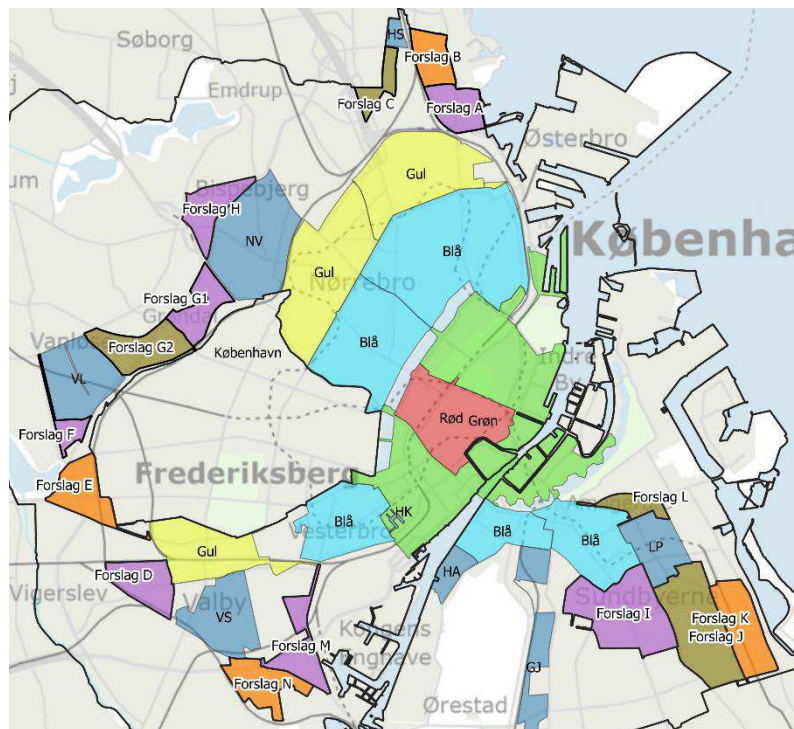


## TM285 Udvidelse af parkeringszonerne i København, seks scenarier



### Baggrund

Der er bestilt et budgetnotat til Budget 2022 på konkrete forslag til udvidelse af parkeringszonerne på baggrund af den analyse af mulighederne for udvidelse, som blev bevilget midler i Overførselssagen 2020-2021.

### Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen har i 2021 gennemført en analyse af mulighederne for etablering af nye parkeringszoner i København. Analyserne var sat på som et punkt til orientering på Teknik- og Miljøudvalgets møde den 30. august 2021. Analysen viser overordnet set, at der er et højt parkeringspres i flere randområder til de nuværende parkeringszoner, i byudviklingsområder samt ved trafikale knudepunkter. Her skyldes parkeringspresset både udefrakommende parkering og hjemmehørende parkering. På baggrund af erfaringer med effekter fra de nuværende parkeringszoner forventes presset at kunne reduceres med etablering af nye parkeringszoner.

Som udgangspunkt reguleres parkeringen i byen med betalingsparkering. Der er dog i analysen også identificeret områder, hvor tidsbegrænsede zoner kan bidrage til at reducere særligt indpendling og udefrakommende køretøjer. Tidsbegrænsede zoner kan indføres hurtigere og billigere end betalingsparkering, da private fællesveje inden for området ikke skal overtages til kommunal vej.

Dette budgetnotat indeholder seks scenarier til etablering af 15 parkeringszoner, jf. analysen, som alle omfatter de samme områder, men med forskellige restriktioner og/eller rækkefølge for etablering. Områdernes afgrænsning og faseudrulning fremgår af bilag 1. Etablering af de 15 parkeringszoner anbefales udrullet i tre faser i perioden 2022-2025 ud fra et hensyn til inddragelses- og implementeringsprocessen.

I forbindelse med analysen har en ekstern rådgiver foretaget en beregning og vurdering af, hvor meget forslagene til nye parkeringszoner kan forventes at reducere CO<sub>2</sub>-



udledningen, hovedsageligt ved at reducere antallet af udefrakommende biler og derved kørte kilometer. Der medregnes også en yderligere CO<sub>2</sub>-reduktion på cirka 10 % ved indførsel af betalingsparkering, da beboerlicensen er prisdifferentieret efter brændstofforbrug, og det derfor kan anspre flere til at vælge en elbil eller fossilbiler, der er mere brændstoføkonomiske og udleder mindre CO<sub>2</sub>. For hvert scenarie er der udarbejdet et estimat for reduceret CO<sub>2</sub>-udledning i 2025, som vurderes at være første år med fuld CO<sub>2</sub>-effekt. For scenarie 4b forventes den reducerede udledning dog allerede at ske i 2024.

Taksterne for de nye betalingszoner svarer til den nuværende gule betalingszone. Her er prisen 11 kr./time mellem kl. 8 og 23 og 3 kr./time mellem kl. 23 og 8 på hverdage. De tidsbegrænsede zoner etableres som udgangspunkt med samme restriktioner som i de nuværende tidsbegrænsede zoner, dvs. med 3 timers tidsbegrænsning på hverdage 8-19. Udefrakommende kan lovligt parkere i tidsrummet fra kl. 16 til kl. 11 næste dag, da man kan parkere i de tre første og sidste timer af den periode, hvor tidsbegrænsningen gælder.

Den endelige, geografiske afgrænsning af zonen skal i offentlig høring, og i den forbindelse undersøger forvaltningen, om tre timers tidsbegrænsning i tidsrummet kl. 8-19 opfylder behovet for at begrænse udefrakommende parkering, eller om der kan være grundlag for at ændre tidsrummet. Både den endelige geografiske afgrænsning af zonerne og den endelige tidsbegrænsning forelægges Teknik- og Miljøudvalget senest i april 2022 ved alle scenarier.

Beboere og erhvervsdrivende i området kan ansøge om en licens, mod betaling i betalingsområdet og gratis i de tidsbegrænsede zoner. Licensen giver adgang til at parkere på offentlige parkeringspladser i ens nærområde uden timebetaling i betalingszoner og uden tidsrestriktion i de tidsbegrænsede zoner.

I de tre scenarier, der indeholder etablering af betalingszoner, begynder hver implementeringsfase i januar med indkøb af p-automater, dialogfase med lokaludvalg og borgere, partshøringer i forbindelse med vejovertagelse, udarbejdelse af skilteplaner, politigodkendelse og fysisk etablering af parkeringsudstyr. Endelig ibrugtagning af de første nye betalingszoner vil ske i marts 2023. De efterfølgende implementeringsfaser begynder ved årsskiftet i januar 2023 og i 2024 med ibrugtagning i henholdsvis december 2023 og 2024 (scenarie 1 og 2). I scenarie 3 sker ibrugtagning i marts 2024 og marts 2025 på grund af antallet af veje, der skal overtages.

I scenarie 4 og 4a, hvor der udelukkende etableres tidsbegrænsede zoner, og der derfor ikke skal overtages private fællesveje, sker igangsættelse af hver implementeringsfase i januar med involvering af lokaludvalg og borgere, udarbejdelse af skilteplaner og politigodkendelse, og de tidsbegrænsede zoner ibrugtages i december samme år. I scenarie 4b, hvor alle tidsbegrænsede zoner udføres i en fase, vil ibrugtagning af halvdelen af zonerne ske i december 2022 og den anden halvdel i marts 2023.

Dette budgetnotat er gensidigt udelukkende med *TM112 Udvidelse af parkeringszonerne i København*, *TM190 Videst mulig udvidelse af parkeringszonerne i København* og *TM163 Udvidelse af parkeringszonerne på Amager*.

Ingen af scenarierne har konsekvenser for antallet af træer eller bilparkeringspladser.

### **Scenarie 1. Betalingszoner og tidsbegrænsede zoner - faseopdelt efter parkeringspres (25,6 mio. kr. i anlæg)**

Etablering af nye betalingszoner i randzoneområderne til gul zone Østerbro og gul zone Valby, samt i randområderne syd for blå zone Amager og i Kongens Enghave syd for blå



zone Vesterbro forventes at begrænse udefrakommende køretøjer, herunder fra borgere, som hører til i betalingszonerne, men som vælger at parkere i det nærliggende randzoneområde for at undgå betaling for parkering nær egen bolig. Desuden viser analysen, at der særligt omkring metro- og S-togs-stationer på Amager, i Valby samt i forlængelse af den nuværende tidsbegrænsede zone Nordvest og Vanløse er grundlag for at begrænse pendler- og langtidsparkering med tidsbegrænsede zoner.

Dette scenarie omhandler derfor etablering af parkeringszonerne nedenfor, hvor den foreslåede faseopdeling tager udgangspunkt i højt parkeringspres og mulighed for at kunne begrænse dette ved en kombination af betalingszone og tidsbegrænset zone.

Ekstern rådgiver har estimeret, at dette scenarie kan medføre en reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen på 5.600 tons årligt fra 2025.

Område	Type parkeringszone	Fasestart	Ibrugtagning
<b>Fase 1</b>			
Forslag A - Østerbro	Betaling	Januar 2022	Marts 2023
Forslag D - Valby	Betaling	Januar 2022	Marts 2023
Forslag F - Vanløse	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Forslag G1 - Vanløse	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Forslag H - Bispebjerg	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Forslag I - Amager	Betaling	Januar 2022	Marts 2023
Forslag M - Kongens Enghave	Betaling	Januar 2022	Marts 2023
<b>Fase 2</b>			
Forslag B - Østerbro	Betaling	Januar 2023	December 2023
Forslag E - Valby	Tidsbegrænsning	Januar 2023	December 2023
Forslag J - Amager	Tidsbegrænsning	Januar 2023	December 2023
Forslag N - Kongens Enghave	Betaling	Januar 2023	December 2023
<b>Fase 3</b>			
Forslag C - Østerbro	Tidsbegrænsning	Januar 2024	December 2024
Forslag G2 - Vanløse	Tidsbegrænsning	Januar 2024	December 2024
Forslag K - Amager	Tidsbegrænsning	Januar 2024	December 2024
Forslag L - Amager	Betaling	Januar 2024	December 2024

### **Scenarie 2. Betalingszoner og tidsbegrænsede zoner - faseopdelt efter geografisk sammenhæng (25,6 mio. kr. i anlæg)**

Dette scenarie omfatter etablering af parkeringszoner i de samme områder som scenarie 1, men zonerne etableres i sammenhængende geografiske områder i én og samme fase for at reducere forskydning af parkering til nærliggende områder. Fase 1 indeholder områder med højest parkeringspres omkring den nuværende tidsbegrænsede zone Nordvest og i Kongens Enghave samt etablering af større zoner på Amager, mens zoner i Valby og Østerbro først etableres i fase 2.

Scenarie 2 er dyrere i implementeringsfasen end scenarie 1, da overtagelse af private fællesveje sker tidligere end i scenarie 1. De varige driftsomkostninger er derimod ens.

Ekstern rådgiver har estimeret, at dette scenarie kan medføre en reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen på 5.600 tons årligt fra 2025, tilsvarende scenarie 1.

Område	Type parkeringszone	Fasestart	Ibrugtagning
<b>Fase 1</b>			
Forslag G1 - Vanløse	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Forslag H - Bispebjerg	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Forslag I - Amager	Betaling	Januar 2022	Marts 2023
Forslag J - Amager	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Forslag K - Amager	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022



Forslag L - Amager	Betaling	Januar 2022	Marts 2023
Forslag M - Kongens Enghave	Betaling	Januar 2022	Marts 2023
Forslag N - Kongens Enghave	Betaling	Januar 2022	Marts 2023
Fase 2			
Forslag A - Østerbro	Betaling	Januar 2023	December 2023
Forslag B - Østerbro	Betaling	Januar 2023	December 2023
Forslag D - Valby	Betaling	Januar 2023	December 2023
Forslag E - Valby	Tidsbegrænsning	Januar 2023	December 2023
Forslag F - Vanløse	Tidsbegrænsning	Januar 2023	December 2023
Fase 3			
Forslag C - Østerbro	Tidsbegrænsning	Januar 2024	December 2024
Forslag G2 - Vanløse	Tidsbegrænsning	Januar 2024	December 2024

### **Scenarie 3. Betalingszoner i alle områder - faseopdelt efter geografisk sammenhæng (65,6 mio. kr. i anlæg)**

Dette scenarie omfatter etablering af betalingszoner i alle 15 områder. Etableringen af betalingszoner forventes i højere grad at begrænse udefrakommende parkering fra både pendlere og personer hjemmehørende i nærliggende nuværende parkeringszoner.

Hvis alle nye parkeringszoner etableres som betalingszoner, anbefaler forvaltningen, at tre af de nuværende tidsbegrænsede zoner (Lergravsparken, Nordvest og Vanløse) også omdannes til betalingszoner, og dette er således indeholdt i scenariet. I modsat fald ville de tidsbegrænsede zoner blive omkranset af betalingszoner, som risikerer at skabe forskydning fra de nye betalingszoner til de eksisterende tidsbegrænsede zoner - særligt i aftentimerne, hvor tidsbegrænsningen ikke gælder.

Fase 1 omfatter områder med højest parkeringspres, og der arbejdes i hver fase med områder med geografisk sammenhæng for at begrænse forskydning til nærliggende områder.

Ekstern rådgiver har estimeret, at etablering af betalingsparkering i alle de nye områder medfører en reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen på 7.100 tons årligt fra 2025. Der er ikke beregnet på CO<sub>2</sub>-effekten af omdannelse af de eksisterende tidsbegrænsede zoner til betalingszoner.

Område	Type parkeringszone	Fasestart	Ibrugtagning
Fase 1			
Forslag G1 - Vanløse	Betaling	Januar 2022	Marts 2023
Forslag H - Bispebjerg	Betaling	Januar 2022	Marts 2023
Forslag M - Kongens Enghave	Betaling	Januar 2022	Marts 2023
Forslag N - Kongens Enghave	Betaling	Januar 2022	Marts 2023
Omdannelse af Nordvest tidsbegrænset zone	Betaling	Januar 2022	Marts 2023
Fase 2			
Forslag I - Amager	Betaling	Januar 2023	Marts 2024
Forslag J - Amager	Betaling	Januar 2023	Marts 2024
Forslag K - Amager	Betaling	Januar 2023	Marts 2024
Forslag L - Amager	Betaling	Januar 2023	Marts 2024
Omdannelse af Lergravsparken tidsbegrænset zone	Betaling	Januar 2023	Marts 2024
Fase 3			
Forslag A - Østerbro	Betaling	Januar 2024	Marts 2025
Forslag B - Østerbro	Betaling	Januar 2024	Marts 2025
Forslag C - Østerbro	Betaling	Januar 2024	Marts 2025
Forslag D - Valby	Betaling	Januar 2024	Marts 2025
Forslag E - Valby	Betaling	Januar 2024	Marts 2025
Forslag F - Vanløse	Betaling	Januar 2024	Marts 2025



Forslag G2 - Vanløse	Betaling	Januar 2024	Marts 2025
Omdannelse af Vanløse tidsbegrænset zone	Betaling	Januar 2024	Marts 2025

**Scenarie 4. Tidsbegrænsede zoner i alle områder - faseopdelt i tre faser efter parkeringspres (7,0 mio. kr. i anlæg)**

Med udgangspunkt i erfaringerne fra de nuværende tidsbegrænsede zoner forventes etablering af tidsbegrænsning i yderligere 15 områder særligt at reducere pendlerparkering og antallet af øvrige udefrakommende køretøjer i dagtimerne. Der forventes en lidt mindre effekt i aftentimerne, hvor tidsbegrænsningen ikke gælder, men hvor den stadig kan reducere omfanget af langtidsparkering.

Faseopdelingen sker med udgangspunkt i områder med højest parkeringspres, fx omkring den nuværende tidsbegrænsede zone Nordvest, Kongens Enghave og syd for blå betalingszone Amager samt i områder, hvor tidsbegrænsning kan forventes at reducere pendler- og langtidsparkering, fx i området omkring metrostationerne i Amager øst.

Ekstern rådgiver har estimeret, at etablering af tidsbegrænsning i alle de nye områder medfører en reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen på 3.800 tons årligt fra 2025. Den estimerede reduktion i CO<sub>2</sub>-udledning er lavere ved tidsbegrænsning, fordi det ikke i samme omfang som betalingsparkering giver incitament til, at beboerne skifter til elbil eller fossibiler, der kører flere kilometer på literen.

Område	Type parkeringszone	Fasestart	Ibrugtagning
<b>Fase 1</b>			
Forslag G1 - Vanløse	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Forslag H - Bispebjerg	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Forslag I - Amager	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Forslag J - Amager	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Forslag M - Kongens Enghave	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Forslag N - Kongens Enghave	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
<b>Fase 2</b>			
Forslag A - Østerbro	Tidsbegrænsning	Januar 2023	December 2023
Forslag D - Valby	Tidsbegrænsning	Januar 2023	December 2023
Forslag E - Valby	Tidsbegrænsning	Januar 2023	December 2023
Forslag F - Vanløse	Tidsbegrænsning	Januar 2023	December 2023
<b>Fase 3</b>			
Forslag B - Østerbro	Tidsbegrænsning	Januar 2024	December 2024
Forslag C - Østerbro	Tidsbegrænsning	Januar 2024	December 2024
Forslag G2 - Vanløse	Tidsbegrænsning	Januar 2024	December 2024
Forslag K - Amager	Tidsbegrænsning	Januar 2024	December 2024
Forslag L - Amager	Tidsbegrænsning	Januar 2024	December 2024

**Scenarie 4a. Tidsbegrænsede zoner i alle områder - faseopdelt i to faser efter parkeringspres (7,0 mio. kr. i anlæg)**

Der er bestilt et scenarie med etablering af de 15 parkeringszoner i to faser. Faseopdelingen sker ligesom i scenarie 4 med udgangspunkt i områder med højest parkeringspres, men inkluderer også forslag A umiddelbart nord for Svanemøllen Station i fase 1.

Forvaltningen vil i forbindelse med den endelige afgrænsning undersøge, om der er behov for at udvide de tidsbegrænsede parkeringszoner på Østamager til at omfatte de specifikke områder ved Øresundsvej, Amager Strandvej, Krimsvvej og Strandlodsvej. Afklaring heraf forelægges Teknik- og Miljøudvalget i april 2022, så et eventuelt behov for midler til at udvide til disse områder vil kunne indgå i forhandlingerne om Budget 2023.



Disse specifikke strækninger indgår ikke i forslagene i nærværende budgetnotat, da der er tale om byudviklingsområder, hvor lokalplaner sætter rammerne for parkering, og hvor der etableres et begrænset antal parkeringspladser på gadeplan, der kan indgå i kommunale parkeringszoner. Der vil i alle scenarier ske en afklaring af, om der er konkrete lokalplansforhold eller grænseproblematikker, der kan medføre mindre justeringer af zonen, som Teknik- og Miljøudvalget får mulighed for at tage endelig stilling til inden implementering.

Den estimerede CO<sub>2</sub>-effekt er tilsvarende scenarie 4.

Område	Type parkeringszone	Fasestart	Ibrugtagning
Fase 1			
Forslag A - Østerbro	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Forslag G1 - Vanløse	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Forslag H - Bispebjerg	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Forslag I - Amager	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Forslag J - Amager	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Forslag M - Kongens Enghave	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Forslag N - Kongens Enghave	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Fase 2			
Forslag D - Valby	Tidsbegrænsning	Januar 2023	December 2023
Forslag E - Valby	Tidsbegrænsning	Januar 2023	December 2023
Forslag F - Vanløse	Tidsbegrænsning	Januar 2023	December 2023
Forslag B - Østerbro	Tidsbegrænsning	Januar 2023	December 2023
Forslag C - Østerbro	Tidsbegrænsning	Januar 2023	December 2023
Forslag G2 - Vanløse	Tidsbegrænsning	Januar 2023	December 2023
Forslag K - Amager	Tidsbegrænsning	Januar 2023	December 2023
Forslag L - Amager	Tidsbegrænsning	Januar 2023	December 2023

**Scenarie 4b. Tidsbegrænsede zoner i alle områder - etableret i én fase (7,0 mio. kr. i anlæg)**

Der er bestilt et scenarie med etablering af de 15 parkeringszoner i én fase. Dog vil ibrugtagning ske løbende, så halvdelen af zonerne ibrugtages i december 2022 og den anden halvdel i marts 2023, som angivet i tabellen herunder. Løbende ibrugtagning sker for at sikre, at opstilling af skilte kan ske rettidigt, og umiddelbart før de enkelte zoner træder i kraft.

Forvaltningen vil ligesom i scenarie 4a i forbindelse med den endelige afgrænsning undersøge, om der er behov for at udvide de tidsbegrænsede parkeringszoner på Østamager til at omfatte de specifikke områder ved Øresundsvej, Amager Strandvej, Krimsvvej og Strandlodsvej. Afklaring heraf forelægges Teknik- og Miljøudvalget i april 2022, så et eventuelt behov for midler til at udvide til disse områder vil kunne indgå i forhandlingerne om Budget 2023.

Den estimerede CO<sub>2</sub>-effekt er tilsvarende scenarie 4 og 4a, dog med fuld effekt allerede fra 2024.

Område	Type parkeringszone	Fasestart	Ibrugtagning
Fase 1			
Forslag A - Østerbro	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022



Forslag B - Østerbro	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Forslag G1 - Vanløse	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Forslag G2 - Vanløse	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Forslag H - Bispebjerg	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Forslag M - Kongens Enghave	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Forslag N - Kongens Enghave	Tidsbegrænsning	Januar 2022	December 2022
Forslag C - Østerbro	Tidsbegrænsning	Januar 2022	Marts 2023
Forslag D - Valby	Tidsbegrænsning	Januar 2022	Marts 2023
Forslag E - Valby	Tidsbegrænsning	Januar 2022	Marts 2023
Forslag F - Vanløse	Tidsbegrænsning	Januar 2022	Marts 2023
Forslag I - Amager	Tidsbegrænsning	Januar 2022	Marts 2023
Forslag J - Amager	Tidsbegrænsning	Januar 2022	Marts 2023
Forslag K - Amager	Tidsbegrænsning	Januar 2022	Marts 2023
Forslag L - Amager	Tidsbegrænsning	Januar 2022	Marts 2023

### **Overordnede målsætninger og effekter**

En udvidelse af parkeringszonerne vil bidrage til at reducere både trængslen i områder med høje belægningsprocenter og indpendling til København samt CO<sub>2</sub>-udledningen.

### **Økonomi**

Scenarie 1 har estimerede anlægsudgifter på 10,3 mio. kr. i 2022, 8,5 mio. kr. i 2023, 6,5 mio. kr. i 2024 og 0,2 mio. kr. i 2025. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføjes estimerede afledte driftsudgifter på 2,0 mio. kr. i 2022, 18,6 mio. kr. i 2023, 19,2 mio. kr. i 2024 og 16,8 mio. kr. årligt fra 2025 og frem. Driftsmidlerne anvendes til renhold, snerydning, grøn drift og vedligehold af de ca. 26 km private fællesveje, der overtages til kommunal vej, samt til administration af parkeringsordningen, hvilket omfatter parkeringskontrol, drift af p-automater, klagesagsbehandling og håndtering af betalinger.

**Tabel 1. Scenarie 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder**

<b>Aktiviteter i forslaget</b> <i>(1.000 kr. - 2022 p/l)</i>	<b>Styrings-</b> <b>område</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>I alt</b>
- Vejovertagelse og matrikulær udskillelse	Anlæg	2.480	2.759	940	192		<b>6.371</b>
- Parkeringsudstyr	Anlæg	6.309	4.376	4.633			<b>15.318</b>
- Kommunikation	Anlæg	349	382	173			<b>904</b>
- Udgifter til bygherreorganisation	Anlæg	1.197	985	753	25		<b>2.960</b>
- Drift af overtagede veje	Service	1.478	18.558	22.863	23.448	23.448	<b>89.795</b>
- Parkeringskontrol	Service	533	6.542	11.328	14.338	14.338	<b>47.079</b>
- Øgede indtægter fra p-afgifter	Service		-6.500	-15.000	-21.000	-21.000	<b>-63.500</b>
- Parkeringsindtægter fra betaling	Service		-31.653	-42.951	-51.240	-51.240	<b>-177.085</b>
- Statslig modregning af parkeringsindtægter fra betaling	Finansposter		31.653	42.951	51.240	51.240	<b>177.085</b>
<b>Udgifter i alt i scenarie 1</b>		<b>12.346</b>	<b>27.102</b>	<b>25.690</b>	<b>17.003</b>	<b>16.786</b>	<b>98.927</b>



Scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på 12,6 mio. kr. i 2022, 11,4 mio. kr. i 2023, 1,5 mio. kr. i 2024 og 0,1 kr. i 2025. Der skal som konsekvens af anlægsprojektet tilføres estimerede afledte driftsudgifter på 2,5 mio. kr. i 2022, 28,8 mio. kr. i 2023, 17,7 mio. kr. i 2024, og 16,8 mio. kr. årligt fra 2025 og frem. Driftsmidlerne anvendes til renhold, snerydning, grøn drift og vedligehold af de ca. 26 km. private fællesveje, der overtages til kommunal vej, samt til administration af parkeringsordningen, hvilket omfatter parkeringskontrol, drift af p-automater, klagesagsbehandling og håndtering af betalinger.

**Tabel 2. Scenarie 2. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder**

<b>Aktiviteter i forslaget</b> <i>(1.000 kr. - 2022 p/l)</i>	<b>Styrings-</b> <b>område</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>I alt</b>
- Vejovertagelse og matrikulær udskillelse	Anlæg	2.772	2.700	791	107		<b>6.370</b>
- Parkeringsudstyr	Anlæg	7.957	6.914	446			<b>15.317</b>
- Kommunikation	Anlæg	378	474	51			<b>903</b>
- Udgifter til bygherreorganisation	Anlæg	1.455	1.322	169	14		<b>2.960</b>
- Drift af overtagede veje	Service	1.663	20.535	23.429	23.448	23.448	<b>92.523</b>
- Parkeringskontrol	Service	803	10.215	13.298	14.338	14.338	<b>52.992</b>
- Øgede indtægter fra p-afgifter	Service		-12.000	-19.000	-21.000	-21.000	<b>-73.000</b>
- Parkeringsindtægter fra betaling	Service		-31.097	-51.240	-51.240	-51.240	<b>-184.817</b>
- Statslig modregning af parkeringsindtægter fra betaling	Finansposter		31.097	51.240	51.240	51.240	<b>184.817</b>
<b>Udgifter i alt i scenarie 2</b>		<b>15.028</b>	<b>30.160</b>	<b>19.184</b>	<b>16.907</b>	<b>16.786</b>	<b>98.065</b>

Scenarie 3 har estimerede anlægsudgifter på 11,8 mio. kr. i 2022, 21,1 mio. kr. i 2023, 20,8 mio. kr. i 2024, 8,5 mio. kr. i 2025, 1,9 mio. kr. i 2026, 1,2 mio. kr. i 2027 og 0,3 mio. kr. i 2028. Der skal som konsekvens af anlægsprojektet tilføres estimerede afledte driftsudgifter på 1,5 mio. kr. i 2022, 23,3 mio. kr. i 2023, 61,7 mio. kr. i 2024, 75,2 mio. kr. i 2025 og 72,7 mio. kr. årligt fra 2026 og frem. Driftsmidlerne anvendes til renhold, snerydning, grøn drift og vedligehold af de ca. 80 km. private fællesveje, der overtages til kommunal vej, samt til administration af parkeringsordningen, hvilket omfatter parkeringskontrol, drift af p-automater, klagesagsbehandling og håndtering af betalinger.

**Tabel 3. Scenarie 3. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder**

<b>Aktiviteter i forslaget</b> <i>(1.000 kr. - 2022p/l)</i>	<b>Styrings-</b> <b>område</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>I alt</b>
- Vejovertagelse og matrikulær udskillelse	Anlæg	2.492	6.721	5.247	2.266	1.711	1.077	239	<b>19.753</b>
- Parkeringsudstyr	Anlæg	7.638	11.402	12.428	4.961				<b>36.429</b>
- Kommunikation	Anlæg	343	513	685	264				<b>1.805</b>
- Udgifter til bygherreorganisation	Anlæg	1.372	2.441	2.405	981	224	141	31	<b>7.595</b>





- Drift af overtagede veje	Service	1.488	21.140	58.506	72.581	72.581	72.581	72.581	<b>371.458</b>
- Parkeringskontrol	Service		4.124	9.648	14.147	14.147	14.147	14.147	<b>70.360</b>
- Øgede indtægter fra p-afgifter	Service		-2.000	-6.500	-11.500	-14.000	-14.000	-14.000	<b>-62.000</b>
- Parkeringsindtægter fra betaling	Service		-31.217	-81.562	-121.203	-127.367	-127.367	-127.367	<b>-616.083</b>
- Statslig modregning af parkeringsindtægter fra betaling	Finansposter		31.217	81.562	121.203	127.367	127.367	127.367	<b>616.083</b>
<b>Udgifter i alt i scenarie 3</b>		<b>13.333</b>	<b>44.341</b>	<b>82.419</b>	<b>83.700</b>	<b>74.663</b>	<b>73.946</b>	<b>72.998</b>	<b>445.400</b>

Scenarie 4 har estimerede anlægsudgifter på 3,0 mio. kr. i 2022, 1,3 mio. kr. i 2023 og 2,7 mio. kr. i 2024. Der skal som konsekvens af anlægsprojektet tilføres estimerede afledte driftsudgifter på 2,1 mio. kr. i 2022, -4,6 mio. kr. i 2023, -6,7 mio. kr. i 2024 og -10,9 mio. kr. årligt fra 2025 og frem til administration af parkeringsordningen, hvilket omfatter parkeringskontrol, drift af skilte, klagesagsbehandling og håndtering af licenser samt indtægter fra p-afgifter.

**Tabel 4. Scenarie 4. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2022 p/l)	Styringsområde	2022	2023	2024	2025	I alt
- Parkeringsudstyr	Anlæg	2.431	1.029	2.294		<b>5.754</b>
- Kommunikation	Anlæg	182	99	125		<b>406</b>
- Udgifter til bygherreorganisation	Anlæg	342	148	317		<b>807</b>
- Drift af skilte og parkeringskontrol	Service	2.093	9.415	13.317	17.091	<b>41.916</b>
- Øgede indtægter fra p-afgifter	Service		-14.000	-20.000	-28.000	<b>-62.000</b>
<b>Udgifter i alt i scenarie 4</b>		<b>5.049</b>	<b>-3.309</b>	<b>-3.947</b>	<b>-10.909</b>	<b>-13.116</b>

Scenarie 4a har estimerede anlægsudgifter på 3,2 mio. kr. i 2022 og 3,7 mio. kr. i 2023. Der skal som konsekvens af anlægsprojektet tilføres estimerede afledte driftsudgifter på 2,4 mio. kr. i 2022, -4,5 mio. kr. i 2023 og -10,9 mio. kr. årligt fra 2024 og frem til administration af parkeringsordningen, hvilket omfatter parkeringskontrol, drift af skilte, klagesagsbehandling og håndtering af licenser samt indtægter fra p-afgifter.

**Tabel 5. Scenarie 4a. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2022 p/l)	Styringsområde	2022	2023	2024	2025	I alt
- Parkeringsudstyr	Anlæg	2.646	3.108			<b>5.754</b>
- Kommunikation	Anlæg	206	200			<b>406</b>
- Udgifter til bygherreorganisation	Anlæg	374	433			<b>807</b>
- Drift af skilte og parkeringskontrol	Service	2.382	11.493	17.091	17.091	<b>48.056</b>
- Øgede indtægter fra p-afgifter	Service		-16.000	-28.000	-28.000	<b>-72.000</b>
<b>Udgifter i alt i scenarie 4</b>		<b>5.608</b>	<b>-766</b>	<b>-10.909</b>	<b>-10.909</b>	<b>-16.977</b>

Scenarie 4b har estimerede anlægsudgifter på 3,0 mio. kr. i 2022 og 4,0 mio. kr. i 2023. Der skal som konsekvens af anlægsprojektet tilføres estimerede afledte driftsudgifter på



3,2 mio. kr. i 2022, -5,4 mio. kr. i 2023 og -10,9 mio. kr. årligt fra 2024 og frem til administration af parkeringsordningen, hvilket omfatter parkeringskontrol, drift af skilte, klagesagsbehandling og håndtering af licenser samt indtægter fra p-afgifter.

**Tabel 6. Scenarie 4b. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2022 p/l)	Styrings- område	2022	2023	2024	2025	I alt
- Parkeringsudstyr	Anlæg	2.457	3.297			<b>5.754</b>
- Kommunikation	Anlæg	189	217			<b>406</b>
- Udgifter til bygherreorganisation	Anlæg	347	460			<b>807</b>
- Drift af skilte og parkeringskontrol	Service	3.240	15.624	17.091	17.091	<b>53.046</b>
- Øgede indtægter fra p-afgifter	Service		-21.000	-28.000	-28.000	<b>-77.000</b>
<b>Udgifter i alt i scenarie 4</b>		<b>6.233</b>	<b>-1.402</b>	<b>-10.909</b>	<b>-10.909</b>	<b>-16.987</b>

### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at initiativet vurderes at være rimelig ukompliceret. Dog er der risiko for, at omkostningerne til behandling af indsigelser ved overtagelse af veje og matrikulær udskillelse af de veje, der skal overtages for at indføre betalingsparkering, er for lave. Der er derfor afsat risikotillæg på 8% af de estimerede omkostninger.

### Bevillingstekniske oplysninger

Reglerne for statens modregning af kommunens parkeringsindtægter betyder, at merindtægter fra betalingsparkering som udgangspunkt skal afregnes med staten, og derfor ikke har finansiel betydning for Københavns Kommune. Merindtægterne vil dog påvirke servicemåltallet med 1:1. Dette gør sig gældende for scenarie 1-3. Der er ikke merindtægter fra betalingsparkering forbundet med scenarie 4.

**Tabel 7. Scenarie 1. Udgifter på alle styringsområder**

Anlæg (1.000 kr. - 2022 p/l)	Udvalg	Bevil- ling	2022	2023	2024	2025	2026	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>									
Vejovertagelse og matrikulær udskillelse	TMU	2000	2.480	2.759	940	192		6.371	496*
Parkeringsudstyr	TMU	2000	6.309	4.376	4.633			15.318	
Kommunikation	TMU	2000	349	382	173			904	174*
Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000	1.197	985	753	25		2.960	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>10.335</b>	<b>8.502</b>	<b>6.499</b>	<b>217</b>	<b>0</b>	<b>25.553</b>	<b>670*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>									
Drift af overtagede veje	TMU	1000	1.478	18.558	22.863	23.448	23.448	<b>89.795</b>	
Parkeringskontrol	TMU	1000	533	6.542	11.328	14.338	14.338	<b>47.079</b>	
Øgede indtægter fra parkering*	TMU	1010		-6.500	-15.000	-21.000	-21.000	<b>-63.500</b>	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>2.011</b>	<b>18.600</b>	<b>19.191</b>	<b>16.786</b>	<b>16.786</b>	<b>73.374</b>	
<i>Afledte servicemåltalseffekter</i>									
Parkeringsindtægter	TMU	1000		-31.653	-42.951	-51.240	-51.240	<b>-177.084</b>	



<b>Afledte servicemåltals-effekter i alt</b>			0	-31.653	-42.951	-51.240	-51.240	-177.084	
<i>Finansposter</i>									
Statslig modregning af parkeringsindtægter	ØU	2500		31.653	42.951	51.240	51.240	177.084	
<b>Finansposter i alt</b>			0	31.653	42.951	51.240	51.240	177.084	

\*Der er tale om en nettoindtægt, der tager højde for afregning med rigspolitiet.

**Tablet 8. Scenarie 2. Udgifter på alle styringsområder**

Anlæg (1.000 kr. - 2022 p/l)	Udvalg	Bevil-ling	2022	2023	2024	2025	2026	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>									
Vejovertagelse og matrikulær udskillelse	TMU	2000	2.772	2.700	791	107		6.370	554*
Parkeringsudstyr	TMU	2000	7.957	6.914	446			15.317	
Kommunikation	TMU	2000	378	474	51			903	189*
Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000	1.455	1.322	169	14		2.960	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>12.562</b>	<b>11.410</b>	<b>1.457</b>	<b>121</b>	<b>0</b>	<b>25.550</b>	<b>743*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>									
Drift af overtagne veje	TMU	1000	1.663	20.535	23.429	23.448	23.448	92.523	
Parkeringskontrol	TMU	1000	803	10.215	13.298	14.338	14.338	52.992	
Øgede indtægter fra parkering*	TMU	1010		-12.000	-19.000	-21.000	-21.000	-73.000	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>2.466</b>	<b>28.750</b>	<b>17.726</b>	<b>16.786</b>	<b>16.786</b>	<b>72.514</b>	
<i>Afledte servicemåltalseffekter</i>									
Parkeringsindtægter	TMU	1010		-31.097	-51.240	-51.240	-51.240	-184.817	
<b>Afledte servicemåltals-effekter i alt</b>				<b>-31.097</b>	<b>-51.240</b>	<b>-51.240</b>	<b>-51.240</b>	<b>-184.817</b>	
<i>Finansposter</i>									
Statslig modregning af parkeringsindtægter	ØU	2500		31.097	51.240	51.240	51.240	184.817	
<b>Finansposter i alt</b>				<b>31.097</b>	<b>51.240</b>	<b>51.240</b>	<b>51.240</b>	<b>184.817</b>	

\*Der er tale om en nettoindtægt, der tager højde for afregning med rigspolitiet.

**Tablet 9. Scenarie 3. Udgifter på alle styringsområder**

Anlæg (1.000 kr. - 2022 p/l)	Udvalg	Bevil-ling	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>											
Vejovertagelse og matrikulær udskillelse	TMU	2000	2.492	6.721	5.247	2.266	1.711	1.077	239	19.753	498*
Parkeringsudstyr	TMU	2000	7.638	11.402	12.428	4.961				36.429	
Kommunikation	TMU	2000	343	513	685	264				1.805	172*
Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000	1.372	2.441	2.405	981	224	141	31	7.595	



<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>11.845</b>	<b>21.077</b>	<b>20.765</b>	<b>8.472</b>	<b>1.935</b>	<b>1.218</b>	<b>270</b>	<b>65.582</b>	<b>670*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>											
Drift af overtagne veje	TMU	1000	1.488	21.140	58.506	72.581	72.581	72.581	72.581	<b>371.456</b>	
Parkeringskontrol	TMU	1000		4.124	9.648	14.147	14.147	14.147	14.147	<b>70.360</b>	
Øgede indtægter fra parkering*	TMU	1010		-2.000	-6.500	-11.500	-14.000	-14.000	-14.000	<b>-62.000</b>	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>1.488</b>	<b>23.264</b>	<b>61.654</b>	<b>75.228</b>	<b>72.728</b>	<b>72.728</b>	<b>72.728</b>	<b>379.816</b>	
<i>Afledte servicemåltalseffekter</i>											
Parkeringsindtægter	TMU	1010		-31.217	-81.562	-121.203	-127.367	-127.367	-127.367	<b>-616.083</b>	
<b>Afledte servicemåltalseffekter i alt</b>			<b>0</b>	<b>-31.217</b>	<b>-81.562</b>	<b>-121.203</b>	<b>-127.367</b>	<b>-127.367</b>	<b>-127.367</b>	<b>-616.083</b>	
<i>Finansposter</i>											
Statslig modregning af parkeringsindtægter	ØU	2500		31.217	81.562	121.203	127.367	127.367	127.367	<b>616.083</b>	
<b>Finansposter i alt</b>			<b>0</b>	<b>31.217</b>	<b>81.562</b>	<b>121.203</b>	<b>127.367</b>	<b>127.367</b>	<b>127.367</b>	<b>616.083</b>	

\*Der er tale om en nettoindtægt, der tager højde for afregning med rigspolitiet.

**Table 10. Scenario 4. Udgifter på alle styringsområder**

Anlæg (1.000 kr. - 2022 p/l)	Bevilling	2022	2023	2024	2025	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>							
Parkeringsudstyr	2000	2.431	1.029	2.294		5.754	
Kommunikation	2000	182	99	125		406	91*
Udgifter til bygherreorganisation	2000	342	148	317		807	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>2.955</b>	<b>1.276</b>	<b>2.736</b>	<b>0</b>	<b>6.967</b>	<b>91*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
Drift af skilte og parkeringskontrol	1000	2.093	9.415	13.317	17.091	41.916	
Øgede indtægter fra parkering*	1010		-14.000	-20.000	-28.000	-62.000	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>		<b>2.093</b>	<b>-4.585</b>	<b>-6.683</b>	<b>-10.909</b>	<b>-20.084</b>	

\*Der er tale om en nettoindtægt, der tager højde for afregning med rigspolitiet.



**Tabel 11. Scenarie 4a. Udgifter på alle styringsområder**

Anlæg (1.000 kr. - 2022 p/l)	Bevilling	2022	2023	2024	2025	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>							
Parkeringsudstyr	2000	2.646	3.108			5.754	
Kommunikation	2000	206	200			406	103*
Udgifter til bygherreorganisation	2000	374	433			807	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>3.226</b>	<b>3.741</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6.967</b>	<b>103*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
Drift af skilte og parkeringskontrol	1000	2.382	11.493	17.091	17.091	48.057	
Øgede indtægter fra parkering*	1010		-16.000	-28.000	-28.000	-72.000	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>		<b>2.382</b>	<b>-4.507</b>	<b>-10.909</b>	<b>-10.909</b>	<b>-23.943</b>	

\*Der er tale om en nettoindtægt, der tager højde for afregning med rigspolitiet.

**Tabel 12. Scenarie 4b. Udgifter på alle styringsområder**

Anlæg (1.000 kr. - 2022 p/l)	Bevilling	2022	2023	2024	2025	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>							
Parkeringsudstyr	2000	2.457	3.297			5.754	
Kommunikation	2000	189	217			406	95*
Udgifter til bygherreorganisation	2000	347	460			807	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>2.993</b>	<b>3.975</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6.967</b>	<b>95*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
Drift af skilte og parkeringskontrol	1000	3.240	15.624	17.091	17.091	53.046	
Øgede indtægter fra parkering*	1010		-21.000	-28.000	-28.000	-77.000	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>		<b>3.240</b>	<b>-5.376</b>	<b>-10.909</b>	<b>-10.909</b>	<b>-23.954</b>	

\*Der er tale om en nettoindtægt, der tager højde for afregning med rigspolitiet.

## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel

Bydækkende					X
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/Kgs. Enghave	Valby	Amager Øst	
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest	

### Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X
IT-projekt (KIT)		X



### Tidligere afsatte midler

Der blev i budget 2016 afsat 19 mio. kr. på anlæg til etablering af gul zone på ydre Østerbro, Nørrebro og i Valby, samt 9,9 mio. kr. årligt i afledt drift fra 2018 og frem. Der blev i Budget 2018 afsat yderligere 8,7 mio. kr. årligt til drift af gul zone fra 2018 og frem. Borgerrepræsentationen godkendte desuden omdisponering af henholdsvis 1. mio. kr. og 11 mio. kr. til etablering af gul zone på møderne den 26. maj 2016 og den 24. august 2017.

(1.000 kr., løbende p/l)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Budgetaftale 2016 - anlæg	3.000	6.400	9.550				
BR 26. maj 2016 - anlæg		1.000					
BR 24. aug. 2017 - anlæg				6.000	5.000		
Budgetaftale 2016 - drift				9.900	9.900	9.900	9.900
Budgetaftale 2018 - drift				8.700	8.700	8.700	8.700
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>3.000</b>	<b>7.400</b>	<b>9.550</b>	<b>24.600</b>	<b>23.600</b>	<b>18.600</b>	<b>18.600</b>

### Henvisninger

Teknik- og Miljøudvalget den 30. august 2021 – Analyse af muligheder for udvidelse af parkeringszoner i København:

<https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/28648138-41845711-2.pdf>

### Bilag

Bilag 1 – Kortoversigt over faser

Bilag 2 – økonomi fordelt på områder og scenarier