



**KØBENHAVNS KOMMUNE**

Teknik- og Miljøforvaltningen

Byens Udvikling

**BILAG I**

## **Til Teknik og Miljøudvalget**

### **Budgetnotater vedr. parkering**

I bilaget indgår budgetnotater på de virkemidler, forvaltningen vurderer mest effektive til at gøre det lettere for københavnere at finde en parkeringsplads og dermed mindske trængslen og miljøbelastningen i København nu og på længere sigt:

1. Etablering af underjordisk parkeringsanlæg
2. Renovering af Det grønne P-hus
3. Renovering af parkeringsanlæg under Langebro
4. Udvidelse af betalingsområdet
5. Elbilisme

03-08-2015

Sagsnr.  
2015-0110194

Dokumentnr.  
2015-0110194-2

Sagsbehandler  
Hanne Holmberg Stolz

### **Mobilitet og byrum**

Njalsgade 13  
Postboks 348  
2300 København S

Mobil  
4049 1278

E-mail  
BH5J@tmf.kk.dk

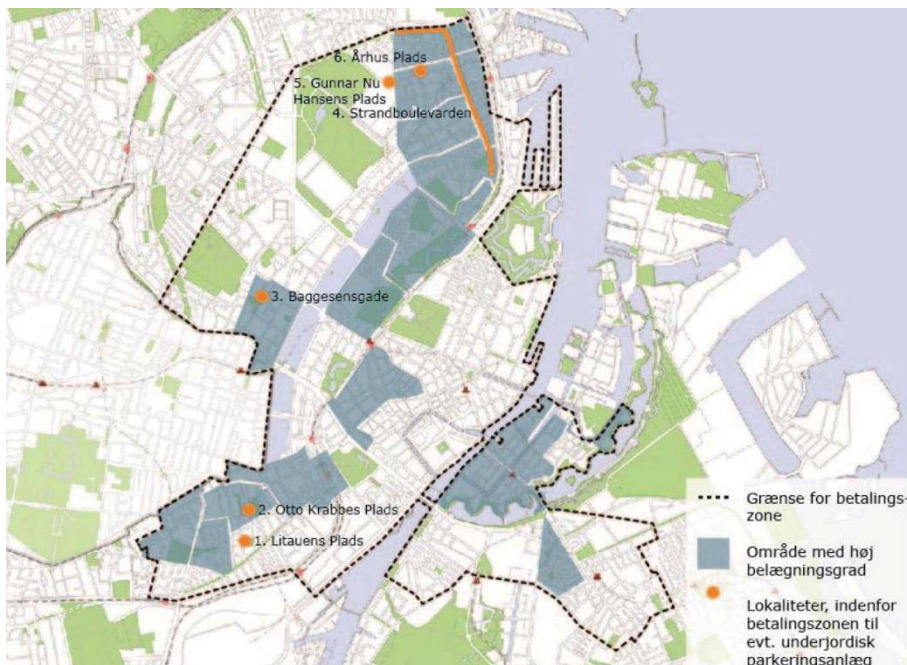
EAN nummer  
5798009493149

www.kk.dk



3. august 2015

## Underjordisk parkeringsanlæg på Østerbro medfinansieret af parkeringsdeklarationer



Lokaliteter indenfor betalingszonen, i/tæt på områder med højest belægningsgrad, hvor det kan overvejes at placere underjordiske parkeringsanlæg

### Baggrund

Dette budgetnotat indgår i en samlet budgetpakke på parkeringsområdet, som er bestilt af Teknik- og Miljøudvalget på baggrund af drøftelsen af parkeringsredegørelsen, Parkering 2015, den 27. april 2015.

Budgetnotatet beskriver ønsket om etablering af et til to underjordiske parkeringsanlæg på Østerbro, hvor der vurderes at være størst behov for en større parkeringskapacitet. Samtidig belaster de underjordiske anlæg ikke byrummene, da overfladen stadig kan bruges til gavn for bylivet. De underjordiske parkeringsanlæg etableres på kommunale pladser og veje.

### Indhold

I København er der flere områder, hvor der er en belægningsgrad på over 100 % på parkeringspladser. Det drejer sig om Indre Østerbro, Indre Nørrebro og Vesterbro. I disse områder er det derfor svært for beboerne at finde en parkeringsplads. Etableringen af underjordiske parkeringsanlæg vil give beboerne større mulighed for at finde en ledig parkeringsplads.

For at afklare mulige placeringer af anlæg med størst mulig effekt for belægningsgraden er der foretaget en screening af seks lokaliteter. Screeningen viser, at den største effekt opnås ved at etablere et underjordisk parkeringsanlæg ved Strandboulevarden samt på Århus Plads.

### Eksekveringsparat?

|   | JA/ NEJ |
|---|---------|
| Udvalgsbehandlet (TMU)                            | Nej     |
| Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling | Nej     |

|          |
|----------|
| Bydel    |
| Østerbro |

Tabel 1. Oversigt over lokaliteterne samt deres belægningsgrader

| Lokalitet                  | Belægningsgrad kl. 22 i en gåafstand af 400 meter | Estimeret fald i belægningsgrad med tilførsel af 150-300 pladser |
|----------------------------|---|--|
| 1. Strandboulevarden       | 113 %   | 17-28 %  |
| 2. Baggesensgade           | 109 %   | 26-42 %  |
| 3. Århus Plads             | 108 %   | 21-31 %  |
| 4. Gunnar Nu Hansens Plads | 101 %   | 4-13 %   |
| 5. Otto Krabbes Plads      | 91 %  | 14-25 %  |
| 6. Litauens Plads          | 91 %  | 10-18 %  |

Note: Lokaliteter indenfor betalingszonen står ikke i prioriteret rækkefølge, da prioriteringen foretages med baggrund i screeningen.

En efterfølgende forundersøgelse vil kvalificere økonomien og afdække hvilken type af parkeringsanlæg, der kan anlægges.

På Strandboulevarden skal parkeringsanlægget tænkes sammen med de konkrete planer om klimatilpasning og indgå i en samlet plan for området. For Århus Plads gælder at anlægget skal sammentænkes med det eksisterende byrum. Dette budgetnotat indeholder to scenarier.

#### *Scenarie 1. Forundersøgelse for underjordiske parkeringsanlæg*

En forundersøgelse vil afdække muligheden for at etablere de underjordiske parkeringsanlæg. I forundersøgelsen kvalificeres de formodede jordbundsforhold og eksisterende ledningsanlæg. Ligeledes undersøges de trafikale konsekvenser på de tilstødende sidegader, og rammerne afklares for pladsens efterfølgende udformning og anlæggets drift. Forundersøgelsen indeholder også en vurdering af, om det er mest rentabelt med et konventionelt eller et fuldautomatisk parkeringsanlæg, og proceduren for indhentning af deklARATIONER påbegyndes. De økonomiske konsekvenser konkretiseres til forhandlingerne om budget 2017.

Den overordnede risikovurdering er, at forundersøgelsen er relativt ukompliceret, se risikovurdering.

#### *Scenarie 2. Forundersøgelse og etablering af underjordiske parkeringsanlæg*

Anlægsprojektet for etablering af et parkeringsanlæg på Strandboulevarden anslås at koste i alt 200 mio. kr. Scenarie 2 indeholder derfor udover forundersøgelsen som beskrevet under scenarie 1 projektering og udførelse af anlæggene.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, hvorfor den angivne pris på 200 mio. kr. vurderes at være usikker. Se risikovurdering.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

Øget parkeringskapacitet vil gøre det nemmere for beboere at finde en parkeringsplads, dog kan øget parkeringskapacitet også påvirke valget af transportform. Hvis gadeparkeringen nedlægges for at frigive areal på overfladen til eksempelvis byrum og skybrudssikring, vil de underjordiske parkeringsanlæg opretholde antallet af parkeringspladser.

Tabel 2. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

| (Del)aktivitet  | Afledt effekt  |
|---|--|
| Etablering af underjordisk parkeringsanlæg              | - Flere parkeringspladser.<br>- Det vil være nemmere at finde en parkeringsplads, og dermed mindre søgetrafik.<br>- Mulighed for mere areal på overfladen til eksempelvis byrum og klimasikring. |
| Beskæftigelseseffekt:<br>Forundersøgelse (3,0 mio. kr.) | 3,6 årsværk  |
| Forundersøgelse og etablering (200,0 mio. kr.)          | 240,0 årsværk  |

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

## Økonomi

### *Scenarie 1. Forundersøgelse for underjordiske parkeringsanlæg*

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,0 mio. kr. i perioden 2015-2016. Forundersøgelsen forventes færdig i maj 2016.

Tabel 3. Overordnet økonomi (anlægsudgifter)

| (1.000 kr. – 2016 p/l)  | Anlæg 2015-2016 |
|---|-----------------|
| <b>Scenarie 1. Forundersøgelse for underjordisk parkeringsanlæg</b> | <b>3.000</b>    |

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

### *Scenarie 2. Forundersøgelse og etablering af underjordiske parkeringsanlæg*

Etableringen af det underjordiske parkeringsanlæg på Strandboulevarden har estimerede anlægsudgifter på i alt 200,0 mio. kr. i perioden 2015-2019. Det vurderes, at parkeringsdeklarationer kan finansiere 40 % af anlægsudgifterne. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,6 mio. kr. i 2020 og 1,2 mio. kr. årligt fra 2021 og frem. Parkeringsanlæggene vil bidrage med øgede indtægter fra betalingsparkering, på ca. 0,75 mio. kr. i 2020 og 1,5 mio. kr. fra 2021 og frem, se under de tekniske oplysninger for en uddybning. Projektet forventes ibrugtaget i oktober 2020.

Etableringen af parkeringsanlæggene medfinansieres via udmøntning af parkeringsdeklarationer. Når placeringerne er endeligt fastlagt udpeges de bidragydende ejendomme, hvorefter opkrævningsprocessen påbegyndes. I økonomien er medtaget reetablering af arealet over parkeringsanlægget med eksempelvis cykelparkering og opholdsmuligheder i overensstemmelse med behovet på det konkrete sted.

Tabel 4. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

| <i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>   | <b>Anlæg 2015-2020</b> | <b>Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2021</b> |
|---|------------------------|--|
| <b>Scenarie 2. Forundersøgelse og etablering af underjordiske parkeringsanlæg</b> | <b>120.000</b>         | <b>-300</b>  |
| - Forundersøgelse   | 3.000                  |  |
| - Etablering  | 197.000                |  |
| - Provenuindtægter, 300 pladser i blå zone  |                        | -1.500   |
| - Medfinansiering, p-deklarationer  | -80.000                |  |
| - Driftsudgifter  |                        | 1.200  |

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

## Risikovurdering

### *Scenarie 1. Forundersøgelse for underjordiske parkeringsanlæg*

Der vurderes ikke at være risici i forbindelse med udarbejdelsen af forundersøgelsen i forhold til tid og økonomi.

### *Scenarie 2. Forundersøgelse og etablering af underjordiske parkeringsanlæg*

Etableringen af underjordiske parkeringsanlæg vurderes til at være et meget kompliceret anlægsprojekt med mange ukendte faktorer. Der skal derfor foretages en forundersøgelse for at afklare projektets samlede risici og økonomi, som vil være afhængig af den konkrete placering og den endelige type af anlæg. Der er derfor afsat et risikotillæg på 25 % til uforudsete udgifter.

Der er risici forbundet med, hvor det fysisk kan lade sig gøre at bygge underjordiske parkeringsanlæg. Disse risici kan først endelig afdækkes efter en foretaget forundersøgelse af de konkrete placeringer. Herunder skal jordbundsforhold, ledninger og andet afklares. Københavns Kommune ejer selv de foreslåede grunde, men der kan være store borgerinteresser i områderne.

Derudover må der påregnes en del usikkerhed mht. til medfinansiering via udmøntning af parkeringsdeklarationer. Denne usikkerhed er der dog delvist taget højde for ved at fastsætte bidrag herfra til 40 % frem for 50 % som principielt ville være muligt.

Der kan blive tale om, at der skal udmøntes deklarationer på kommunes egne ejendomme, hvilket vil medføre en udgift for Københavns Kommune. Udgiften er ikke håndteret i dette notat, men vil blive løftet i de kommende års parkeringsredegørelser, såfremt det er aktuelt.

Da et parkeringsanlæg på Strandboulevarden skal koordineres med kommende klimatilpassningsprojekt, vil tidsplanen for parkeringsanlægget skulle tilpasses dette.

## Bilag. Tekniske oplysninger

### Økonomiske konsekvenser

#### *Scenario 1. Forundersøgelse for underjordiske parkeringsanlæg*

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,0 mio. kr. i perioden 2015-2016.

Forundersøgelsen vil afdække de økonomiske konsekvenser og konkretisere dem i et budgetnotat til budget 2017. Resultatet vil også fremgå af næste års parkeringsredegørelse. I forbindelse med forundersøgelsen vil der ikke være øgede driftsudgifter.

Tabel 5. Anlægsudgifter

| (1.000 kr. – 2016 p/l)      | 2015         | 2016         | 2017 | 2018 | 2019 | I alt        | *             |
|-----------------------------|--------------|--------------|------|------|------|--------------|---------------|
| Anlæg                       |              |              |      |      |      |              |               |
| - Forundersøgelse           | 1.000        | 2.000        |      |      |      | 3.000        | 3.000*        |
| <b>Anlægsudgifter i alt</b> | <b>1.000</b> | <b>2.000</b> |      |      |      | <b>3.000</b> | <b>3.000*</b> |

Forundersøgelsen forventes igangsat i november 2015 og afsluttes i maj 2016, så der foreligger beslutningsgrundlag til forhandlingerne om budget 2017.

Tabel 6. Tidsangivelse

| Tidsangivelse                      | Måned og år   |
|------------------------------------|---------------|
| Anlægsbevilling forventes givet    | Oktober 2015  |
| Anlægsprojektet forventes igangsat | November 2015 |
| Forventet afslutning               | Maj 2016      |

#### *Scenario 2. Forundersøgelse og etablering af parkeringsanlæg*

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 200,0 mio. kr. i perioden 2015-2019, hvoraf 40 % finansieres af parkeringsdeklarationer. Den kommunale udgift er derfor på 120,0 mio. kr. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,6 mio. kr. i 2020 og 1,2 mio. kr. fra 2021 og frem til at vedligeholde parkeringsanlæggene.

Der må dog påregnes en del usikkerhed med hensyn til medfinansiering via udmøntning af parkeringsdeklarationer. Udgangspunktet er, at 50 % af finansieringen skal stamme fra denne udmøntning, men det kan ikke udelukkes, at det i nogle tilfælde ikke vil være muligt at fastholde de opkrævede beløb. Der er taget højde for denne usikkerhed ved i budgettet at fastsætte bidraget herfra til 40 %.

Til gengæld vil anlæggene kunne bidrage med øgede indtægter på 0,75 mio. kr. i 2020 og 1,5 mio. kr. fra 2021 og frem fra betalingsparkering i blå zone. De øgede indtægter påvirker dog kun servicemåltallet.

Tabel 7. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

| (1.000 kr. – 2016 p/l)                                  | 2015         | 2016         | 2017          | 2018          | 2019          | 2020        | 2021        | I alt          | *     |
|---|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|-------------|-------------|----------------|-------|
| <i>Anlæg</i>  |              |              |               |               |               |             |             |                |       |
| - Forundersøgelse                                       | 1.000        | 2.000        |               |               |               |             |             | 3.000          | 3.000 |
| - Projektering  |              |              | 20.000        | 10.000        |               |             |             | 30.000         |       |
| - Anlæg   |              |              |               | 17.000        | 70.000        | 80.000      |             | 167.000        |       |
| - Medfinansiering, p-deklarationer                      |              |              |               |               |               | -80.000     |             | -80.000        |       |
| <b>Anlægsudgifter i alt</b>                             | <b>1.000</b> | <b>2.000</b> | <b>20.000</b> | <b>27.000</b> | <b>70.000</b> | <b>-</b>    |             | <b>120.000</b> |       |
| <i>Afledte serviceudgifter</i>                          |              |              |               |               |               |             |             |                |       |
| - Vedligehold og drift, 300 pladser                     |              |              |               |               |               | 600         | 1.200       | 1.800          |       |
| - Indtægter, betalingsparkering, 300 pladser i blå zone |              |              |               |               |               | -750        | -1.500      | -2.250         |       |
| <b>Afledte serviceudgifter i alt</b>                    |              |              |               |               |               | <b>-150</b> | <b>-300</b> | <b>-450</b>    |       |

Bemærk, at som følge af *Lov om nedsættelse af statstilskuddet ved forhøjelse af kommunale parkeringsindtægter* vil både investeringerne og afledte indtægter medføre særlige effekter.

Investeringerne vil ikke over tid påvirke Københavns Kommunes likviditet negativt, da afskrivning og forrentning af anlægsudgifterne vil mindske statens modregning i bloktilskuddet. Dette gælder også for medfinansieringen fra parkeringsdeklarationer, hvorved projektet netto vil bidrage positivt til kommunens kasse. Dog kan der blive tale om, at der skal udmøntes deklarerationer på kommunes egne ejendomme, udgiften til dette vil blive løftet i de kommende års parkeringsredegørelser, såfremt det er aktuelt.

Alle indtægter vil dog indgå i modregningen med staten, dog vil indtægten i regnskabet kunne regnes med i servicemåltallet for bevillingen.

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i efterår 2017 og ibrugtaget i oktober 2020. Da det er et stort anlægsteknisk projekt, og der samtidigt skal udmøntes parkeringsdeklarationer, er det ikke muligt at gøre det hurtigere.

Tabel 8. Tidsangivelse

| Tidsangivelse                      | Måned og år  |
|------------------------------------|--------------|
| Anlægsbevilling forventes givet    | Oktober 2015 |
| Anlægsprojektet forventes igangsat | Marts 2018   |
| Forventet ibrugtagningstidspunkt   | Oktober 2020 |

### Tidligere afsatte midler

I overførselssagen 2011-2012 blev der afsat 45,0 mio. kr. til etablering af nye parkeringspladser i konstruktion.

Tabel 9. Tidligere afsatte midler på området

| (1.000 kr., løbende p/l)    | 2012          | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|-----------------------------|---------------|------|------|------|------|------|------|
| Overførselssagen 2011-2012  | 45.000        |      |      |      |      |      |      |
| <b>Afsatte midler i alt</b> | <b>45.000</b> |      |      |      |      |      |      |



3. august 2015

## Renovering af Det Grønne P-hus



Foto: Henrik Jørgensen

### Baggrund

Det Grønne P-hus blev i 2007 opført på Indre Nørrebro på hjørnet af Blågårdsgade og Åboulevarden. Trods parkeringshusets korte levetid har huset været i dårlig stand lige siden udførelsen. Som følge af bygnings-tekniske problemstillinger, uhensigtsmæssig konstruktionsudformning, byggefejl samt utilstrækkelig vedligeholdelse vil en gennemgående renovering af sikkerhedsmæssige årsager være påkrævet, hvis huset – og dermed 215 parkeringspladser – ikke på sigt skal nedrives.

Budgetnotatet indgår i en samlet budgetpakke på parkeringsområdet, som er bestilt af Teknik- og Miljøudvalget i forbindelse med drøftelsen af parkeringsredegørelsen, Parkering 2015, den 27. april 2015.

### Indhold

Der ønskes afsat 23,0 mio. kr. til renovering af Det Grønne P-hus. Behovet for renoveringen skyldes primært fejl i bygningens bærende konstruktioner, herunder specielt i de bærende søjler samt i form af svamp i tagkonstruktionen. De konstaterede skader, fejl og mangler blev anført ved den tekniske gennemgang af bygningen i 2010 og blev belyst i et budgetnotat til budget 2014. Budgetønsket på 11,8 mio. blev dengang ikke prioriteret. Det vurderes, at der i dag er et renoveringsbehov på ca. 23 mio. kr.

Parkeringshusets placering og udformning har endvidere afstedkommet lysgener for naboerne fra billygter. Denne problemstilling vil forsøges løst i forbindelse med renoveringsarbejderne.

Såfremt fejl og mangler ikke udbedres, vil en konsekvens være, at det på sigt vil være nødvendigt at nedrive anlægget. En nedrivning af Det Grønne P-hus og dermed nedlæggelse af 215 parkeringspladser, vil betyde, at områdets belægningsgrad vil stige fra 99 % til 140 % i aftentimerne.

### Eksekveringsparat?

|   | JA/ NEJ |
|---|---------|
| Udvalgsbehandlet (TMU)                            | Nej     |
| Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling | Ja      |

| Bydel    |
|----------|
| Nørrebro |

| Lokalitet/Adresse                   |
|-------------------------------------|
| Blågårdsgade 57<br>2200 København N |



Medio 2015 udføres et særeftersyn, som fastlægger restlevetiden, der er betinget af en løbende vedligeholdelse, der skal forebygge bygningskader og dermed undgå nye omfattende istandsættelser.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er meget kompliceret, se risikovurderingen.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

Det overordnede mål med renoveringen af Det Grønne P-hus er at bevare de 215 parkeringspladser i et område med høj belægningsgrad.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

| (Del)aktivitet                            | Afledt effekt   |
|---|---|
| Renovering af P-hus                       | - 215 parkeringspladser bibeholdes.<br>- Færre lysgener for naboer til P-huset.<br>- Mindre parkeringsbelastning på gadeplan. |
| Øget fokus på drift af parkeringsanlægget | - Bedre funktionalitet og minimering af risici for yderligere skader.   |
| Beskæftigelseeffekt (23,0 mio. kr.)       | 27,6 årsværk  |

Note: Beskæftigelseeffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

#### **Økonomi**

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 23,0 mio. kr. i perioden 2015-2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

| <i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>         | Anlæg 2015-2017 | Afledte årlige serviceudgifter i 2016-2017 |
|---------------------------------------|-----------------|--|
| <b>Renovering af Det Grønne P-hus</b> | <b>23.000</b>   | <b>1.230</b>                               |

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

Det forventes, at der ved udførelse af nærværende opgave kan stilles krav om, at den private entreprenør skal beskæftige praktikanter.

#### **Risikovurdering**

Projektet er et renoveringsprojekt og som sådan et meget kompliceret anlægsprojekt med større risici og deraf behov for at afsætte et større tillæg til uforudsete udgifter. Da usikkerhederne ift. konstruktionerne er så store, er der afsat 50 % af entreprisensummen til uforudsete udgifter.

Allerede i 2010 er der konstateret synlige fejl og mangler. I forbindelse med et forestående renoveringsarbejde vil der være en risiko for, at der opdages yderligere skader. Af samme årsag er der risiko for, at tidsplanen i givet fald kan blive forlænget.

## Bilag. Tekniske oplysninger

### Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 23,0 mio. kr. i perioden 2015-2017. Der er tidligere afsat 800.000 kr. årligt til drift og vedligeholdelse af bygning og tekniske installationer.

I perioden, hvor renoveringen står på, vil P-huset skulle lukke, hvorved de 215 parkeringspladser ikke vil være tilgængelige. Som følge af dette må der påregnes et provenutab fra betalingsparkering på 1,23 mio. kr. i 2016 og 2017.

Samtlige parkeringspladser vil dog atter kunne være i brug, når renoveringen er tilendebragt.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

| <i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>        | 2015       | 2016          | 2017          | 2018 | 2019 | I alt         | *              |
|--------------------------------------|------------|---------------|---------------|------|------|---------------|----------------|
| <i>Anlæg</i>                         |            |               |               |      |      |               |                |
| - Projektering                       | 500        | 3.000         | 3.000         |      |      | 6.500         | 6.500*         |
| - Udførelse                          |            | 7.000         | 9.500         |      |      | 16.500        | 16.500*        |
| <b>Anlægsudgifter i alt</b>          | <b>500</b> | <b>10.000</b> | <b>12.500</b> |      |      | <b>23.000</b> | <b>23.000*</b> |
| <i>Afledte serviceudgifter</i>       |            |               |               |      |      |               |                |
| Provenutab, betalingsparkering       |            | 1.230         | 1.230         |      |      | 2.460         |                |
| <b>Afledte serviceudgifter i alt</b> |            | <b>1.230</b>  | <b>1.230</b>  |      |      | <b>2.460</b>  |                |

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i medio 2016 og ibrugtaget i ultimo 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

| Tidsangivelse                      | Måned og år   |
|------------------------------------|---------------|
| Anlægsbevilling forventes givet    | Oktober 2015  |
| Anlægsprojektet forventes igangsat | Medio 2016    |
| Forventet ibrugtagningstidspunkt   | December 2017 |

### Tidligere afsatte midler

Efter opførelse af bygningen i 2007 er der ikke givet midler til formålet.



## Renovering af parkeringsanlæg under Langebro på Sjællandssiden



### Baggrund

I overførselssagen 2011-2012 blev der afsat 3,2 mio. kr. til åbning af et kommunalt garageanlæg med 157 parkeringspladser under Langebro, så disse pladser kan indgå i det offentlige parkeringsudbud. Undersøgelser af det eksisterende anlæg har imidlertid vist, at den nødvendige istandsættelse bliver mere omfattende end ventet.

Budgetnotatet indgår i en samlet budgetpakke på parkeringsområdet, som er bestilt af Teknik- og Miljøudvalget i forbindelse med drøftelsen af parkeringsredegørelsen, Parkering 2015, den 27. april 2015.

### Indhold

På baggrund af en række forundersøgelser er der udarbejdet et budget for renoveringsopgaven i forbindelse med åbningen af parkeringsanlægget. Det afsatte budget på 3,2 mio. kr. er langt fra tilstrækkeligt. Der er derfor en aktuel finansieringsudfordring på 21,1 mio. kr. i forhold til at realisere projektet.

De 157 parkeringspladser kan til gengæld anlægges med en besparelse på ca. 50 % i forhold til opførelse af nye parkeringspladser i konstruktion. I det centrale København er det svært at finde lokaliteter til parkering i overjordisk konstruktion, og pladserne koster normalt ca. 250.000-450.000 kr. pr. stk., mens prisen pr. parkeringsplads under Langebro vil være ca. 135.000 kr.

Det eksisterende anlæg er opført i 1950'erne og har ikke tidligere været anvendt til offentlig parkering. Undersøgelser fra 2013 viser, at anlægget ikke opfylder gældende lovkrav og standarder for offentlige parkeringsanlæg. Der er i det udarbejdede budget lagt til grund, at der etableres et parkeringsanlæg, som opfylder gældende lovkrav. En renovering af parkeringsanlægget omfatter bl.a. afrensning og behandling af alle overflader, udskiftning af samtlige elinstallationer, etablering af nyt ventilationsanlæg samt ændring af de brandmæssige forhold, alarmer m.m. Der er desuden lagt stor vægt på at gøre anlægget lyst og trygt. Undersøgelser viser, at bilister som regel undgår parkeringsanlæg, der opfattes som mørke og skumle. Derfor medtages elementer af tryghedsskabende karakter, som bl.a. videoovervågning, belysning samt dynamiske skilte.

Foruden renovering af parkeringsanlægget er der behov for midler til renovering af belægning og fuger i den overliggende vej, idet der er kon-

3. august 2015

### Eksekveringsparat?

|   | JA/ NEJ |
|---|---------|
| Udvalgsbehandlet (TMU)                            | Nej     |
| Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling | Ja      |

| Bydel                  |
|------------------------|
| Vesterbro/Kgs. Enghave |

| Lokalitet/Adresse                     |
|---------------------------------------|
| Puggaardsgade 21,<br>1573 København V |

stateret lokal nedsivning af regnvand, hvorfor de to projekter bør udføres sideløbende.

Den overordnede risikovurdering er, at projektet er meget kompliceret, se risikovurdering.

### Overordnede målsætninger og effekter

De 157 parkeringspladser under Langebro vil bidrage til at aflaste nærområdet og give mere plads til byrum og byliv, uden at det vil påvirke nettoantallet af parkeringspladser i området. Teknik- og Miljøforvaltningen forventer, at anlæggelsen af 157 nye p-pladser vil medføre en reduktion i belægningsgraden fra 75 % til 56 % i en afstand af 400 meter kl. 12, hvor der er størst efterspørgsel på parkering i denne bydel.

I forbindelse med Bryghusprojektet, som indebærer nedlæggelse af ca. 80 parkeringspladser, vil parkeringsanlægget under Langebro medvirke til at kompensere herfor. Bryghusprojektets egne behov forventes ikke at påvirke parkeringen i området omkring i øvrigt.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

| (Del)aktivitet                           | Afledt effekt  |
|--|--|
| Etablering af 157 parkeringspladser      | - Reduktion af belægningsgrad i nærområdet             |
| Overflader afrenses og behandles         | - Parkeringsanlægget føres op til gældende lovgivning. |
| El-installationer udskiftes m.v.         | - Tryghedsskabende elementer tilføres.                 |
| Renovering af belægning og fuger i vejen | - Fugtgener/-skader i p-kælderen undgås                |
| Beskæftigelseeffekt (21,1 mio. kr.)      | 25,3 årsværk   |

Note: Beskæftigelseeffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

### Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på 21,1 mio. kr. i perioden 2015-2017. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres øgede driftsudgifter på 0,6 mio. kr. årligt fra 2018 og frem til drift og vedligeholdelse af bygninger og anlæg.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

| (1.000 kr. – 2016 p/l)  | Anlæg 2015-2017 | Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2018 |
|---|-----------------|---|
| <b>Renovering af parkeringsanlæg under Langebro på Sjællandssiden</b> | <b>21.100</b>   | <b>600</b>  |
| - Indtægter fra betalingsparkering                                    |                 | -2.100  |

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

Derudover regnes der – ud fra gennemsnitsindtægter fra parkeringspladser i grøn zone – med øgede indtægter fra betalingsparkering på 2,1 mio. kr. årligt fra 2018, se under de tekniske oplysninger for en uddybning.

### Risikovurdering

Projektet vurderes at være et meget kompliceret anlægsprojekt. Da der på nuværende tidspunkt er en del uafklarede forhold, der kan påvirke projektets tidsplan og økonomi, er der jf. anlægsanalysen og initiativer som følge heraf, afsat en del af anlægssummen til uforudseelige udgifter.

Størrelsen af den samlede risiko udgør således ca. 24 % af de samlede anlægsudgifter.

Størrelsen af de uforudselige udgifter er baseret på Teknik- og Miljøforvaltningens erfaringer med og kendskab til lignende projekter og estimeres således i forhold til niveauet for den viden, der haves om projektet, idet der her er lagt et eftersyn til grund. I takt med projektets gennemførelse vil dette blive mere veldefinerede, hvorved de uforudselige udgifter gradvist vil blive erstattet af kendte budgetposter. Således regnes der i forvaltningens budgetteringsmodel med, at de uforudselige udgifter udgør ca. 15 %, når der er indhentet et entreprenør-tilbud.

Der er identificeret følgende risici for projektet:

- Da Langebro er fredet udvendigt såvel som indvendigt skal alle arkitektoniske ændringer godkendes af Kulturstyrelsen.
- Udførelsesproblemer grundet uforudseelige installationer, konstruktionsmæssige problemer m.m.
- Den eksisterende dimensionering af anlæggets kapacitet er muligvis forældet, og der skal derfor tages forbehold for det endelige antal pladser. Dette har også betydning for det endelige indtægtsniveau.

Med hensyn til ændringer i tidsplanen skønnes projektet at have lav risiko.

## Bilag. Tekniske oplysninger

### Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på 21,1 mio. kr. i perioden 2015-2017. Dette beløb dækker, sammen med de 3,2 mio. kr. fra overførsels-sagen 2011-2012, de samlede anlægsudgifter på i alt 24,3 mio. kr., hvoraf der er afsat 3,6 mio. kr. til renovering af belægning og fuger i den overliggende vej. Der skal, som en konsekvens af projektet tilføres øgede driftsudgifter på 0,6 mio. kr. årligt fra 2018 og frem til drift og vedligeholdelse af anlægget.

Afskrivning og forrentning af anlægsudgifterne vil over årene indgå i opgørelsen over modregning af indtægterne fra betalingsparkering med staten. Derudover påregnes øgedes indtægter fra betalingsparkering på 2,1 mio. årligt fra 2018. Disse indtægter påvirker dog kun servicemåltallet.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

| (1.000 kr. – 2016 p/l)                 | 2015       | 2016          | 2017          | 2018          | 2019          | I alt         | *              |
|--|------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| <i>Anlæg</i>                           |            |               |               |               |               |               |                |
| - Projektering, byggeled., tilsyn m.v. | 500        | 2.500         | 2.000         |               |               | 5.000         | 5.000*         |
| - Udførelse                            |            | 8.000         | 8.100         |               |               | 16.100        | 16.100*        |
| <b>Anlægsudgifter i alt</b>            | <b>500</b> | <b>10.500</b> | <b>10.100</b> |               |               | <b>21.100</b> | <b>21.100*</b> |
| <i>Afledte serviceudgifter</i>         |            |               |               |               |               |               |                |
| - Vedligehold og drift                 |            |               |               | 600           | 600           | 1.200         |                |
| - Indtægter fra betalingsparkering     |            |               |               | -2.100        | -2.100        | -4.200        |                |
| <b>Afledte serviceudgifter i alt</b>   |            |               |               | <b>-1.500</b> | <b>-1.500</b> | <b>-3.000</b> |                |

Note: <sup>1)</sup> De forventede indtægter fra betalingsparkering er beregnet ud fra den budgetterede gennemsnitsindtægt fra en parkeringsplads i grøn zone i 2015 på 13.460 kr. årligt.

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat medio 2016 og afsluttet december 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

| <b>Tidsangivelse</b>               | <b>Måned og år</b> |
|------------------------------------|--------------------|
| Anlægsbevilling forventes givet    | Oktober 2015       |
| Anlægsprojektet forventes igangsat | Medio 2016         |
| Forventet ibrugtagningstidspunkt   | December 2017      |

### **Tidligere afsatte midler**

I overførselssagen 2011-2012 blev der afsat 3,2 mio. kr. til åbning af et kommunalt p-anlæg.

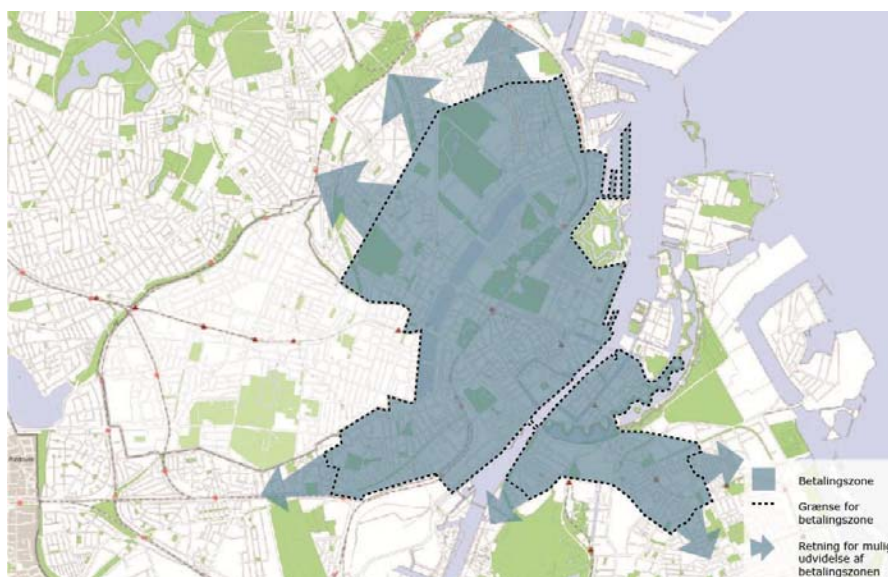
Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

| <i>(1.000 kr., løbende p/l)</i> | <b>2012</b> | <b>2013</b>  | <b>2014</b> | <b>2015</b> | <b>2016</b> | <b>2017</b> | <b>2018</b> |
|---------------------------------|-------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Overførselssagen 2011-2012      |             | 3.200        |             |             |             |             |             |
| <b>Afsatte midler i alt</b>     |             | <b>3.700</b> | <b>500</b>  | <b>500</b>  |             |             |             |



## Udvidelse af betalingsområdet

3. august 2015



### Eksekveringsparat?

|   | JA/ NEJ |
|---|---------|
| Udvalgsbehandlet (TMU)                            | Nej     |
| Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling | Nej     |

### Bydel

Nørrebro, Østerbro, Vesterbro/Kgs. Enghave, Valby, Amager Vest, Amager Øst

### Baggrund

I København er der områder uden for det eksisterende betalingsområde, som har høje belægningsprocenter, flere steder over 100 %. I disse områder er det svært for beboerne at finde en parkeringsplads. Udvidelse af betalingsområdet er et virkemiddel til at regulere dette, så grænsen bliver naturligt afgrænset af større trafikale forbindelser og skift i bebyggelsesmønstre o. lign.

Budgetnotatet indgår i en samlet budgetpakke på parkeringsområdet, som er bestilt af Teknik- og Miljøudvalget i forbindelse med drøftelsen af parkeringsredegørelsen, Parkering 2015, den 27. april 2015.

### Indhold

For at kunne udvide betalingsområdet kræver det:

- At samtlige veje, der skal indgå i betalingsområdet, besigtiges.
- At beboerne høres samt efterfølgende sagsbehandling af eventuelle indsigelser, og overtagelse af private fællesveje beslutes i Borgerrepræsentationen.
- At der skal gives et samlet påbud til grundejere om istandsættelse af private fælles veje, så kommunen efterfølgende kan overtage disse.
- At der skal afstribes, skiltes og opsættes parkeringsautomater.
- At arealer, der overgår til kommunen, skal omklassificeres.

### Områder med størst behov

- Store dele af området mellem Jagtvej og ringbanen er præget af høje belægningsprocenter set over hele dagen. Området er klart afgrænset af ringbanen, hvilket sikrer, at parkeringsproblemerne uden for en ny grænse til betalingszonen ikke flytter med.
- Syd for betalingszonen på Amager, særligt området omkring Lergravsparkens Metrostation er præget af høje belægningsprocenter, især om aftenen. Udstrækningen undersøges nærmere for at sikre, at

- der ikke skabes en ny randzoneproblematik i forhold til skift i bebyggelsesmønstre.
- Valby er præget af høje belægningsprocenter, særligt om eftermiddagen og aftenen. Udstrækningen undersøges nærmere for at sikre, at der ikke skabes en ny randzoneproblematik i forhold til skift i bebyggelsesmønstre, og om området skal etableres som satellitzone, det vil sige en betalingszone, der geografisk er løsrevet fra det resterende betalingsområde.
  - I Vanløse benyttes en del parkeringspladser af bilister udefra, der benytter offentlig transport som viderebefordring til eksempelvis Københavns Lufthavn. Der oprettes her en lokal betalingszone med samme udstrækning som den kommende zone med tre-timers restriktion.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, se risikovurdering. Dette budgetnotat indeholder to scenarier.

#### *Scenario 1*

Betalingsområdet udvides fra Jagtvej til ringbanen samt Valby og området syd for betalingsområdet på Amager, herunder området omkring Lergravsparkens Metrostation og omfatter ca. 20.500 parkeringspladser. Den konkrete udstrækning skal afdækkes, herunder om Valby skal være en satellitzone. Den samlede udvidelse forventes at tage ca. 1½-2 år, og påbegyndes i områder med den højeste belægningsprocent.

#### *Scenario 2*

Betalingsområdet udvides fra Jagtvej til ringbanen og omfatter ca. 11.200 parkeringspladser. Den samlede udvidelse forventes at tage ca. 1 til 1½ år, hvor områder med højest belægningsprocent vil blive etableret først.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

I forbindelse med udvidelsen af betalingsområdet i 2005 er det blevet nemmere for beboere at finde en parkeringsplads i nærheden af deres bolig, og udefrakommende parkering er blevet reduceret. Effekten varierer fra bydel til bydel. Teknik- og Miljøforvaltningen forventer, at effekten vil være tilsvarende ved en ny udvidelse af betalingsområdet.

En udvidelse af betalingsområdet som enkeltstående virkemiddel vil primært have en adfærdsregulerende effekt på udefrakommende parkering. Hvis der ønskes en effekt i forhold til at påvirke beboerparkeringen, skal dette ses i sammenhæng med betalingsstrukturen, herunder en øget pris for beboerlicens, jf. Parkering 2015.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

| <b>(Del)aktivitet</b>   | <b>Afledt effekt</b>  |
|---|---|
| Udvidelse af betalingszonen   | - Adfærdsregulering af udefrakommende parkering<br>- Mindske belægningsgraden i de pågældende områder |
| Overtagelse af ca. 250 private fællesveje                               | - Gøre det fysisk muligt at udvide betalingszonen.  |
| Skiltning og belysning og opstilling af ca. 170 nye parkeringsautomater | - Gøre det brugervenligt for brugerne.  |



|                            |              |
|----------------------------|--------------|
| Beskæftigelseeffekt        |              |
| Scenarie 1 (30,0 mio. kr.) | 36,0 årsværk |
| Scenarie 2 (18,0 mio. kr.) | 21,6 årsværk |

Note: Beskæftigelseeffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

Det forventes, at der ved udførelse af nærværende opgave kan stilles krav om, at den private leverandør skal beskæftige praktikanter.

## Økonomi

### Scenarie 1

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 30,0 mio. kr. i perioden 2016-2017. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 15,0 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Disse skal dække kommunens udgifter til renhold, snerydning og vedligehold af de nye kommuneveje. Projektet forventes fuldt ibrugtaget december 2017.

### Scenarie 2

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 18,0 mio. kr. i perioden 2016-2017. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 9,0 mio. kr. årligt fra 2018. Disse skal dække kommunens udgifter til renhold, snerydning og vedligehold af de nye kommuneveje. Projektet forventes fuldt ibrugtaget december 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

| <i>(1.000 kr. – 2016 p/1)</i>  | <b>Anlæg 2015-2017</b> | <b>Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2018</b> |
|--|------------------------|--|
| <b>Hovedscenarie 1</b>   | <b>30.000</b>          | <b>15.000</b>  |
| - Udvidelse af betalingszonen mellem Jagtvej og ringbane, Valby, Amager, Vanløse samt evt. andre områder med høje belægningsgrader | 30.000                 | 15.000   |
| - Indtægter fra betalingsparkering   |                        | -102.500   |
| <b>Hovedscenarie 2</b>   | <b>18.000</b>          | <b>9.000</b>   |
| - Udvidelse af betalingszonen mellem Jagtvej og ringbane   | 18.000                 | 9.000  |
| - Indtægter fra betalingsparkering   |                        | -61.500  |

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

## Risikovurdering

Det er den overordnede vurdering, at en udvidelse af betalingsområdet er relativt ukompliceret. Der er derfor indarbejdet 8 % til uforudsete udgifter i projektet.

Klager fra beboere, hvor private fællesveje overtages, renovering af private fællesvej samt den konkrete udstrækning af udvidelsen kan imidlertid have betydning for projektets tidsplan og økonomi.

## Bilag. Tekniske oplysninger

### Økonomiske konsekvenser

#### Scenario 1

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 30 mio. kr. i perioden 2016-2017. Erfaringstal er fra tidligere udvidelse af betalingszonen i 2005. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 15,0 mio. kr. årligt fra 2018 og frem til drift og vedligeholdelse af de private fællesveje, der overtages.

#### Scenario 2

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 18 mio. kr. i perioden 2016-2017. Tallet er baseret på erfaringstal fra den tidligere udvidelse af betalingszonen i 2005. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 9,0 mio. kr. årligt fra 2018 og frem til drift og vedligeholdelse af de private fællesveje, der overtages.

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at den gennemsnitlige indtægt pr. plads i de nye områder bliver ca. 5.000 kr., hvilket er en anelse mindre end indtægten fra en plads i den nuværende blå zone. Serviceudgifter til vedligehold og drift af de overtagne veje vil beløbe sig til omkring 900 kr. pr. plads. Det er dog kun servicemåltallet til denne driftsudgift, som kan dækkes af de øgede indtægter, hvorfor der vil være et servicemåltaloverskud pr. plads på ca. 4.000 kr.

Tabel 4. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

| (1.000 kr. – 2016 p/l)                      | 2015         | 2016          | 2017          | 2018           | 2019           | I alt           | *              |
|---|--------------|---------------|---------------|----------------|----------------|-----------------|----------------|
| <b>Hovedscenario 1</b>                      |              |               |               |                |                |                 |                |
| <i>Anlæg</i>                                |              |               |               |                |                |                 |                |
| - Projektering                              | 2.000        | 7.000         | 5.500         |                |                | 14.500          | 7.500*         |
| - Overtagelse af ca. 250 private fællesveje |              | 2.500         | 2.000         |                |                | 4.500           | 500*           |
| - Skiltning og belysning                    |              | 2.500         | 2.500         |                |                | 5.000           | 1.000*         |
| - 170 nye parkeringsautomater               |              | 3.000         | 3.000         |                |                | 6.000           | 1.000*         |
| <b>Anlægsudgifter i alt</b>                 | <b>2.000</b> | <b>15.000</b> | <b>13.000</b> |                |                | <b>30.000</b>   | <b>10.000*</b> |
| <i>Afledte serviceudgifter</i>              |              |               |               |                |                |                 |                |
| - Vedligehold og drift                      |              |               |               | 15.000         | 15.000         | 30.000          |                |
| - Indtægter fra betalingsparkering          |              |               |               | -102.500       | -102.500       | -205.000        |                |
| <b>Afledte serviceudgifter i alt</b>        |              |               |               | <b>-87.500</b> | <b>-87.500</b> | <b>-175.000</b> |                |
| <b>Hovedscenario 2</b>                      |              |               |               |                |                |                 |                |
| <i>Anlæg</i>                                |              |               |               |                |                |                 |                |
| - Projektering                              | 2.000        | 4.500         | 2.500         |                |                | 9.000           | 5.500*         |
| - Overtagelse af ca. 150 private fællesveje |              | 1.500         | 1.000         |                |                | 2.500           | 500*           |
| - Skiltning og belysning                    |              | 1.500         | 1.500         |                |                | 3.000           | 1.000*         |
| - 100 nye parkeringsautomater               |              | 1.500         | 2.000         |                |                | 3.500           | 1.000*         |
| <b>Anlægsudgifter i alt</b>                 | <b>2.000</b> | <b>9.000</b>  | <b>7.000</b>  |                |                | <b>18.000</b>   | <b>8.000*</b>  |
| <i>Afledte serviceudgifter</i>              |              |               |               |                |                |                 |                |
| - Vedligehold og drift                      |              |               |               | 9.000          | 9.000          | 18.000          |                |
| - Indtægter fra betalingsparkering          |              |               |               | -61.500        | -61.500        | -123.000        |                |
| <b>Afledte serviceudgifter i alt</b>        |              |               |               | <b>-52.500</b> | <b>-52.500</b> | <b>-105.000</b> |                |

Som følge af *Lov om nedsættelse af statstilskuddet ved forhøjelse af kommunale parkeringsindtægter* vil investering i parkeringsautomater og skiltning medføre afskrivning af udgifter, som kan mindske Københavns Kommunes modregning i bloktilskuddet. Disse poster vil derfor over åre være udgiftsneutrale for kommunen.

Indtægterne fra betalingsparkering er udregnet med udgangspunkt i gennemsnitindtægter fra blå zone. Det forudsættes således, at timetaksterne sættes lig denne, og at efterspørgslen på betalingsparkering er tilsvarende. Som følge af ovennævnte lov vil indtægterne ikke tilfalde kommunekasse, men kun påvirke servicemåltallet. Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i april 2016 og ibrugtaget i december 2017.

Tabel 5. Tidsangivelse – scenarie 1

| Tidsangivelse                      | Måned og år   |
|------------------------------------|---------------|
| Anlægsbevilling forventes givet    | Marts 2016    |
| Anlægsprojektet forventes igangsat | April 2016    |
| Forventet ibrugtagningstidspunkt   | December 2017 |

Tabel 6. Tidsangivelse – scenarie 2

| Tidsangivelse                      | Måned og år   |
|------------------------------------|---------------|
| Anlægsbevilling forventes givet    | Marts 2016    |
| Anlægsprojektet forventes igangsat | April 2016    |
| Forventet ibrugtagningstidspunkt   | December 2017 |

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til denne udvidelse af betalingszonen.

### Henvisninger

Parkeringsredegørelsen, Parkering 2015, blev behandlet af Teknik- og Miljøudvalget den 27. april 2015.

<http://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/e781169b-910e-4b48-8582-4c4fe62c4123/ebd37ea0-c0b6-48b9-82f3-4dd2516099a6/Attachments/12873559-14161335-1.PDF>



31. juli 2015

## Elbilisme



### Baggrund

Københavns Kommune arbejder løbende med at fremme grønne transportformer via ikke-fysiske tiltag samt med generelt at fremme CO<sub>2</sub>-neutrale, forureningsfrie og støjsvage transportformer gennem større udbredelse af elektriske biler og varevogne i København.

### Indhold

Elbilisme, der af Teknik- og Miljøforvaltningen anses som den mest lovende grønne transportform, har ikke for alvor vundet indpas i Københavns Kommune. Danmark halter efter flere af vores nordiske naboer, når det gælder udbredelse af elbilisme. Der er derfor behov for tiltag, som kan fremme elbilisme i København.

Der eksisterer allerede initiativer for delebiler og bybiler, men da den almindelige privat- og erhvervskørsel udgør en langt større andel af trafikken i København end delebiler og bybiler, er der også behov for tiltag, der positivt kan bidrage til udviklingen i antallet af elbiler inden for denne gruppe. Med den nye vejlov og bekendtgørelse får Københavns Kommune mulighed for at differentiere prisen på betalingsparkering ud fra bl.a. miljøhensyn, hvilket giver mulighed for, at elbilister kan tilgodeses.

Der ønskes derfor afsat midler til, at alle elbiler undtaget delebiler og bybiler fritages for betalingsparkering på offentlige parkeringsarealer i en periode på to år fra og med 1. januar 2016. Dele og bybiler har deres egen licenstype på særlige vilkår og indgår derfor ikke i dette budgetønske. Efter projektet udarbejdes en redegørelse, som skal illustrere forsøgets resultater og omkostninger, som vil blive forelagt det politiske niveau via parkeringsredegørelsen.

### *Overordnede målsætninger og effekter*

Målsætningen er at fremme elbilisme og samtidig sende et klart signal om, at Københavns Kommune prioriterer grønne transportformer. Ved en betalingsfritagelse vil både pendlere, erhvervsdrivende og håndværkere med mange opgaver inden for betalingszonerne kunne se frem til en stor besparelse ved at skifte til elbil. Det vurderes derfor, at det er blandt disse typer bilister, man vil se den største effekt.

### Eksekveringsparat?

|   | JA/ NEJ |
|---|---------|
| Udvalgsbehandlet (TMU)                            | Nej     |
| Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling | Ja      |

| Bydel   |
|---|
| Indre by, Nørrebro, Østerbro, Vesterbro/Kgs. Enghave Valby, Amager Vest |

For borgere, der skifter til elbil, vil den årlige besparelse være begrænset til besparelsen på udgiften til en beboerlicens inklusiv forbruget af almindelig betalingsparkering. Ifølge beregninger i en analyse foretaget for Københavns Kommune giver det en gennemsnitligt besparelse på 1.230 kr. årligt for borgere med en beboerlicens. Erhvervsdrivende vil typisk kunne spare mellem 3.000-15.000 kr. årligt pr. bil. For faste pendlere i bil vil besparelsen være gennemsnitligt 15.000-20.000 kr. årligt alt afhængig af, hvor og hvor ofte de parkerer inden for betalingszonen.

Forslaget indebærer et højt indtægtstab pr. ekstra ny elbil som initiativet reelt vil tilføje udover den forventede vækst uden betalingsfritagelse. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at der er en række andre områder, hvor man kan fremme elbilisme med større succes end fritagelse for parkeringsbetaling herunder, forbedring af ladeinfrastruktur, reservering af pladser o.l.

Forslagets varighed begrænses til en toårig forsøgsperiode med henblik på at vurdere effekterne og for at kunne tilpasse løsningen efter forsøgsperioden, hvis der opleves en markant vækst i antallet af elbiler. Initiativer for fremme af elbilisme understøtter ambitionerne i Københavns Grønne Mobilitetsplan.

Dette skyldes bl.a. den store usikkerhed, der findes, om de centrale rammevilkår for elbiler, hvilket gør det vanskeligt at forudsige udviklingen i antallet af elbiler.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

| (Del)aktivitet               | Afledt effekt   |
|------------------------------|---|
| Gratis parkering for elbiler | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fremme af elbilisme.</li> <li>- Billigere parkering for elbiler.</li> <li>- Reducering af CO<sub>2</sub>-udledning.</li> </ul> |

### Økonomi

Udviklingen i salget af elbiler er betinget af mange faktorer, som har langt større betydning end gratis parkering, herunder bl.a. fortsat afgiftsfritagelse, prisudvikling på elbiler, teknologiudvikling og hvilke biler, der rammer markedet. Beregningen af provenutabet er derfor behæftet med store usikkerheder, og skal derfor tages med forbehold. På grund af den komplekse beregning har Teknik- og Miljøforvaltningen bedt en rådgiver beregne et estimeret indtægtstab. Fra 2013 til 2014 steg salget af nye elbiler med 150 %. Forudsat, at denne udvikling fortsætter, vil projektet medføre et estimeret provenutab på alt 32,3 mio. kr. i perioden 2016-2017. Beregningen forudsætter at afgiftsfritagelsen forsættes fra 2016 og frem. Det beregnede indtægtstab kan betragtes som en øvre barre for potentielt indtægtstab med de eksisterende forhold. Indtægtstabet kan stige, hvis man i den toårige periode øger de øvrige p-betalinger.

Indtægtstabet vil, som følge af reglerne for modregning i bloktilskuddet, kun påvirke servicemåltallet og ikke have finansiel betydning.

Tabel 2. Overordnet økonomi (serviceudgifter)

| (1.000 kr. – 2016 p/l)                  | 2016          | 2017          | 2018 | 2019 | I alt         |
|---|---------------|---------------|------|------|---------------|
| <b>Provenutab på betalingsparkering</b> | <b>11.100</b> | <b>21.200</b> |      |      | <b>32.300</b> |

### Risikovurdering

Det præcise indtægtstab kan variere alt efter, hvor stor udbredelse elbiler får i de kommende år, og hvordan prisen på parkering udvikler sig. Lov- og afgiftsændringer, prisændringer på parkering, teknologiudvikling og lignende, er alle variabler der kan påvirke tallene i større eller mindre grad. Det forventede indtægtstab er baseret på det nuværende antal elbiler sammenholdt med den forventede vækst uden betalingsfritagelse. Dernæst er tallene opjusteret på baggrund af en beregning af priselasticiteten i forhold til nysalgpris på elbiler, som indikerer det øgede incitament og dermed den forventede stigning i salget af elbiler som betalingsfritagelse medfører.

Beregningerne forudsætter, at den nuværende afgiftsfritagelse på el-biler fortsættes i hele perioden. Den nuværende 100 % afgiftsfritagelse udløber i 2015, og der er endnu ikke truffet beslutning om, hvorvidt denne ordning skal videreføres. Afgiftsfritagelsen har afgørende betydning for udbredelsen af elbiler, og det estimerede provenutab vil blive påvirket alt efter, hvilken model for afgiftsregulering der afløser den nuværende.

Der er derfor stor usikkerhed i forhold til det fremtidige antal elbiler og dermed det forventede provenutabs størrelse.

## Bilag. Tekniske oplysninger

### Økonomiske konsekvenser

Projektet har et estimeret provenutab på i alt 32,3 mio. kr. i perioden 2016-2017 fordelt på 11,1 mio. kr. i 2016 og 21,2 mio. kr. i 2017. Teknik- og Miljøforvaltningen vil med parkeringsredegørelsen for budget 2018 vurdere opjusteringen af indtægtsniveauet for 2018, såfremt fritagelsen for betalingsparkering for elbiler ikke forlænges.

Tabel 3. Serviceudgifter

| (1.000 kr. – 2016 p/l)             | 2016          | 2017          | 2018 | 2019 | I alt         |
|------------------------------------|---------------|---------------|------|------|---------------|
| <i>Serviceudgifter</i>             |               |               |      |      |               |
| - Provenutab på betalingsparkering | 11.100        | 21.200        |      |      | 32.300        |
| <b>Provenutab i alt</b>            | <b>11.100</b> | <b>21.200</b> |      |      | <b>32.300</b> |

Projektet forventes igangsat i januar 2016.

Tabel 4. Tidsangivelse

| Tidsangivelse                 | Måned og år   |
|-------------------------------|---------------|
| Projektet forventes igangsat  | Januar 2016   |
| Projektet forventes afsluttet | December 2017 |

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.