



Bilag 2: Beslutningsoplæg om justering af parkeringstakster, pris på beboerlicenser samt rød betalingszones grænse

Dette notat belyser mulige virkemidler, effekter og økonomi i forhold til at reducere belægningsprocenterne ved parkering. En reduktion i belægningen vil medføre mindre søgetrafik og øget fremkommelighed.

Baggrund

Notatet er udarbejdet som opfølgning på behandlingen af *Parkering 2015* på mødet i Teknik- og Miljøudvalget d. 27. april 2015. I *Parkering 2015* nævnes justering af betalingsparkeringsordningen som muligt virkemiddel til at reducere efterspørgsel på parkering. De fire virkemidler, beskrevet her, understøtter hinanden og kan frit kombineres.

Virkemidlerne retter sig alle mod efterspørgslen på parkering. Der udarbejdes særskilte budgetnotater hvad angår en øget kapacitet (skråparkering, p-huse mv.) samt om evt. udvidelse af betalingsområdet.

Generelt ses uhensigtsmæssige belægningsgrader i grøn og blå betalingszone i aftentimerne og i rød zone i dagtimerne. Virkemidlerne er derfor delt op i to dele, som retter sig mod de to særskilte problemstillinger: borgenes egne biler og parkeringspresset i Indre By.

Initiativerne skal ses i sammenhæng med tiltag, der går ud på at etablere ekstra parkeringskapacitet. Det vil gøre det lettere for københavnere at finde en parkeringsplads, og dermed mindske trængslen og miljøbelastningen i København. Derudover er der den sammenhæng mellem udgifter til parkeringsanlæg og indtægter fra betalingsparkerings, at indtægterne kan udvide det råderum, hvor kommunens udgifter over åre dækkes via modregning med staten.

Øgede indtægter fra den nuværende betalingsordning kan også bidrage til at dække et evt. mindre provenu i forbindelse med reducerede parkeringstakster for el-biler o. lign. (jf. beslutning på møde i Teknik- og Miljøudvalget d. 22. september 2014 om *Medlemsforslag om gratis parkering for elbiler i København 2013-0271954*).

Beboerlicens

I mange områder i betalingszonen skyldes de høje belægningsprocenter om aftenen hovedsagligt beboernes egne biler. Det er tegn på, at denne problematik skærpes over de næste år. Der kan derfor med fordel ses på kriterierne for tildeling af beboerlicenser.

Virkemiddel 1a) Øget pris på beboerlicens

Der er pt. udstedt ca. 34.000 beboerlicenser i betalingsområdet. Den nuværende pris på beboerlicens (730 kr. pr. år) svarer til ca. 2 % af de

05-08-2015

Sagsnr.
2015-0110194

Dokumentnr.
2015-0110194-3

Sagsbehandler
Søren Lindgreen

P-Betalingsopfølgning

Islands Brygge 37
Postboks 446
2300 København S

Telefon
3366 3157

Mobil
4139 2550

E-mail
sorenl@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009493149

totale gennemsnitlige omkostninger ved at have bil, og har derfor begrænset indflydelse på bilejerskabet.

Derudover skal prisen på beboerlicens ligesom de øvrigt parkeringstakster af juridiske årsager fastsættes, så den virker trængselsbegrænsende.

Nedenstående tabel viser konsekvensen af forskellige prislejer på beboerlicenser for bilejerskab og for indtægterne fra betalingsparkering.

Ny pris på beboerlicens (nu: 730,-)	Effekt: estimeret fald i antal udstedte licenser*	Merindtægt pr. år fra betalingsparkering (servicemåltal)
2.000,-	540 stk. eller 1,6 %	42 mio.
2.500,-	770 stk. eller 2,3 %	58 mio.
3.000,-	970 stk. eller 2,9 %	74 mio.
3.500,-	1170 stk. eller 3,5 %	90 mio.
4.000,-	1340 stk. eller 4 %	105 mio.
6.000,-	2170 stk. eller 6,5 %	165 mio.
10.000,-	3900 stk. eller 11,5 %	272 mio.

Note*: Der forventes et nogenlunde tilsvarende fald i den samlede belægningsprocent i betalingsområdet kl. 22

Sammenholdes det nuværende prisniveau på beboerlicens med andre europæiske storbyer, ligger København med det nuværende prisniveau over byer som Hamburg og Berlin, men under London og langt under Stockholm. Beboerlicensen i disse byer skal ses i sammenhæng andre virkemidler, som fx miljøzoner og betalingsring.

I Stockholm er den årlige beboerlicens på ca. 8.000 kr., og i London er der forskellige priser for en beboerlicens i forskellige distrikter. Det varierer fra ca. 600 til 6.500 kr. om året afhængig af bilens miljøbelastning. I flere af Londons distrikter er beboerlicens gratis eller meget billig for beboere med elbiler. I Amsterdam koster en beboerlicens fra ca. 500 kr. og op til 4.000 kr. årligt afhængig af, hvilken parkeringszone det drejer sig om. Prisen på beboerlicenser i Hamburg er ca. 225 kr. om året, mens den i Berlin er ca. 150 kr. om året.

Virkemiddel 1b) Max. én beboerlicens pr. husstand

Det antages, at effekten af en prisstigning på beboerlicens for bil nr. 2 er større end for bil nr. 1, men forvaltningen har ikke data, som specifikt kan underbygge dette. Derfor er beregningen foretaget ud fra samme model som under virkemiddel 1a) Øget pris på beboerlicens, hvilket giver udslag i en vis usikkerhed.

Der er i øjeblikket udstedt ca. 1.400 beboerlicenser til husstande med mere end én bil. Af ovenstående skema ses, at en prisfastsættelse på 10.000,- pr. licens vil svare til et fald i antal licenser på omkring 12 %. Sættes det i forhold til de 1.400 licenser, vil det svare til et fald på 0,5

% af det samlede antal udstedte beboerlicenser. Hvis et initiativ vedr. husstande med flere end én bil skal have noget mærkbar effekt, vil prisen således skulle fastsættes til et beløb over 10.000,-.

Derfor anbefaler forvaltningen, at der fremover i stedet kun udstedes én licens pr. husstand. Det vil medføre et fald på 4,1 % af indregistrerede biler i betalingsområdet, og noget tilsvarende for den samlede belægningsprocent. Det vil samtidig betyde et fald i indtægterne fra betalingsparkering på 1 mio. kr.

Begge virkemidler kan tænkes indfaset gradvist over en årrække på 3-4 år. Både for at undgå en 'chokeffekt' og for at beboerne får rimelig tid til at tilpasse sig nye transportvaner – bl.a. ved i nogle tilfælde at skulle afskaffe bil nr. to.

Indre By

Belægningen i rød zone var i gennemsnit i oktober 2014 101 % på en hverdag kl. 12. I området omkring Nørre Farimagsgade i grøn zone var belægningen kl. 12 106 % ved seneste tælling, hvilket ikke mindst skyldes, at bilister med ærinde til rød zone søger ind i dette område for at opnå billigere parkering.

Virkemiddel 2a) Øget timebetaling i rød zone

Parkeringspresset i rød zone i dagtimerne vil umiddelbart ikke kunne afhjælpes ved stigning i prisen på beboerlicensen, da denne alligevel ikke kan anvendes i tidsrummet kl. 10-17 på hverdage. Derfor lægges op til en øget timebetaling i rød zone for at begrænse mængden af bilister udefra.

Det koster i øjeblikket 31 kr. i timen i dagtimerne at parkere i zonen. Til sammenligning koster det op til 42 kr. i timen i private anlæg, hvilket betyder, at bilisterne primært søger mod de offentlige pladser.

Efterfølgende tabel viser konsekvenserne af øget timebetaling i rød zone.

Ny pris i rød zone i dagtimerne	Effekt: estimeret fald i belægningsgrad*	Merindtægt pr. år fra betalingsparkering (servicemåltal)
35,-	8 %	2,4 mio.
38,-	16 %	2,3 mio.
40,-	20 %	2,1 mio.

**Note: i tidsrummet mellem 10-17, hvor beboerlicensen ikke kan anvendes.*

Hvis undtagelsen for anvendelse af beboerlicens på majoriteten af vejstrækninger i den nuværende rød zone ophæves, vurderer forvaltningen at de vil føre til en markant nedgang i indtægterne fra betalingsparkering, op mod 60 mio. om året. Dette ikke mindst fordi sam-

let 4200 licensindehavere vil have adgang til parkering døgnet rundt på zonen omkring 1300 pladser. Alternativt kan pladserne på en række vigtige hande­lsgader svarende til en fjerdedel af pladserne forsat være undtaget, hvorved indtægtstabet begrænses til omkring 45 mio.

Virkemiddel 2b) Udvidelse af rød zone (jf. kort nedenfor)

Der er ca. 700 betalingspladser i den foreslåede udvidelse af rød zone. Området er naturligt afgrænset af større veje og søsnittet, hvilket vil mindske tendensen til, at parkering i stedet blot foretages i tilstødende områder.

Udvidelsen af rød zone kan ske uafhængigt af, om prisen for parkering i zonen øges (jf. virkemiddel 2a), men forvaltningen anbefaler en kombination af initiativerne, hvilket selvfølgelig vil have yderligere effekt.

Timeprisen i dagtimerne i grøn zone er pt. 18 kr. En stigning i prisen til det nuværende prisniveau i rød zone (31 kr.) svarer til en prisstigning på 70 %, og vil medføre ca. 50 % mindre efterspørgsel på parkering blandt besøgende i dagtimerne.

Forvaltningen forventer pga. af den mindre efterspørgsel ikke øgede indtægter fra betalingsparkering som følge af udvidelsen.

Andelen af betalende køretøjer udgør (en tilfældig hverdag kl. 12) 25 % af de parkerede biler i området. Det betyder, at udvidelsen vil reducere antallet af biler i området med ca. 80, hvilket svarer til en reduktion af belægningsprocenten på ca. 10 %.

Som nævnt er området omkring Nørre Farimagsgade belastet af høj belægningsgrad, og denne tendens vil blive forstærket af en evt. stigning i timeprisen i rød zone da en andel af bilisterne vil søge ud til pladser med billigere timetakst.

Der er i forbindelse med dette forslag om udvidelse af rød zone ikke lagt op til, at restriktioner på beboerlicenser fra den nuværende røde zone skal udstrækkes til det nye område omkring Nørre Farimagsgade, da forvaltningen vurderer, at det vil være uhensigtsmæssigt.



Forslag til geografisk afgrænsning af udvidet rød zone