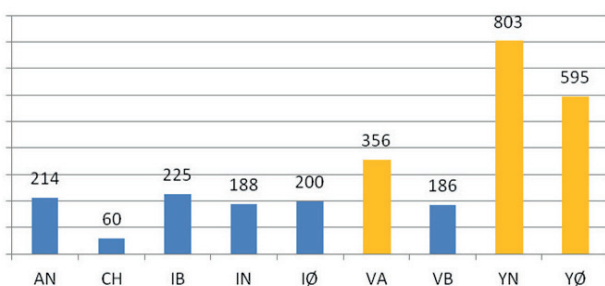
Hertil kommer ca. 850 licenser udstedt til politiets køretøjer, 16 'Erhvervslicens Plus', samt 43 licenser til Teknik- og Miljøforvaltningens køretøjer, der alle gælder i hele byen. Politiets tjenestekøretøjer er undtaget de almindelige bestemmelser for standsning og parkering i færdselslovens § 30. Der er udstedt licenser til tjenestekøretøjerne for at undgå, at de bliver pålagt ved en fejl (det er ikke alle politiets køretøjer, der har blå blink og politi skrevet på siden). 43 licenser udstedt til Teknik- og Miljøforvaltningen er udstedt til de køretøjer der anvendes i forbindelse med parkeringskontrol og drift af P-automaterne. I forbindelse med omstillingstrategien skal parkeringsvagterne til at cykle ud til kontrolområderne. Derved afvikles en del af TMF køretøjerne og antallet af TMF licenser vil derfor falde i løbet af det kommende år.

### Bil nr. 2 og derover

Ca. 4.500 husstande i betalingsområdet har licens til mere end én bil. Der er ikke begrænsning på antallet af beboerlicenser per husstand, dog kan der kun tildeles én beboerlicens per voksen over 18 år i husstanden. Prisen per licens er den samme, uanset hvor mange biler en given husstand har.

- 242 husstande har licens til mere end 2 biler
- 24 husstande har licens til mere end 3 biler

**FIGUR 4: UDVIKLING I ANTALLET AF LICENSER (LICENSZONER I GUL ZONE ER MARKERET MED GUL)**



Se forklaring på zonernes forkortelser i tabel 2, s. 16

### Presset på de offentlige parkeringspladser stiger

Antallet af beboerlicenser er steget med 2.827 de sidste 8 måneder i 2017, dvs. i perioden efter etablering af gul zone. Langt de fleste af de beboere, som parkerede på gaden før etablering af gul zone, antages at have anskaffet en beboerlicens i løbet af de første 4 måneder i 2017. Nye beboerlicenser i gul zone udgør 1.754 ud af den samlede stigning på 2.827 i hele kommunen. Dermed ser det ud til, at det fald i belægningen, som gul zone resulterede i, allerede et år efter etablering er udlignet et stigende antal beboere, der benytter offentlige arealer til parkering.

Teknik- og Miljøforvaltningen kan endnu ikke konkludere, om den markante stigning i beboerlicenser i gul zone hovedsageligt skyldes nye biler, eller om stigningen i beboerlicenser også er kommet, fordi beboerne efter indførelse af betalingszonen har fået nemmere ved at finde en ledig parkeringsplads på gaden og derfor nu i højere grad parkerer på gaden i stedet for at parkere i private anlæg. Forvaltningen har kendskab til, at beboere i gul zone har opsagt lejemål for privat parkering og i stedet parkerer på gaden med en beboerlicens, der er billigere end det private lejemål. Forvaltningen har dog ikke kendskab til omfanget af, hvor mange beboere, der har flyttet deres parkering fra privat lejemål ligesom forvaltningen heller ikke har kendskab til antallet af private parkeringspladser i gul zone. Opdaterede data for bilbestanden i København bliver tilgængelige i løbet af sommeren 2018 og forventes at kunne afklare, hvor mange nye biler der er kommet i gul zone.

### Ledig parkeringskapacitet i private anlæg

I de private parkeringsanlæg i København med offentlig adgang er der ca. 5.600 pladser, hvoraf de fleste ligger i Indre By. Belægningsgraderne i disse anlæg er lavere end belægningsgraden på de omkringliggende gader. Således ligger belægningsgraderne i de private anlæg med offentlig adgang på mellem 60-70 % om dagen og er sjældent over 20 % om natten.

Teknik- og Miljøforvaltningen har kendskab til, at en del af de pladser, som er anlagt til beboer- og virksomhedsparkering i forbindelse med nybyggeri, ikke anvendes til formålet, men i stedet lejes ud til andre formål. Forvaltningen kender imidlertid ikke omfanget og vil derfor i 2018 søge at få kortlagt, i hvor stort omfang dette er tilfældet. Forvaltningen vil ligeledes søge at afdække, hvor vidt den lavere udnyttelsesgrad til beboerparkering skyldes parkering på gaden eller, om det i nogle områder skyldes, at beboerne har et lavere bilejerskab og dermed ikke har brug for en parkeringsplads. Uden for byudviklingsområderne tyder de høje belægningsgrader kl. 22 på, at beboerne hovedsageligt parkerer på gaden i stedet for i private anlæg. Forvaltningen har imidlertid ikke oplysninger om, hvor mange private parkeringspladser, der er i de forskellige områder i byen.



Ifølge en rapport fra Rambøll fra 2016 er der samlet set ca. 70.000 private parkeringspladser i København. I nye byudviklingsområder, hvor muligheden for at parkere på gaden er begrænset, indikerer en lav udnyttelsesgrad, at bilejerskabet i disse områder er lavere end det niveau, som afspejles i de parkeringsnormer, der er stillet krav om i den gældende kommuneplan. Forvaltningen vil anvende afdækning af udnyttelsesgraden i private anlæg i arbejdet frem mod Kommuneplan 2019 til eventuelt forslag om justering af parkeringsnormen samt i næste års redegørelse forelægge, hvordan kommunal praksis kan ændres, så anvendelsen af private parkeringsanlæg øges frem for parkering på gaden.

### Licenser og parkeringspladser

Der er samlet set udstedt ca. 1.300 flere licenser til beboere og erhverv, end der er offentlige parkeringspladser i betalingsområdet.

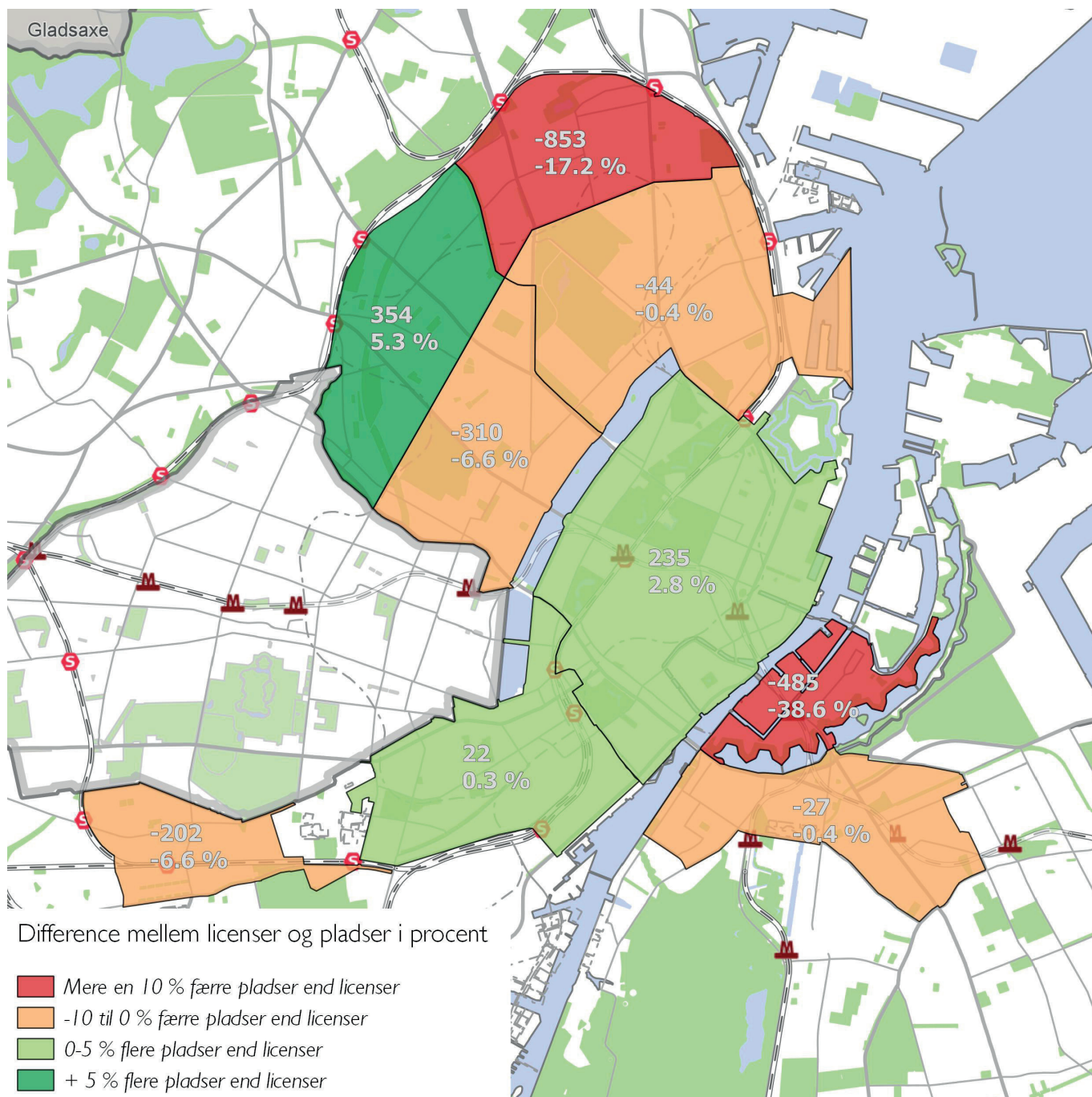
Differencen mellem antallet af offentlige parkeringspladser og antal licenser er størst på Christianshavn, hvor der er udstedt knap 40 % flere beboerlicenser, end der er offent-

lige parkeringspladser indenfor licenszonen (CH). De mange beboerlicenser afspejles i høje belægningsgrader især om aftenen/natten. Flere beboere med licens parkerer dog formentlig også uden for betalingszonen samt på private pladser, når det ikke er muligt at finde ledig parkering på gaden inden for egen beboerzone.

**TABEL 2: ANTAL OFFENTLIGE PARKERINGSPLADSER OG LICENSER I BETALINGSOMRÅDET**

Opdt. 08-01-2018	Antallet af licenser i forhold til antallet af parkeringspladser i de forskellige licenszoner					
Antal licenser	Beboerlicenser	Erhvervslicenser	Antal licenser total	Antal pladser	Diff	Licenser i forhold til offentlige parkeringspladser
<b>IB - Indre By</b>	7787	352	8139	8374	235	2,8 %
<b>CH - Christianshavn</b>	1708	35	1743	1258	-485	-38,6 %
<b>IØ - Indre Østerbro</b>	9705	301	10006	9962	-44	-0,4 %
<b>YØ - Ydre Østerbro</b>	5716	85	5801	4948	-853	-17,2 %
<b>IN - Indre Nørrebro</b>	4909	87	4996	4686	-310	-6,6 %
<b>YN - Ydre Nørrebro</b>	6296	85	6381	6735	354	5,3 %
<b>VB - Vesterbro</b>	6535	117	6652	6674	22	0,3 %
<b>AN - Amager Nord</b>	6090	83	6173	6146	-27	-0,4 %
<b>VA - Valby</b>	3204	70	3274	3072	-202	-6,6 %
<b>I alt</b>	<b>51950</b>	<b>1215</b>	<b>53165</b>	<b>51855</b>	<b>-1310</b>	<b>-2,5 %</b>

## KORT 5: FORHOLDET MELLEM ANTALLET AF OFFENTLIGE PARKERINGSPLADSER OG ANTALLET AF LICENSER



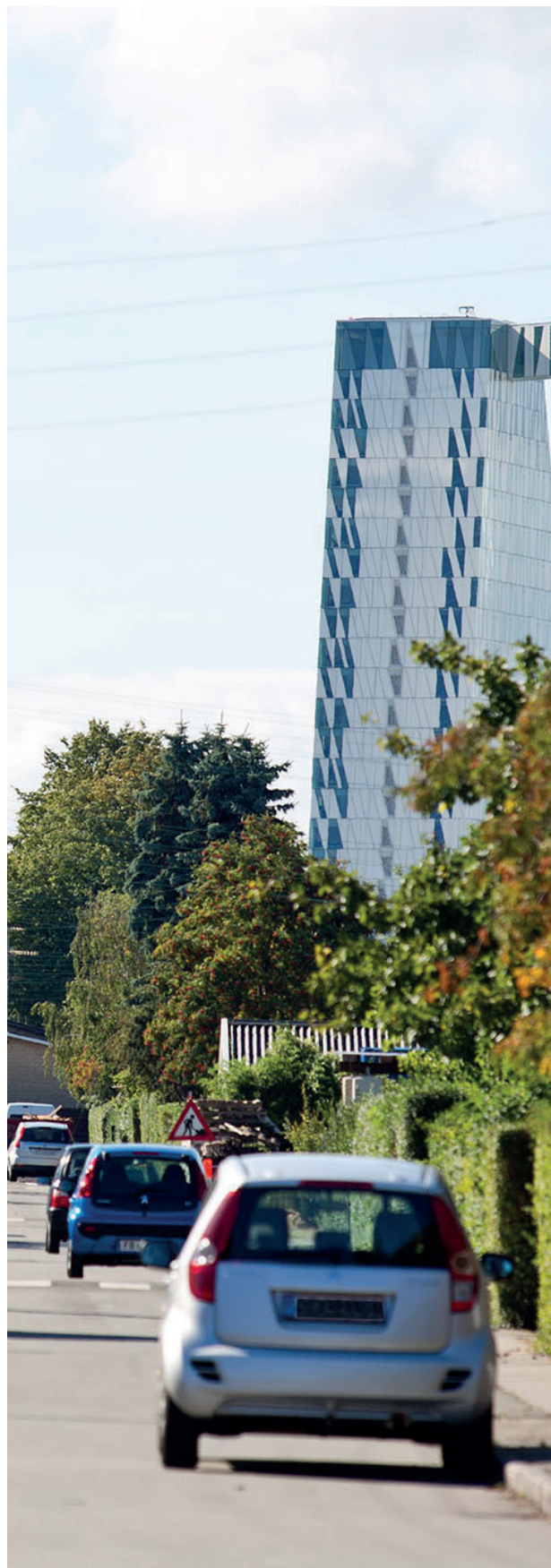
Tallene på kortet viser differensen mellem licenser og pladser, mens procenter viser andelen af det samlede antal parkeringspladser, som differensen udgør.



## **HOLDNINGSUNDERSØGELSE PÅ PARKERINGSOMRÅDET**

I efteråret 2017 gennemførte COWI på vegne af Teknik- og Miljøforvaltningen en holdningsanalyse på parkeringsområdet. Målet med undersøgelsen var at undersøge holdninger blandt alle borgertyper og ikke kun dem, som har bil. Endvidere fokuserer undersøgelsen både på bil- og cykelparkering. Undersøgelsen bygger på over 8.400 besvarelser, der er indsamlet i forskellige områder i København for at sikre, at holdninger fra så mange forskellige københavnere som muligt er repræsenteret. Resultaterne er opgjort på fem persontyper, som er sammensat på baggrund af boligtype, rådighed over bil, og om respondenter bor inden for eller uden for betalingszonen.

Undersøgelsen viser blandt andet, at en stor andel af respondenterne oplever, at mængden af bilparkeringspladser er passende. De, der oplever, at der er for få pladser, er københavnere i lejlighed med bil til rådighed især inden for betalingszonen. Samtidig er det – ikke overraskende – københavnere uden bil til rådighed, der oplever, at der er for mange parkeringspladser til biler. Til spørgsmål om københavnernes holdning til prioritering af byens rum, prioriterer både dem med og uden bil "træer og grønne områder" højest. Cykelstier har den næsthøjeste prioritet.



# TEMAER

Parkering 2018 indeholder to temaer, der er sammenfattet her og uddybet s. 20-24.

## TEMA 1:

Bedre udnyttelse af eksisterende parkeringskapacitet

Dronemålinger på Østerbro og Vesterbro, foretaget af COWI i 2016, viser, at hhv. 23 % på Østerbro og 26 % på Vesterbro af den samlede offentlige parkeringskapacitet i de to områder er optaget af parkerede biler, der som minimum holder det samme sted mandag til fredag. Dette tyder på, at en stor gruppe beboere har et lille behov for bil i hverdagen. Ca. 40 % af københavnere med beboerlicens betaler 100 kr. om året, hvilket ikke skaber incitament for beboerne til at fravælge langtidsparkering på gaden. Københavnerne står endvidere for 40 % af alle bilture, der krydser den ydre kommunegrænse. En indsats for at mindske antal bilture kan derfor med fordel rettes både mod besøgende og københavnere. Temaet indeholder derfor initiativer med forhøjelse af parkeringstakster, så der skabes større incitament til at fravælge parkering på gaden i København. I relation til dette tema foreslås initiativer, der kan optimere antallet af parkeringspladser, herunder bedre skiltning og afmærkning, åbning af kommunale pladser samt screening af muligheder for yderligere gadeparkering ved nye metrostationer og Bardenflethsgade.

## TEMA 2:

Reduktion af indpendling i bil

Temaet omhandler initiativer, som kan give pendlere, der kører på arbejde i København incitament til at vælge andre transportformer end bil. Med den forventede befolkningstilvækst i København og et medfølgende øget transportbehov samt øget bilejerskab kan udfordringen med at finde tilstrækkelig parkeringskapacitet mindskes ved initiativer, der får pendlere til at vælge andre transportformer. Tidligere erfaringer fra indførelse af takstforhøjelser i København samt internationale studier viser, at parkeringsrestriktioner og betalingsparkering er effektive redskaber til at påvirke brugen af bil i byen, herunder til indpendling.





## TEMA 1: BEDRE UDNYTTELSE AF EKSISTERENDE PARKERINGSKAPACITET

Tema 1 handler om, hvordan kommunen kan optimere brugen af den eksisterende parkeringskapacitet for at imødekomme en forventet vækst i antallet af beboere og i bilejerskabet. Afsnittet indeholder følgende fem initiativer:

1. Forhøjelse af pris på beboerlicenser
2. Åbning af yderligere kommunale pladser
3. Regelforenklning og bedre parkeringsinformation i byen
4. Screening af mulighed for parkeringsoptimering ved Metro Cityringens stationer samt i området omkring Bardenflethsgade
5. Udvidelse af tælleområdet

Befolkningen i København stiger med ca. 10.000 indbyggere om året. Det øgede indbyggertal samt forventning om forhøjet bilejerskab betyder, at der sker en generel vækst i transporten i København. Det er samtidig blevet ca. 15 % billigere (svarende til ca. 50.000 kr.) at anskaffe en mellemklassebil med de to afgiftsændringer, som Folketinget har besluttet i hhv. efterår 2015 og efterår 2017.

En analyse af biltrafikken i København udarbejdet af COWI marts 2018 viser, at københavnere står for 40 % af alle bilture, der krydser den ydre kommunegrænse. En indsats for at mindske antal bilture kan derfor med fordel rettes både mod besøgende og københavnere. Af analysen fremgår også, at halvdelen af de københavnere, der foretager bilture, i dag har under 0,6 km til en station. 90 % af københavnere har under 1,1 km til en station. Med åbning af Metro Cityringen vil afstandene for mange københavnere blive kortere.

Højere takster på licenser og gadeparkering vil påvirke, hvilket transportmiddel der vælges til at gennemføre en tur. Således vil højere parkeringspriser medføre, at flere fravælger bilen og i stedet vælger mere pladseffektive transportmidler, dvs. kollektiv trafik, cykel eller gang. Endvidere vil højere priser medføre et større incitament til at benytte den private parkeringskapacitet, som findes i hele byen, hvilket også vil betyde, at der skabes større incitament til, at private aktører fremadrettet investerer i parkeringskapacitet.

### 1. Forhøjelse af pris på beboerlicenser

De nuværende priser for beboerlicenser skaber ikke incitament for københavnere til at fravælge langtidsparkering på offentligt areal af deres private biler. Droneflyvninger, som blev foretaget mandag, onsdag og fredag i samme uge i 2016 over to områder på hhv. Vesterbro og Østerbro, viser, at 23 % på Østerbro og 26 % på Vesterbro af den samlede parkeringskapacitet i de to områder er optaget af parkerede biler, der som minimum holder det samme sted mandag til fredag. 40 % af københavnere med beboerlicens betaler 100 kr. om året for parkering inden for egen betalingszone pga. miljødifferentiering af beboerli-

censen. Erfaring fra tidligere justeringer af beboerlicenser i København (bl.a. i gul zone) samt analyser og forskning baseret på internationale erfaringer viser, at der skal ske en relativt stor ændring af prisniveauet på parkering, hvis en regulering skal medføre adfærdsændringer. Der henvises til erfaringer fra bl.a. Stockholm og Amsterdam samt forskning fra bl.a. DTU (Danmarks Tekniske Universitet) og UCLA (University of California, Los Angeles, herunder af professor i byplanlægning Donald Shoup). Endvidere skal denne ændring ske på én gang og ikke indføres løbende. Det er forvaltningens vurdering, at en mærkbar stigning af beboerlicensen umiddelbart vil mindske CO<sub>2</sub>-udledningen fra vejtrafik i København. Effekten vil imidlertid aftage på sigt med mindre prisstigningen følges op af løbende forhøjelser af prisniveauet eller/samt nedjustering af antallet af parkeringspladser. Som det fremgår af tabel 3 vil en stigning til 10.000 kr. om året for en beboerlicens medføre en umiddelbar effekt, eftersom antallet af beboerlicenser ifølge forvaltningens beregninger vil falde med ca. 6.100. Det vil medføre, at der inden for betalingsområdet vil forsvinde godt 10 % af de parkerede biler fra gaden. Teknik- og Miljøforvaltningens første bud på beregninger viser, at en forhøjelse af beboerlicensen til 10.000 kr. om året kan reducere CO<sub>2</sub>-udledningen med op til 4.500-6.800 ton. Hvis effekten skal være markant større, skal beboerlicensen stige til et prisniveau, der svarer til prisen for kommercielle private parkeringspladser, hvilket er op til 2.000-3000 kr. om måneden. Eftersom der er en mærkbar effekt ved en stigning til 10.000 kr. om året, anbefaler forvaltningen, at beboerlicensen i første omgang sættes op til 10.000 kr.

**TABEL 3: BEREGNEDE EFFEKTER AF ÆNDRING I PRISEN PÅ BEBOERLICENSER I NUVÆRENDE BETALINGSZONE**

Initiativ	Beskrivelse	Effekt: estimeret fald i antal udstedte licenser*
Scenarie 1	100 % stigning: fastholder miljødifferentieret licenspris.	400
Scenarie 2	300 % stigning: fastholder miljødifferentieret licenspris.	1.200
Scenarie 3	500 % stigning: fastholder miljødifferentieret licenspris.	2.000
Scenarie 4	Fast pris for beboerlicens 6.000 kr.	3.500
Scenarie 5	Fast pris for beboerlicens 10.000 kr.	6.100

\*Fælles for samtlige regulerende tiltag på bilisme er, at de påvirkes af om der er brugbare/attraktive alternative måder at komme frem på. Samtidig spiller den nationale politik, benzinpriser o.l. ind i forhold til resultaterne. Hvis det bliver relativt billigere at have bil, er det ikke sikkert, at takstjusteringerne har samme effekt.

Det skal bemærkes, at effekten vil aftage på sigt, med mindre reguleringen følges op af løbende forhøjelser af prisniveauet og/eller nedlæggelse af parkeringspladser på gaden.

Forvaltningen foreslår, at der fastholdes en miljørabat til de biler, der ikke udleder lokal emission (hvilket pt er el- og brintbiler), mens prisen på øvrige beboerlicenser øges markant. Den maksimale tilladte miljødifferentiering udgør 5.000 kr. pr. bil pr. år. Det betyder, at hvis prisen på beboerlicens hæves til 10.000 kr. pr. år, vil prisen på beboerlicenser til el- og brintbiler skulle hæves til 5.000 kr. pr. år.

## **2. Åbning af yderligere kommunale pladser**

I forbindelse med vedtagelsen af Budget 2016 blev det besluttet at åbne 400 parkeringspladser ved kommunale institutioner inden for betalingsområdet, heraf 300 pladser inden for rød, grøn og blå zone. Det viste sig vanskeligt at finde tilstrækkeligt egnede lokaliteter til de 300 pladser i det daværende betalingsområde. Forvaltningen har dog i den forbindelse identificeret egnede lokaliteter, der er placeret i den nye gule zone eller støder op til blå zone. Det vurderes, at der på disse lokaliteter vil kunne åbnes op til ca. 150 pladser for aften- og natparkering til beboere med licens til området for relativt få midler. Det drejer sig om følgende lokaliteter: Øresundshospitalets område og Borgervænget nr. 13 på Østerbro, Sundholmen og Amager Fælled Skole på Amager samt Ved Ovnhallen i Valby.

## **3. Regelforenkling og bedre parkeringsinformation i byen**

Forvaltningen har i 2018 igangsat en indsats, der skal gøre det nemmere at være bilist i byen ved at forenkle reglerne for lokale parkeringsordninger og forbedre parkeringsinformationen i byen.

Forvaltningen har blandt andet identificeret en række områder og parkeringspladser med særlige restriktioner, hvor der pålægges et stort antal parkeringsafgifter. Forvaltningen vil finde løsninger på dette med inddragelse af de relevante interessenter.

### **Etablering af tidsbegrænset zone på Flæsketorvet samt ensretning for beboerparkering for hele den Hvide Kødby**

Parkeringsordningen i Kødbyen fremstår ikke entydig for københavnere og andre besøgende, hvilket bl.a. medfører, at der udstedes mange parkeringsafgifter i området. En regelforenkling vil kunne gennemføres for begrænsede midler inden for Teknik- og Miljøforvaltningens egen ramme (50.000-100.000 kr.), hvis der etableres en tidsbegrænset zone på Flæsketorvet samt at lokale restriktioner på Høker-, Slagter-, og Kødboderne ændres, så tidsrummet for beboerparkering ensrettes for hele Den Hvide Kødby. De nye parkeringsforhold forventes at kunne ibrugtages senest september 2018. Det er dog en forudsætning, at der

opnås godkendelse fra Københavns Ejendomme (KEID), som er grundejer samt Slots- og Kulturstyrelsen, som er myndighed i området, og skal give tilladelse til fysiske ændringer.

### **Tidsbegrænsede p-pladser i betalingsområdet**

Der pålægges desuden et stort antal afgifter på de tidsbegrænsede pladser - særligt i rød betalingszone samt i det øvrige betalingsområde. Forvaltningen udarbejder forslag til fremtidig tydeliggørelse og håndtering af de tidsbegrænsede parkeringspladser inden for betalingsområdet.

### **Bedre afmærkning og skiltning**

Endelig har forvaltningen identificeret et behov for at kunne agere hurtigere, når det er nødvendigt at øge eller ændre skiltning og afmærkning. Behovet kan opstå på baggrund af borgerhenvendelser, politisk ønske eller ændring af lovgivning, som betyder, at parkeringsinformationen skal ændres, så det bliver nemmere at navigere i byen. Der afsættes en årlig pulje til at højne serviceniveauet for parkanter (2 mio. kr. faldende til 1 mio. kr.) til at forbedre gennemskuelighed i parkering i byrum og på veje.

## **4. Screening af mulighed for parkeringsoptimering ved Metro Cityringens stationer samt i området omkring Bardenfletshgade**

I forbindelse med vedtagelse af lokalplaner for områderne omkring Metro Cityringens stationer tilbage i 2011 og 2012 bad Borgerrepræsentationen forvaltningen om - på færdiggørelsestidspunktet af byggeriet i 2018 - at komme med oplæg til håndtering af de permanent nedlagte parkeringspladser. Der nedlægges parkeringspladser permanent i områderne omkring 10 af ringens 14 metrostationer i Københavns Kommune. Se en oversigt over antallet af nedlagte pladser i appendiks 1.

En lignende beslutning om et oplæg til håndtering af permanent nedlagte parkeringspladser gør sig gældende for lokalplanen vedr. byggeriet på Bardenfletshgade, som blev endeligt godkendt af Borgerrepræsentationen i 2015. Byggeriet medførte nedlæggelse af 65 pladser, men håndteringen af disse blev henvist til en senere parkeringsredigørelse.

Det foreslås derfor, at der afsættes en pulje på 1 mio. kr. til screening og fastlæggelse af muligheder for parkeringsoptimering på vejarealet i områderne ved metrostationerne og Bardenfletshgade. Potentialet findes blandt andet gennem omdannelse af nedlagte overkørsler (ind- og udkørsler) til ejendomme og opstribning af parkeringsbåse.



## 5. Udvidelse af tælleområdet

Mange områder uden for betalingsområdet har ligesom i betalingsområdet udfordringer i forhold til parkeringskapaciteten. Herunder i særdeleshed områder omkring kollektive trafikknudepunkter, hvor forvaltningen ikke foretager systematiske tællinger og dermed ikke har data, der kan være med til at danne grundlag for de bedste løsninger. Ved at udvide tælleområdet kan der skabes et bedre datagrundlag for beslutninger på parkeringsområdet uden for betalingsområdet og dermed bedre parkeringsforhold for københavnernes.



## TEMA 2: REDUKTION AF INDPENDLING I BIL

Tema 2 handler om, hvordan kommunen kan reducere indpendling i bil og give incitament til pendling i mere pladsefektive transportformer. Afsnittet indeholder følgende tre initiativer:

### 6. Udvidelse af betalingsområdet

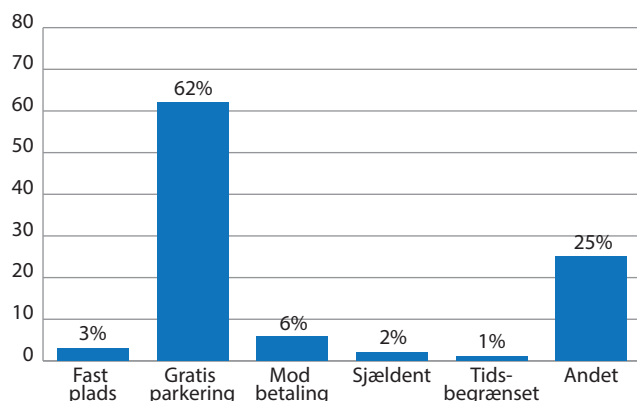
### 7. Forhøjelse af pris for timeparkering

### 8. Etablering af samarbejde på tværs i regionen om Parker og Rejs-anlæg

Da bilen er den mest pladskrævende transportform, vil initiativer på parkeringsområdet, der giver besøgende incitament til at vælge andre transportformer end bil, både mindske presset på parkeringskapaciteten og vejnettet og dermed øge fremkommeligheden i byen. Parkeringsrestriktioner og betalingsparkering er effektive redskaber til at påvirke brugen af bil i byen, og betalingsparkering anvendes allerede til at reducere pendlertrafik i bil fra hovedstadsområdet og ind til København.

Ca. 2/3 (65 %) af besøgende i København, der krydser den ydre kommunegrænse, har gratis parkering eller endda en fast parkeringsplads, se Figur 5.

**FIGUR 5: PARKERINGSMULIGHEDER VED ARBEJDSPLADS BLANDT BESØGENDE**



Kilde: Vægtede data; COWIs egne beregninger, baseret på Transportvaneundersøgelsen (TU) 2012-16. Der foreligger ikke oplysninger om, hvor de gratis parkeringspladser ligger, herunder på gade eller i privat anlæg.

### 6. Udvidelse af betalingsområdet

Udvidelse af betalingsområdet kan både bidrage til, at parkeringsbelægningsprocenter og randzoneproblematikker mindskes samt, at pendlere til København vælger andre transportformer end bilen. En effekt på belægningsprocenten vil dog afhænge af, hvor vidt der samtidig justeres på beboerlicenserne. Det er forvaltningens vurdering, at effekten ved at indføre betalingsparkering i et område i forhold til belægningsgraderne hurtigt vil blive udjævnet, hvis det nuværende prisniveau for beboerlicenser fastholdes. Erfaringer fra indførelse af betalingszone i ny gul zone (Valby,

Ydre Nørrebro og Ydre Østerbro) viser, at den umiddelbart store effekt hurtigt blev udlignet af, at beboerne i højere grad parkerer på gaden, og der samtidig ikke er økonomisk incitament med de nuværende priser for beboerlicenser til at vælge privat parkering. Pendlerparkeringen vil dog blive reduceret, uanset om beboerlicensen justeres.

Hvis udvidelsen begrænses til de otte områder med størst behov i forhold til parkeringspresset, vil det være følgende områder: Valby, Østerbro (inkl. den tidsbegrænsede p-zone ved Hellerup Station), Nordvest (omkring Fuglekvarteret og Lygten), Sundby Nord (inkl. den tidsbegrænsede p-zone ved Lergravsparkens Metrostation), Sundby Syd, Islands Brygge, Vanløse (inkl. den tidsbegrænsede parkeringszone ved Vanløse Metrostation og den tidsbegrænsede p-zone Grønjord langs Vestamager metrolinie).

En udvidelse af betalingsområdet forventes umiddelbart at mindske CO<sub>2</sub>-udledningen fra vejtrafik i København. Forvaltningens første bud på beregninger viser, at en udvidelse til de otte områder med størst behov i forhold til parkeringspresset med samme takst som gul zone (9 kr. pr. time) vil gøre, at der udledes 1.000-3.500 ton mindre CO<sub>2</sub> pr. år. Effekten vil aftage på sigt, med mindre prisstigningen følges op af løbende forhøjelser af prisniveauet og/eller nedjustering af antal pladser.

Betalingsparkering har hjemmel i Vejloven, og betalingen skal stå mål med den trængsel, der forekommer. Da der er områder af byen, hvor der er begrænset trængsel, kan det være problematisk at udvide betalingsområdet til at omfatte hele kommunen på nuværende tidspunkt. Forvaltningen vurderer, at trængslen i takt med befolknings-tilvæksten og fortætning i byen vil stige til et niveau, hvor der skabes hjemmel til en udvidelse af betalingsområdet til hele kommunen. En udvidelse af betalingsområdet til hele kommunen med samme takst som gul zone (9 kr. pr. time) vil gøre, at der umiddelbart udledes mellem 2.000-7.000 ton mindre CO<sub>2</sub> pr. år.



## 7. Forhøjelse af pris for timeparkering

En takstændring af nuværende priser for timeparkering vil også bidrage til, at færre vælger bilen og i stedet benytter mere pladseffektive transportmidler til gavn for både fremkommeligheden og parkeringspresset. En takstændring på 15 % vil medføre en ændring af efterspørgslen på parkering på 10 %, baseret på en beregning fra DTU. Det er forvaltningens umiddelbare vurdering, at de nuværende takster i Indre By i dag giver et økonomisk incitament til at fravælge brugen af bil eller vælge privat parkering i stedet for gadeparkering. Det er derfor vurderingen, at en ændring af timetaksterne vil have en mindre effekt end en ændring af beboerlicensen til et niveau, der tilsvarende har et økonomisk incitament for beboerne til at fravælge bilen eller parkere på private pladser i stedet for på gaden. Med en 15 % ændring vil taksterne ændres på følgende måde:

**TABEL 4: OVERSIGT OVER TAKSTER**

Takster i zoner	2018 priser	+ 15 %*
Rød	36	42
Grøn	19	22
Blå	12	14
Gul	9	11
Aftentakst rød, grøn, blå (kl. 18-23)	13	15
Aftentakst gul (kl. 18-23)	9	15**
Nattakst rød, grøn, blå (kl. 23-08)	5	5**
Nattakst gul (kl. 23-08)	2	5**

\* Oprundet til hele kroner

\*\* Aften- og nattakst i gul zone foreslås harmoniseret med de øvrige zoners takster for gennemsigthedens skyld

## 8. Etablering af samarbejde på tværs i regionen om Parkér og Rejs-anlæg

Analysen viser, at parkér og rejs-anlæg ved stationer benyttes af op mod 5 % af pendlerne i regionerne. Parkering ved stationer anvendes mest ved lange togture og de seneste analyser, (som er udarbejdet hhv. for Transportministeriet og Realdania i 2015 samt af Dansk Industri og DSB i 2016) peger på, at potentialet ved at etablere parkér og rejs-anlæg er størst ved de lange afstande, altså hvis de etableres uden for København. Næste skridt i eventuel etablering af flere parkér og rejs-anlæg er derfor at få løftet et regionalt samarbejde med regioner, kommuner, DSB og BaneDanmark. Et sådant samarbejde skal foretage en mere præcis potentialeafklaring målrettet Region Hovedstaden samt udarbejde business cases, der afklarer investeringsbehovet på de steder, der vurderes at have størst potentiale inden for regionen. Københavns Kommune kunne i samarbejde med Region Hovedstaden tage førerrollen i et sådan et samarbejde. Det er vigtigt tidligt i processen at få afdækket, hvordan en model for kommunal medfinansiering af parkér og rejs-anlæg uden for København kan udformes inden for kommunalfuldmagten.

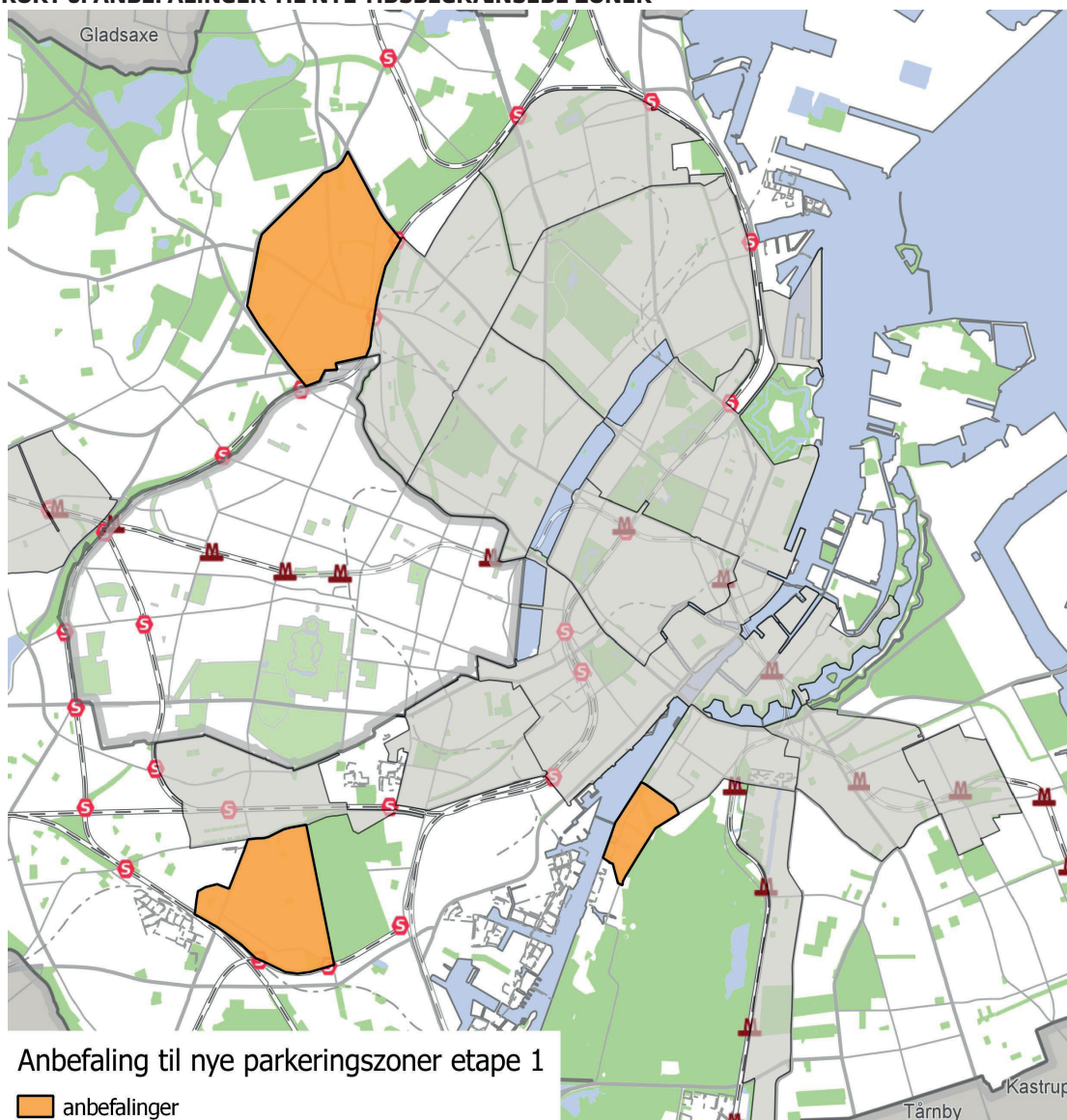
### Etablering af zoner med tidsbegrænsning

Ligesom de ovennævnte tiltag er etablering af zoner med tidsbegrænsning en måde at begrænse indpendlingen til byen. På Borgerrepræsentationens møde den 24. august 2017 blev reviderede retningslinjer for indførelse af zoner med regulering godkendt. Retningslinjerne foreskriver, at forslag til nye zoner forelægges Teknik- og Miljøudvalget til beslutning i forlængelse af den årlige redegørelse for parkeringsområdet.

Indstillingen om "Tidsbegrænsede zoner på Islands Brygge, i Nordvest og i Valby omkring forfatterkvarteret", forelægges Teknik- og Miljøudvalget på samme møde som parkeringsredegørelsen.

Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler her, at der etableres tidsbegrænsede zoner i tre større sammenhængende områder i henholdsvis Nordvest, Valby og på Islands Brygge, indtil der kan indføres betalingsparkering (se kort 6). Indstillingen tager hånd om de mest pressede områder, hvor borgerne ønsker regulering, og hvor det samtidig vurderes, at mængden af udefrakommende parkanter kan reduceres. Godkendelse af indstillingen er forudsat af, at der ikke besluttet betalingsparkering i disse områder i forbindelse med budgetforhandlingerne for 2019.

### KORT 6: ANBEFALINGER TIL NYE TIDSBEGRÆNSEDE ZONER





# SAMMENHÆNG MED ANDRE INDSATSER ...

## REGULERING AF PARKERING SOM VÆRKTØJ TIL AT NÅ MÅL I KBH2025 KLIMAPLANEN

Regulering af parkering kan ud over at håndtere udfordringer med høje belægningsprocenter være et middel til at nå kommunens mål i KBH2025 Klimaplanen om CO<sub>2</sub>-neutral by i 2025 og mål i Fællesskab København om, at minimum 75 % af alle ture skal foregå i gang, med cykel og i kollektiv transport. Dertil kommer Kommuneplanens langsigtede mål for fordeling af ture, hvor mindst 1/3 foregår på cykler, 1/3 med kollektiv trafik og højst 1/3 med bil.

De seneste tal for fordeling af ture viser, at andelen af bilture ligger på 43 % i forhold til målet om, at højst 1/3 af den kørende transport foregår i bil og på 34 % i forhold til målet om, at maksimalt 25 % af alle ture foretages i bil. Begge tal for bilandele har været ret konstante de seneste 5-10 år og er steget fra 2015 til 2016 (2017 trafiktal foreligger endnu ikke). Hertil kommer, at der grundet fejl i emissionsfaktorerne i tidligere beregninger på transportområdet skal reduceres med yderligere 58.000 ton CO<sub>2</sub> om året i 2025.

## DELEBILER

Delebilismen breder sig i europæiske lande. Internationale analyser viser, at 1 delebil med fast stamplads kan erstatte 5-10 delebiler i København, og derfor har Teknik- og Miljøudvalget den 27. marts 2017 vedtaget en delebilstrategi med konkrete initiativer for at fremme udbredelsen af delebiler. Forsøgsordninger, hvor parkeringspladser i en periode anvendes til andre formål, har visualiseret muligheden for at bruge byens offentlige arealer til eksempelvis grønne arealer og cykelstier, som københavnernes efterspørger. Ordningerne kan, hvis de antager en mere permanent karakter, være med til at fremme en mere bæredygtig og aktiv transportadfærd, som er mindre pladskrævende.

## KONVERTERING AF BILPARKERING TIL CYKELPARKERING

Bilparkering fylder pt. 12 % af det samlede vejareal, og en bilparkeringsplads kan omdannes til 8-12 cykelparkeringspladser. Konvertering af bilparkering til cykelparkering er derfor en relevant løsning på steder, hvor pladsen er trang på fortovsarealerne, da det er den mest kosteffektive måde at skabe tilstrækkelig cykelparkeringskapacitet på, jf. "Prioriteringsplan for cykelparkering 2018-2025", der blev godkendt af Teknik- og Miljøudvalget den 6. marts 2018. På steder med et fast, men over døgnet varierende brugsmønster kan der indføres fleksible løsninger, hvor bil- og cykelparkering tillades på forskellige tidspunkter af døgnet.





## ... OG UDENLANDSKE ERFARINGER

### **MERE PARKERINGSREGULERING FOR AT OPNÅ FUNKTIONS- OG BÆREDYGTIGT TRAFIKSYSTEM**

I Stockholm vedtog bystyret en plan for gadeparkering i 2016 for at kunne opnå et funktions- og bæredygtigt trafiksystem med minimal klimapåvirkning samtidig med, at byen vokser. Planen for gadeparkering har et mål om 15% ledig parkeringskapacitet overalt i Stockholm for at sikre en funktionsdygtig by - herunder at det er muligt med varelevering og af- og påsætning, uden at det går ud over fremkommeligheden i byen. Derfor har Stockholm besluttet at udvide byens betalingsparkering fra at omfatte ca. 1/3 af byen til 2/3 af byen samtidigt med, at taksterne for gadeparkering samt beboerlicenser stiger. I det centrale Stockholm vil beboerlicenserne samtidig stige til 1.100 SEK om måneden (svarende til en årlig udgift på knapt 10.000 DDK), og der indføres betaling for beboere i de mindre centrale områder til hhv. 500 og 300 SEK om måneden (svarende til en årlig udgift på hhv. ca. 4.500 DKK og 2.700 DKK). For at opretholde 15% ledig parkeringskapacitet vil takster og licenser løbende blive justeret med et beløb, der medfører, at den ledige kapacitet på 15% opretholdes. Det er endvidere besluttet, at den sidste 1/3 af byen vil blive omfattet af betalingsparkering i takt med, at byen fortættes i løbet af de næste 5-10 år.

### **SIDESTILLING AF FODGÆNGERTRAFIK MED DEN KOLLEKTIVE TRAFIK OG BILEN**

I Malmøs parkeringspolitik sidestilles fodgængertrafikken til og fra den kollektive transport med gåturen mellem ens bolig og bilens parkeringsplads. Formålet er, at det skal være lige så nemt at gå til tog og bus, som det er at gå hen til, hvor ens bil holder parkeret. Den kommunale service for kollektiv transport sidestilles med den kommunale service for udbud af parkeringspladser. Teknik- og Miljøforvaltningen vil følge erfaringer med denne politik i Malmø med henblik på at vurdere effekter, herunder på bilejerskabet og valg af transportformer.





UDGIVER

Københavns Kommune  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
April 2018

Byens Udvikling  
Njalsgade 13  
Postbox 348  
2300 København S

Tlf. 33 66 33 66

GRAFIK

TMF Design

FOTO

Troels Heien, Københavns Kommune  
Ursula Bach, Københavns Kommune



**KØBENHAVNS KOMMUNE**  
Teknik- og Miljøforvaltningen