

**Svar på spørgsmål stillet af Jakob Næsager til dagsordenspunkt 5.
Forslag til initiativer på parkeringsområdet**

10-08-2015

Sagsnr.
2015-0183834

Jakob Næsager har den 6. august 2015 stillet nedenstående spørgsmål til dagsordenspunkt 5. "Forslag til initiativer på parkeringsområdet" til Teknik- og Miljøudvalgets møde den 10. august 2015.

Dokumentnr.
2015-0183834-1Sagsbehandler
Jesper Borch

- 1) *Hvad er udviklingen i nettoantallet af parkeringspladser i København i hvert af årene fra 1990 og frem til og med 2014?*

Forvaltningens svar:

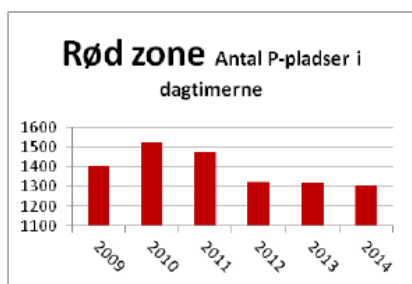
I faktaboksen til højre er angivet det totale antal af offentlige parkeringspladser i København fra 1995 til 2014 både inden- og udenfor betalingsområdet.

Forvaltningen kan ikke fremskaffe tal fra før 1995, og derudover er der et hul fra 2010 -2014, hvor der ikke blev lavet opgørelser af det totale antal pladser i København.

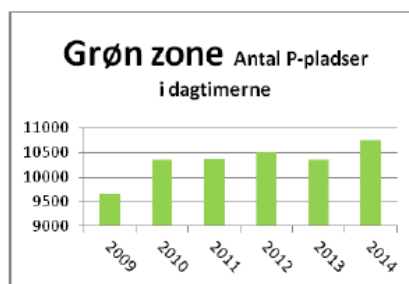
Udviklingen i det totale antal pladser er behæftet med væsentlige usikkerheder, som bl.a. skyldes ændringer i opgørelsesmetode, digitalisering af parkeringsregistret, ændringer i infrastruktur samt ændringer i færdselsloven som fx indførelse af 10-meter reglen.

År	Antal pladser
1995	144.047
1996	141.908
1997	140.872
1998	139.752
1999	139.129
2000	138.920
2001	138.730
2002	138.130
2003	130.070
2004	122.160
2005	121.850
2006	123.140
2007	123.850
2008	122.798
2009	122.936
2010	122.697
2014	Ca. 126.000

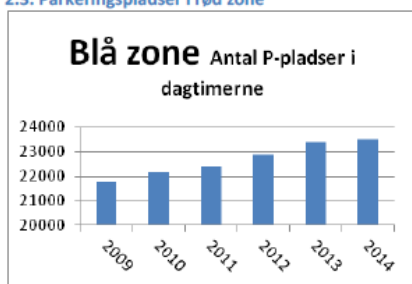
Der er mindre usikkerhed behæftet med udviklingen i antallet af parkeringspladser i betalingszonen siden 2009. Det synlige fald i antallet af pladser i rød zone fra 2011 til 2012 skyldes omlægningen af Nørreport Station og de afledte nedlæggelser af parkeringspladser på Nørre Voldgade.



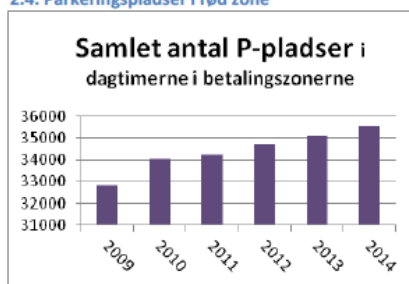
2.3. Parkeringspladser i rød zone



2.4. Parkeringspladser i grøn zone



2.5. Parkeringspladser i blå zone



2.6 Samlet antal parkeringspladser i betalingszonen

- 2) *Hvor mange indtægter får kommunen brutto på parkering om året og hvor mange udgifter har kommunen til parkeringsområdet. Opgørelsen skal gerne specificeres i, hvilke poster, der indgår i de to beløb, samt hvor store de enkelte poster er.*

Forvaltningens svar

I 2014 var indtægterne fordelt på betalingsparkering på 384,8 mio. kr. og p-afgifter på 150,3 mio. kr. Der blev afregnet 57,4 mio. kr. til Rigspolitiet, og tab på ubetalte p-afgifter var på 2,9 mio. kr.

Udgifterne var i 2014 samlet set på 85,5 mio. kr., fordelt på løn og øvrige udgifter til administration af opkrævning af p-afgifter mm. på 8,6 mio. kr.; løn og udgifter til klagesagsbehandling på 12,2 mio. kr.; løn og udgifter til parkeringskontrol (p-vagter mm.) på 44,5 mio. kr. og løn og udgifter til drift af parkeringsautomater, parkeringshuse mm. 20,2 mio. kr.

Samlet for 2014 var resultatet 389,3 mio. kr. I store træk var 2014 et "normalår" med den variation, der naturligt er. Resultatet indgår i kommunens samlede økonomi.

Der er ikke medtaget udgifter, der ligger ud over driften i Center for Parkering, fx anlægsprojekter (skråparkering mm.), modregning i bloktilskud og overheadbetragtninger.

Center for Parkering / Regnskab 2014 (mio. kr.)	2014
Indtægter betalingsparkering	384,8
P-afgifter	
Indtægter p-afgifter	150,3
Afregning af p-afgifter til Rigspolitiet	-57,4
Afskrevne p-afgifter	-2,9
Løn og øvrige udgifter	
Administration betaling af p-afgifter m.m.	-8,6
Klagesagsbehandling	-12,2
Parkeringskontrol	-44,5
Drift af parkeringsautomater og p-huse mm.	-20,2
Resultatet	389,3

3) *Hvem ejer den ubebyggede grund på hjørnet af Stengade, Baggensgade samt Slotsgade, og hvad det vil koste at bygge et parkeringshus på grunden (som forudsætning skal det lægges ind, at grunden udnyttes maksimalt)?*

Forvaltningens svar:

Den pågældende grund ejes af Københavns Kommune, og i dag er der ca. 45 offentlige parkeringspladser på grunden.

I forbindelse med screeningen af mulige grunde til et parkeringshus for 45 mio. kr. har forvaltningen (med bistand fra COWI) undersøgt mulighederne for et parkeringshus på grunden, evt. i kombination med daginstitution og materielplads (der er stor kommunal efterspørgsel efter grunden, da den er oplagt til mange formål). Grundet den økonomiske rammes begrænsede størrelse har COWI kun kigget på konventionelle parkeringsanlæg over jorden (fuldautomatiske anlæg og anlæg under jorden er typisk meget dyrere).

Det er således *ikke* undersøgt, hvor mange parkeringspladser der kan bygges, hvis anlægssummen er ubegrænset og grunden maksimalt udnyttet til parkering. Det vil kræve nye undersøgelser.

Resultatet af screeningen er:

Konventionelt parkeringshus:

Offentlige parkeringspladser i alt: 177
 Nye offentlige parkeringspladser: 132
 Estimeret pris pr. ny parkeringsplads: 340.000 kr.
 Samlet estimeret pris ca. 45 mio. kr. ekskl. omlægning af vej, ledninger mm.

Konventionelt parkeringshus i kombination med daginstitution og materielplads:

Offentlige parkeringspladser i alt:	144
Nye offentlige parkeringspladser:	99
Estimeret pris pr. ny parkeringsplads:	460.000 kr.

Samlet estimeret pris ca. 45 mio. kr. ekskl. omlægning af vej, ledninger mm

Forudsætninger for screeningen: Grunden er lidt for smal til at opnå en optimal parkeringsdækning med et konventionelt parkeringshus (pga. ramper og geometri inde i parkeringshuset), hvorfor det vurderes at være nødvendigt at gøre udlæg i fortov og vej. Konsekvenserne af dette er ikke belyst, hverken ift. trafikafvikling i området, byrum og æstetik eller pris.

Forvaltningen er p.t. i gang med at foretage en ny screening af mulige grunde for underjordisk parkeringsanlæg, og i denne screening indgår også Baggesensgade grunden i sammenhæng med nogle andre nærtliggende områder. Resultaterne af denne screening er indarbejdet i budgetnotatet.

4) *Hvor mange flere pladser, der kan laves på stedet, hvor det Grønne P-hus ligger i dag, hvis huset rives ned og bebygges maksimalt forfra? Og hvad er prisen for en nedrivning og nyopførelse?*

Forvaltningens svar

Konventionelle overjordiske parkeringshuse optager mellem 25 og 35 m² pr. plads inklusiv svingbaner, ramper o.l. Det grønne P-hus er bygget og opført som parkeringshus, så areal-udnyttelsen er allerede tæt på optimal. Det grønne P-hus rummer 215 pladser i dag og anvender ca. 27,5 m² pr. plads. Et fuldt optimeret nyopført konventionelt P-hus på grunden, hvor det Grønne P-hus ligger i dag estimeres at kunne rumme ca. 250 pladser, dvs. ca. 35 pladser mere end det nuværende. Dette er dog forudsat, at der kan etableres en ekstra parkeringsetage, hvilket ikke er nærmere undersøgt. Forvaltningen understreger, at et mere præcist bud på antallet af pladser vil skulle undersøges nærmere.

COWI angiver i en rapport fra 2014, at de gennemsnitlige omkostninger for nedrivning af byggeri på forskellige grunde egnet til parkeringshuse ligger på omkring 500 kr. pr. etagekvadratmeter. Under forudsætning af, at det grønne P-hus ikke indeholder asbest, blymaling eller andre fordyrende omstændigheder, estimeres det derfor, at omkostningerne til nedrivning vil beløbe sig til omkring 3 mio. kr.

Konventionelle overjordiske P-huse i de indre bydele estimeres generelt at koste mellem 250.000 til 450.000 pr. plads alt efter udformning, hensyn til byrum og byliv, tilkørselsforhold o.l.

De billigste P-huse kan etableres for priser i omegnen af 100.000 kr. pr. plads, men disse tager ikke hensyn til byliv, byrum, støjforhold o.l. og anvendes typisk kun i lufthavne og centrale trafikknudepunkter. Det er usandsynligt, at man kan bygge til den pris på indre Nørrebro.

Et forsigtigt estimat er, at omkostningerne for at bygge et nyt P-hus med 250 pladser vil ligge i omegnen af 62 mio. kr. ekskl. nedrivningsomkostninger.

Jakob Møller Nielsen
Serviceområdechef