

# PARKERING 2017

Parkeringsredegørelse



UDKAST

# INDHOLD

---

|   |   |
|---|---|
| <b>SAMMENFATNING OG ANBEFALINGER</b> .....                                | 4   |
| <b>STATUS OG DATA</b> .....   | 7   |
| <b>TEMA 1: BEDRE UDNYTTELSE AF EKSISTERENDE PARKERINGSKAPACITET</b> ..... | 17  |
| <b>TEMA 2: REDUKTION AF INDPENDLING I BIL</b> .....                       | 19  |
| <b>POLITISKE BESTILLINGER</b> .....                                       | 22  |
| <b>SAMMENHÆNG MED ANDRE OMRÅDER OG NYE TENDENSER</b> .....                | 23  |
| <br><b>BILAG:</b>   |   |
| Bilag 2 .....   | Status på parkeringsprojekter og anlægsprojekter med konsekvenser for parkering |
| Bilag 3 .....   | Medlemsforslag om parkering nærmere end 10 meter fra et kryds                   |

# INDLEDNING

---

Den årlige parkeringsredegørelse tager afsæt i konkrete udfordringer og identificerer temaer, som kan danne grundlag for fremadrettede politiske beslutninger på parkeringsområdet.

## **Parkering 2017**

Parkeringsredegørelse 2017 giver et samlet overblik over parkeringsområdet i København – og et beslutningsgrundlag frem mod for de kommende budgetforhandlinger. Redegørelsen følger op på sidste års politiske beslutninger på området gennem en statusopdatering på besluttede og igangsatte initiativer. Redegørelsen retter derudover fokus mod, hvordan parkeringskapaciteten fremadrettet kan udnyttes bedre, og hvordan indpendling i bil kan reduceres, hvilket kan være med til at lette det pres, der er på parkeringskapaciteten i København og samtidig øge fremkommeligheden.



# SAMMENFATNING OG ANBEFALINGER

Dette kapitel indeholder en sammenfatning af de væsentligste pointer fra redegørelsen samt anbefaling til, hvilke initiativer Teknik- og Miljøudvalget kan bestille budgetnotater på.

## STATUS OG DATA

### Befolkningstilvækst og flere biler

Antallet af privatejede biler er i løbet af de seneste år steget markant. I dag er der 16.000 flere privatejede biler i København, end der var i 2010. Ca. 4.500 af dem er kommet til inden for det seneste år. Bilejerskabet stiger i disse år på ny efter at have været svagt faldende i forlængelse af finanskrisen. Stigningen i antallet af biler har medført en generel stigning i parkeringsbelægningen fra 2015 til 2016, og der er kommet flere zoner med en parkeringsbelægning på over 100 %. Effekten af gul zone, som blev etableret den 1. marts 2017, åbning af parkeringspladser i Kødbyen og på kommunale institutioner samt leje af 380 pladser i parkeringsanlægget på Israels Plads vil dog først kunne aflæses i næste års parkeringsredegørelse.

### Dyrt at skaffe mere kapacitet ved parkeringsanlæg i ældre bydele

De seneste forundersøgelser af parkeringsanlæg i København foretaget i forlængelse af Budget 2016 viser, at det er en dyr og meget udfordrende opgave at tilvejebringe mere parkeringskapacitet i konstruktion, dvs. parkeringsanlæg, i de ældre bydele. En af årsagerne er, at de få egnede byggegrunde i de ældre byområder er mere attraktive til boliger og erhverv end til parkeringsanlæg. Status for de igangsatte forundersøgelser af parkeringsanlæg er:

### Underjordiske parkeringsanlæg på Dantes Plads og Jarmers Plads

Teknik- og Miljøudvalget har med Overførselssagen 2015-2016 igangsat forprojektering i januar 2017 og forventer at afslutte den i foråret 2017. Resultatet af forprojekteringen skal danne grundlag for, at finansieringen kan indgå i budgetforhandlingerne for Budget 2018.

### Parkeringsanlæg i konstruktion på Østerbro (Strandboulevarden ved Randersgade)

I Budget 2016 blev afsat 120 mio. kr. til dette anlæg, heraf blev der stjernemarkert 3 mio. kr. til forundersøgelse. Derudover blev det besluttet, at parkeringsanlægget skal medfinansieres af udmøntning af parkeringsdeklarationer for i alt 80 mio. kr. Forundersøgelsen viser, at der kan etableres 188 parkeringspladser i et fuldautomatisk parkeringsanlæg og 137 pladser i et konventionelt parkeringsanlæg inden for bevillingsrammen på i alt 200 mio. kr. Der kan opnås en billigere enhedspris på 968.000 kr. pr. plads ved at anlægge et fuldautomatisk parkeringsanlæg på 251 pladser. En sådan løsning har en meromkostning på i alt 43 mio. kr.

### Forundersøgelser af parkeringsanlæg i konstruktion i områder med høj belægning (Baggesensgade, Otto Krabbes Plads og Fridtjof Nansens Plads)

I Budget 2016 blev afsat 5 mio. kr. til forundersøgelse af tre parkeringsanlæg. I forbindelse med forhandlingerne for Budget 2017 blev der fremlagt budgetnotater for etablering

af de tre parkeringsanlæg, men der blev ikke afsat midler hertil.

## TEMAER

Grundet de allerede igangsatte og afsluttede forundersøgelser om etablering af nye parkeringsanlæg, indeholder dette års redegørelse ikke umiddelbart initiativer, der kan skabe mulighed for at etablere nye parkeringspladser. Men den indeholder initiativer, der skaber bedre udnyttelse af eksisterende kapacitet samt initiativer, der kan reducere indpendling i bil og dermed nedbringe behovet for etablering af flere parkeringspladser.

Årets temaer "Bedre udnyttelse af eksisterende parkeringskapacitet" og "Reduktion af indpendling i bil" beskriver mulighederne for en smartere udnyttelse af den eksisterende parkeringskapacitet og for at skabe flere tilgængelige parkeringspladser gennem begrænsning af indpendling i bil. Målet med de opstillede initiativer kan også være at frigøre areal til andre formål end parkering, som eksempelvis cykelparkering, udeservering, bynatur og ikke mindst klimatilpasning. Især i de ældre byområder er der en særlig udfordring i forhold til at få plads til både parkering, klimatilpasning, bynatur og cykler, da gaderne i disse områder ofte er smalle.

## POLITISKE BESTILLINGER

Der er bestilt en screening af mulig parkering i 10-meterzonerne på kommunale veje for at benytte pladsen til parkering. For at screene hele byen for denne mulighed vurderer forvaltningen, at der er behov for yderligere finansiering til området, hvilket kan indgå i kommende budgetforhandlinger. Dertil kommer tre budgetnotater, som er bestilt på Teknik- og Miljøudvalgets budgetseminar i marts 2017.

## SAMMENHÆNG MED ANDRE OMRÅDER OG NYE TENDENSER

Der er en tæt sammenhæng mellem graden af regulering på parkeringsområdet og muligheden for at nå målet i KBH2025 Klimaplanen om, at minimum 75 % af alle ture skal foregå med cykel, kollektiv transport eller gang. Det samme gælder målet i Kommuneplan 2015 for fordeling af ture med kørende transport, hvor mindst 1/3 cykler, mindst 1/3 tager kollektiv trafik, højst 1/3 tager bil, og mindst 3/4 af væksten i trafikken skal være grøn. Tal for udviklingen viser, at andelen af cykelture er vokset, mens andelen af ture med kollektiv trafik og til fods er faldet i perioden 2010 til 2015. Andelen af bilture er rimelig konstant, både når der ses på alle typer ture inklusiv gang, hvor bilandelen er 33 %, og når der kun ses på kørende trafik, hvor bilandelen er 41 %.

Udover den tætte sammenhæng mellem graden af regulering på parkeringsområdet og opfyldelse af målene i henholdsvis Kommuneplan og Klimaplan, sætter kapitlet

fokus på metroudvidelsens effekt på bilejerskabet i København samt på selvkørende køretøjers mulige indflydelse på området.

### **SAMLET OVERSIGT OVER FORSLAG TIL MULIGE INITIATIVER PÅ PARKERINGSOMRÅDET**

I det følgende skema beskrives mulige initiativer for hvert af de to temaer præsenteret med virkemidler, effekt og økonomi. Initiativerne kan igangsættes ved, at Teknik- og Miljøudvalget beder forvaltningen om at udarbejde budgetnotater for disse frem mod Budget 2018. Virkningsgraden af de opstillede initiativer vil variere, og forvaltningens vurdering af denne vil derfor indgå i de bestilte budgetnotater.

| <b>TEMA: 1. BEDRE UDNYTTELSE AF EKSISTERENDE PARKERINGSKAPACITET</b>  |                |
|---|----------------|
| <b>Virkemiddel og effekt</b>  | <b>Økonomi</b> |
| 1. Åbning af flere kommunale parkeringspladser<br><br>Effekt: Tilføje flere parkeringspladser i aften- og nattetimer til beboerparkering i områder, hvor belægningsgraden er høj. Det forventes at der kan åbnes op til 200 pladser i mindre centrale områder: Ibrugtages i løbet af 2018   | 1 mio. kr.     |
| 2. Kortlægning af antallet af private parkeringspladser, der ikke anvendes til beboerparkering<br><br>Effekt: Udnytte kapaciteten i private parkeringsanlæg, hvilket vil kunne frigøre pladser på gaden   | 0,5 mio. kr.   |
| 3. Opskalering af forsøg med grøn mobilitet baseret på dialog med københavnere<br><br>Effekt: Skabe incitament for parkanterne til at vælge alternativer til egen bil eller fjernparkering og dermed frigøre areal til parkering for de beboere, der har brug for en bil i hverdagen, samt til klimatilpasning, bynatur og cykler | 2,5 mio. kr.   |
| 4. Udvidelse af tælleområdet, så der skabes et kvalificeret grundlag for, hvordan parkeringsudfordringer løses fremover i hele byen<br><br>Effekt: Bedre parkeringsforhold i hele byen ved, at den fremadrettede udvikling af parkeringsområdet baseres på et mere detaljeret datagrundlag  | 0,5 mio. kr.   |

## TEMA 2: REDUKTION AF INDPENDING I BIL

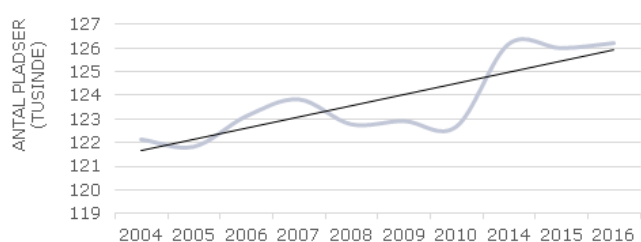
| Virkemiddel og effekt   | Økonomi        |
|---|----------------|
| <p>1. Forundersøgelse af/udarbejdelse af model for Københavns Kommunes bidrag til Parkér og Rejs anlæg i andre kommuner</p> <p>Effekt: Skabe incitament for pendlere i bil til at benytte andre transportformer til og fra job for derigennem at reducere presset på parkeringskapaciteten i København</p>  | 0,8 mio. kr.   |
| <p>2. Mobilitetsindsatser for virksomheder – etablering af virksomhedsnetværk</p> <p>Effekt: Skabe incitament for pendlere i bil til at benytte andre transportformer og dermed skabe mindre pres på vejnettet i København samt indirekte mindre pres på den generelle parkeringskapacitet i København</p>  | 2 mio. kr.     |
| <p>3. Foranalyse af Dynamisk prissætning af betalingsparkering, fastsat efter belægningsgrader,</p> <p>Effekt: Bedre udnyttelse af eksisterende parkeringskapacitet samt reduktion af søgetrafik</p>  | 0,4 mio. kr.   |
| <p>4. Udvidelse af betalingsparkering</p> <p>Effekt: Skabe incitament for indpendlere til at benytte andre transportformer end bil og dermed reducere presset på den eksisterende parkeringskapacitet samt undgå forskydning af parkeringsproblemer. Det vurderes, at indførelse af betalingsparkering kan tilvejebringe ca. 5 % flere parkeringspladser til beboerparkering i et givent område. Der forudsættes et prisniveau tilsvarende det, der er indført i ny gul zone. Nye zoner forventes at kunne ibrugtages 1,5-2 år efter beslutning</p> | 15-25 mio. kr. |
| POLITISKE BESTILLINGER  |                |
| <p>1. (Medlemsforslag) Screening af mulig parkering i 10-meterzonerne på kommunale veje</p> <p>Effekt: Tilvejebringelse af flere parkeringspladser for beboere og gæster</p>  | 1 mio. kr.     |
| <p>2. Etablering af parkeringspladser i 10-meterzonen i gader med hastighedsbegrænsninger på 40 km/t eller derunder*</p> <p>Effekt: Tilvejebringelse af flere parkeringspladser for beboere og gæster</p>   | -              |
| <p>3. Foranalyse af underjordisk parkeringsanlæg på Amagerbro (fx ved Svinget)*</p> <p>Effekt: Tilvejebringelse af flere parkeringspladser for beboere og gæster</p>  | -              |
| <p>4. Etablering af skråparkeringspladser i gul parkeringszone*</p> <p>Effekt: Tilvejebringelse af flere parkeringspladser for beboere og gæster</p>  | -              |
| * Budgetnotat bestilt på Teknik- og Miljøudvalgets budgetseminar i marts 2017   |                |

## PARKERINGSPLADSER I KØBENHAVN

Antallet af registrerede parkeringspladser er stort set uændret i forhold til 2016. Der er stadig godt 134.000 kommunale parkeringspladser i København i 2017. Tallet dækker over overfladeparkering på kommunale veje, private fællesveje med offentlig adgang samt kommunalt drevne parkeringsanlæg og parkeringspladser ved kommunale ejendomme med en fordeling på ca. 56 % af det samlede antal pladser på de kommunale veje, ca. 43 % på private fællesveje og kun ca. 1 % i de kommunalt drevne anlæg.

Antallet af kommunale parkeringspladser i København skal altid betragtes som et vejledende tal. På grund af en række fejlkilder, som ikke mindst skyldes at byen konstant udvikler sig, kan det ikke forventes, at antallet af registrerede parkeringspladser stemmer 1:1 med virkeligheden. Jo længere man går tilbage i tid, desto større bliver usikkerhederne. Det skyldes bl.a. ændringer i opgørelsesmetode, digitalisering af parkeringsregistret, ændringer i infrastruktur samt ændringer i færdselsloven som f.eks. indførelse af 10-meter reglen (forbud mod at parkere under 10 meter fra den tværgående kørebane). Det kan derfor være vildledende at sammenligne opgørelser fra tidligere år med tal fra 2017. I forvaltningens opgørelser af antal parkeringspladser indgår pladser på kommuneveje, på private fællesveje og i kommunale parkeringsanlæg/-pladser med almen adgang. Dette svarer stort set til de områder, hvor der i dag pågår offentlig parkeringskontrol. Hvis antal registrerede parkeringspladser sammenlignes fra 2004 til i dag, kan der ses en generel stigning.

### UDVIKLING I ANTALLET AF REGISTREREDE P-PLADSER

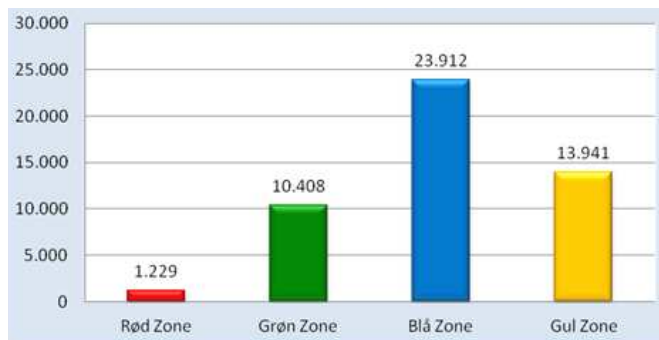


Parkeringspladser på gadearealer i København optager ca. 1.900.000 m<sup>2</sup>, hvad der svarer til 20 gange Tivolis areal.

Ca. 49.500 af de kommunale parkeringspladser på offentlig vej ligger i betalingsområdet. Fordelingen i de forskellige zoner fremgår af grafen Antal parkeringspladser i betalingsområdet herunder.

Ifølge en opgørelse fra Rambøll fra 2016 findes herudover ca. 70.000 private pladser, hvilket dækker over alt fra parkering i egen indkørsel til private parkeringsarealer, parkering ved virksomheder og private parkeringshuse. Den samlede parkeringskapacitet i Københavns Kommune estimeres således at ligge lige omkring de 204.000 pladser, hvoraf Københavns Kommune står for de 65 %.<sup>1</sup>

## ANTAL PARKERINGSPLADSER I BETALINGSOMRÅDET



Nedenstående tabel viser antal offentlige parkeringspladser i beboerlicenzoner samt specialpladser ((handicappladser, elbilpladser, delebilpladser, ambassadepladser og taxa- og motorcykelpladser). Endvidere er opgjort antal aktive beboerlicenser i de enkelte zoner.

| Zone               | Pladser | Heraf specialpladser | Antal aktive beboerlicenser |
|--------------------|---------|----------------------|-----------------------------|
| Ydre Østerbro, YØ  | 4992    | 102                  | **4790                      |
| Ydre Nørrebro, YN  | 6663    | 126                  | **5019                      |
| Valby, VA          | 3196    | 89                   | **2685                      |
| Indre Nørrebro, IN | 4716    | 195                  | 4784                        |
| Indre Østerbro, IØ | 9763    | 331                  | 9960                        |
| Indre By, IB       | *8492   | 723                  | 7730                        |
| Christianshavn, CH | 1293    | 95                   | 1663                        |
| Amager Nord, AN    | 6204    | 202                  | 6324                        |
| Vesterbro, VB      | 6717    | 291                  | 6527                        |

\*Hertil skal lægges 380 lejede pladser i Q-Parks parkeringsanlæg under Israels Plads.

\*\* Opgjort i uge 10 i 2017, en uge efter at zonerne trådte i kraft. Det er derfor sandsynligt, at et antal beboere på dette tidspunkt endnu ikke havde erhvervet sig den nødvendige beboerlicens.

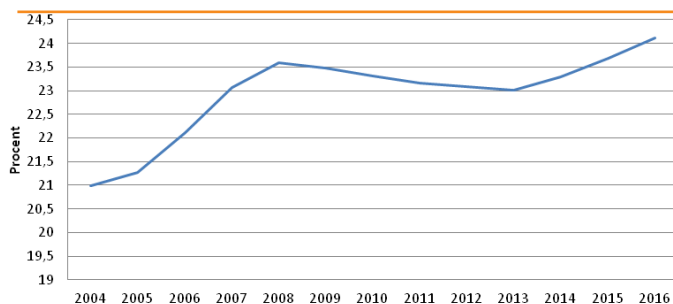
<sup>1</sup> Parkeringspladser ved indkøbscentre er ikke indregnet i den samlede kapacitet, da de ofte er placeret decentralt og/eller aflåst om natten. Teknik- og Miljøforvaltningen har ikke data for indkøbscentre.

## BILER OG BILEJERSKAB

Bilejerskabet stiger i disse år på ny efter at have været svagt faldende i forlængelse af finanskrisen.

### BILEJERSKAB

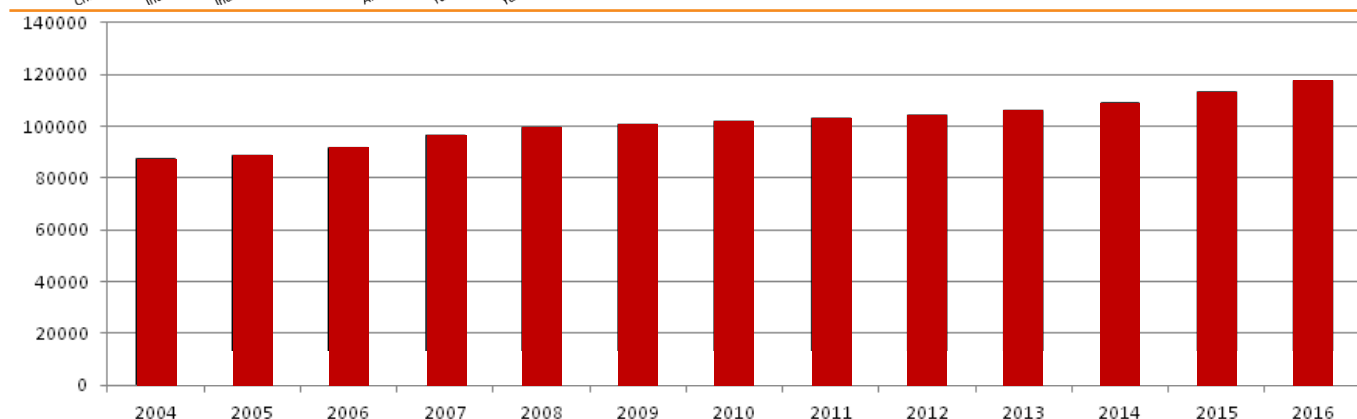
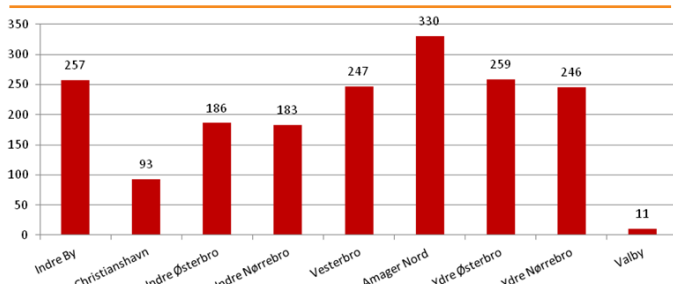
- BILER PR. INDBYGGERE OVER 18 ÅR



Den generelle vækst i antallet af beboere medfører endvidere, at antallet af privatejede biler ligeledes er steget markant over de seneste år. I dag er der 16.000 flere privatejede biler i København, end der var i 2010. Ca. 4500 af dem er kommet til indenfor det seneste år. En del af væksten er sket i nye byudviklingsområder, hvor parkeringsbehovet løftes i forbindelse med byggerierne eller i yderområder, hvor parkering ikke er et problem. Der er imidlertid registreret 1296 flere biler indenfor betalingsområdet (inkl. gul zone) fra 2015 til 2016, som medfører et øget pres på parkeringsbelægningen på gadeniveau i de ældre bydele. Det skal bemærkes, at tal for bilejerskab i denne redegørelse omhandler personbiler til privatbrug, herunder biler ejet af brugeren selv, samt de firmabiler og leasede biler som anvendes af københavnere. Tallet er stort set identisk med Danmarks Statistiks tal for *familiers bilrådighed* i København.

### VÆKST I ANTAL BILER

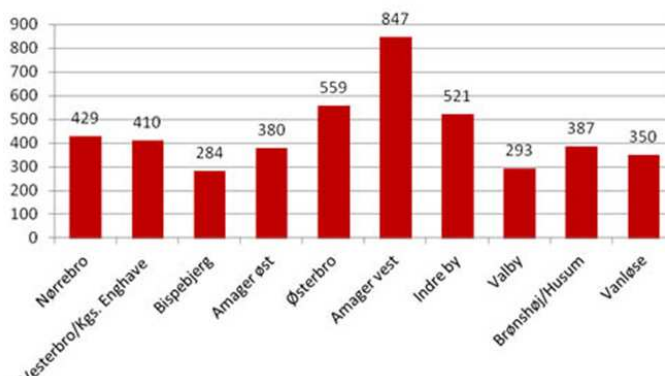
I BEBOERLICENZONERNE FRA 2015-2016



## NETTOVÆKST I ANTAL BILER

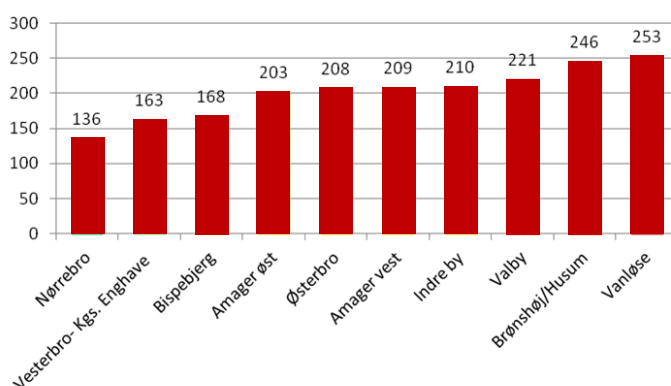
I BYDELENE 2015-2016

Alle bydele oplever markant vækst i antallet af biler og har gjort det igennem en årrække.



I figuren nedenfor vises antallet af biler pr. 1000 indbygger fra 18 år og derover

### ANTAL BILER PR. 1000 BEBOERE I BYDELE 2016



### UDVIKLING I ANTALLET AF BILER

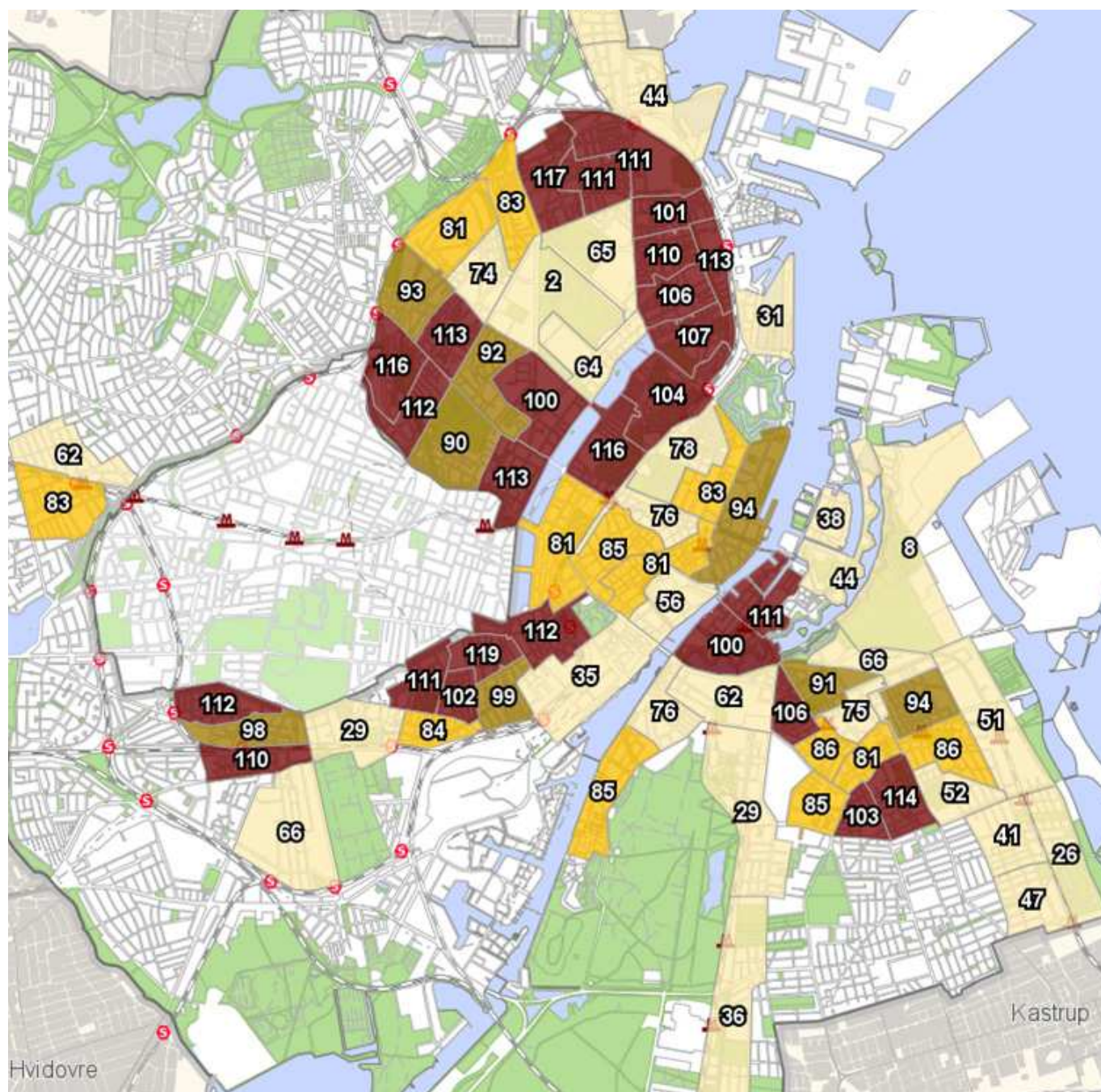
Tabellen viser udviklingen i det samlede antal biler til privat brug i København fra 2004-2016



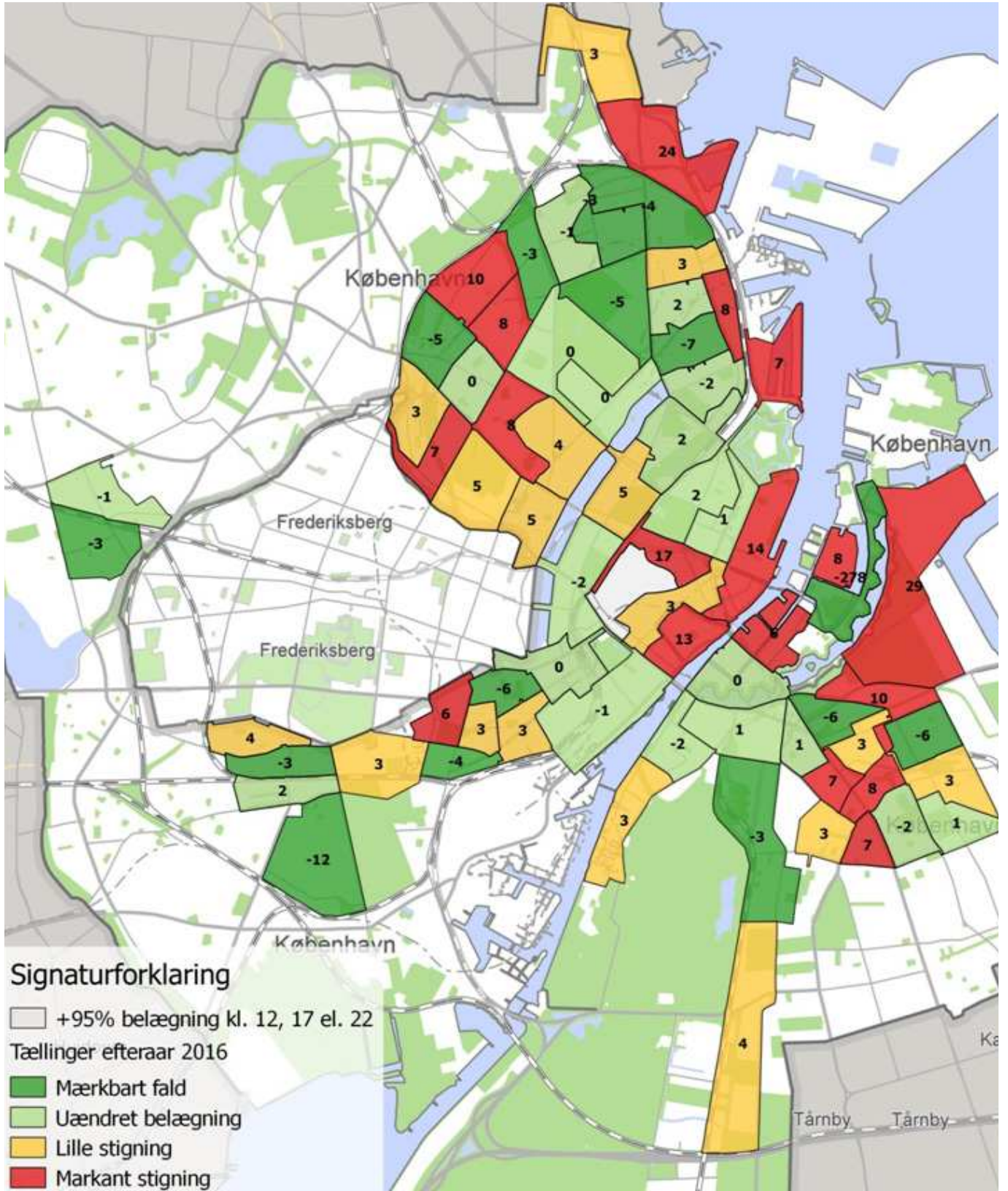
## BELÆGNINGSGRADER

Den seneste opgørelse over parkeringsbelægningen er fra efteråret 2016. Belægningsgraden er, som i de forrige år, højest kl. 22. Efter ønske fra Teknik- og Miljøudvalget er belægningsgraden opgjort i mindre intervaller end tidligere år. Ved brug af Københavnerkortet (<http://kbhkort.kk.dk>) kan belægningsgraden ses på gadeniveau. De seneste års udvikling med generelt stigende belægning er fortsat, og der er kommet flere zoner med en parkeringsbelægning på 100 %.

I de private parkeringsanlæg i København med offentlig tilgang er der ca. 5.600 pladser, hvoraf de fleste ligger i Indre By. Belægningsgraderne i langt de fleste anlæg kommer sjældent over 60 % i løbet af dagen og sjældent over 20 % om natten. Der er således relativt megen ledig parkeringskapacitet med offentlig tilgang i København, som ikke benyttes.



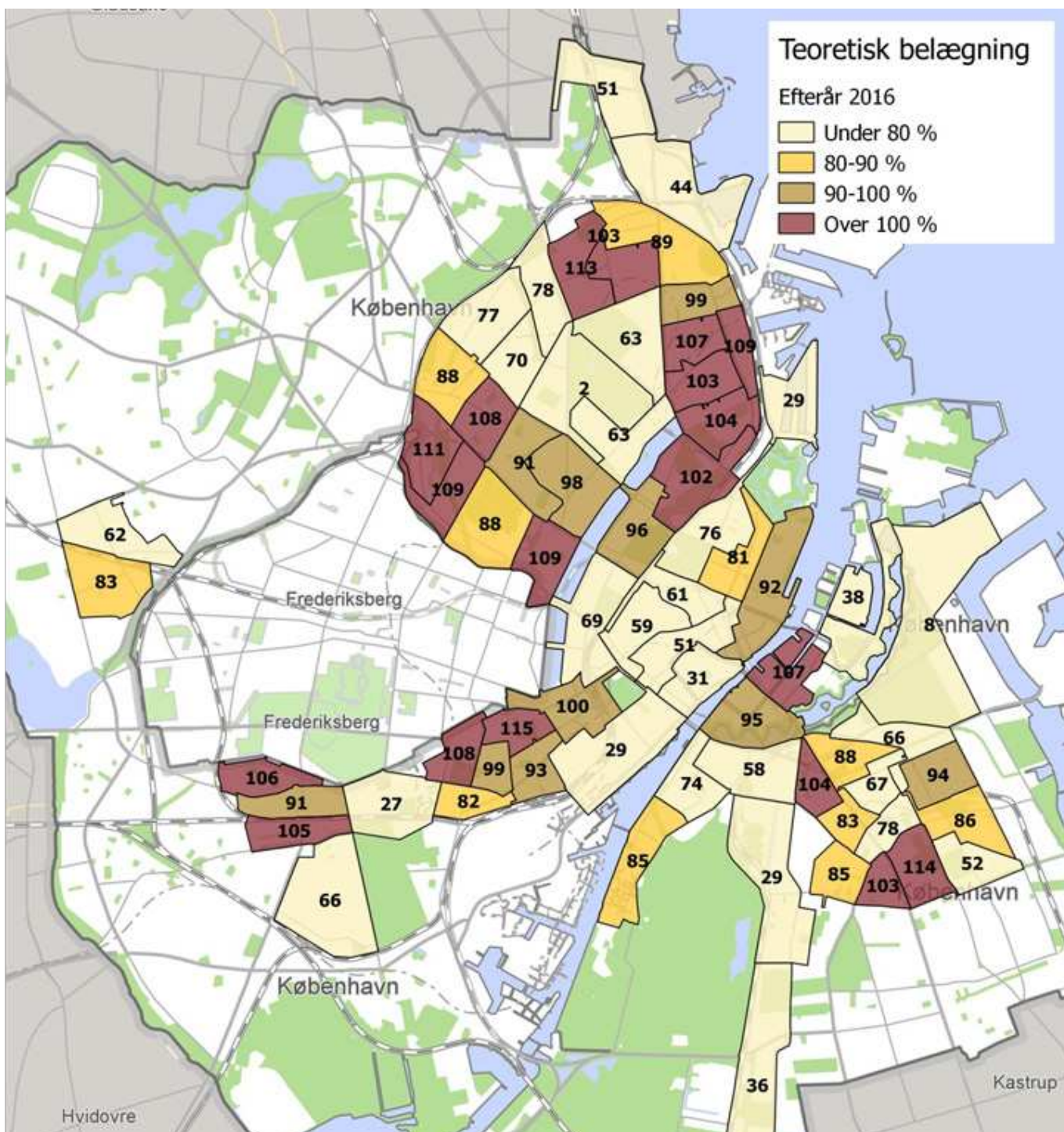
Parkeringsbelægning efterår 2016 kl. 22. Der henvises til Københavnerkortet for belægningsgrader på strækkningsniveau.



Udvikling i belægning fra 2015 - 2016 i procentpoint

Den 'teoretiske belægning' illustrerer, hvordan den beregnede belægning ser ud, når alle besluttede initiativer på parkeringsområdet er gennemført, men som ikke var etableret i efteråret 2016, hvor den seneste tælling blev gennemført. Således indgår den beregnede effekt af følgende initiativer i illustrationen:

- Parkeringsanlæg på Strandboulevarden
- Parkeringsanlæg under Langebro
- Nye takster for betalingsparkering, ny gul zone samt udvidelse af rød zone
- Leje af parkeringspladser i anlægget under Israels Plads
- Åbning af parkeringspladser i Kødbyen
- Åbning af ca. halvdelen af de i alt 400 kommunale pladser



## BETALINGSOMRÅDET OG PRIS PÅ PARKERING

I København er der betalingsparkering i de centrale dele af byen, bestående af rød, grøn, blå og gul betalingszone, som samlet betegnes betalingsområdet. Rød er dyrest, og gul er billigst. I dette område skal beboere have en beboer- eller erhvervslicens for at parkere, og besøgende skal anvende timebetaling. Timebetalingen blev digitaliseret i foråret 2016, hvilket gør det mere brugervenligt at betale for parkering.

Udover betalingsområdet i Københavns Kommune er der en række tidsbegrænsede zoner i henholdsvis Vanløse, Hellerup, Grønjord og ved Lergravsparken Metrostation. I zonerne gælder 3-timers tidsbegrænset parkering fra kl. 8-19 på hverdage. Beboerne får gratis beboerlicens i disse zoner, men det er ikke muligt at købe ekstra parkeringstid.

### Miljødifferentieret beboerlicens

Fra og med 1. januar 2017 blev prisen på beboerlicens differentieret efter køretøjernes energiklasse. Dvs. at de biler, der kører længst på literen, betaler mindst. Energiklasse A+ og derover, samt el- og brintbiler betaler 100 kr. for en beboerlicens. Energiklasse A og B betaler 730 kr. mens de lavere energiklasser betaler 1150 kr. for en beboerlicens. Motorcykler og biler, der ikke kan placeres i en energiklasse (f.eks. veteranbiler) indplaceres automatisk på mellemtrinnet 730 kr. Beboerlicenserne gælder for et år ad gangen.

I udmøntningsnotatet står der vedr. implementering af miljø-differentierede beboerlicenser: Det forventes, at der mindst hvert tredje år vil være et behov for revurdering af priser og fordelingen af energiklasser indenfor de enkelte licenskategorier, såfremt provenuet skal opretholdes. Den foreløbige prognose for indtægterne fra beboerlicenser for 2017 tyder på, at det budgetterede provener ikke kan nås. Det skyldes blandt andet, at den københavnske bilpark er anderledes sammensat end landsgennemsnittet. Forvaltningen kan eventuelt via budgetnotat allerede spille en justering af priserne ind til forhandlingerne om Budget 2018.

Til sammenligning med priser for beboerlicenser er her listet en række eksempler på markedspriser for fri parkering uden reserveret plads:

- Sluseholmen 375 - 400 kr. pr. måned (4.500 - 4.800 kr. pr. år)
- Ørestad: 954 kr. pr. måned (11.448 kr. pr. år)
- Nordhavn 1.120 kr. pr. måned (13.440 kr. pr. år)
- Israels plads 1.860 kr. pr. måned (22.320 kr. pr. år)

### Priser for erhvervsprodukter

- Erhvervslicens – ubegrænset antal til 2.950 kr. i 2017.
- Erhvervsperiodekort koster 92 kr. pr. dag, hvis der købes 1-4 dage ad gangen. Købes mere end fire sammenhængende dage er prisen pr. dag 62 kr.
- Erhvervslicens Plus (erhvervslicensen der gælder til hele byen) koster 9.290 kr. pr. år i 2017.

Udvikling i takster for betalingsparkering i de forskellige betalingszoner i kroner

| TAKSTER I ZONER            | 1991 | 1996 | 2000 | 2006 | 2008 | 2013 | 2015 | 2016 | 2017 |
|----------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Rød zone                   | 15   | 20   | 20   | 25   | 26   | 30   | 30   | 31   | 35   |
| Gul zone                   | 9    | 12   |      |      |      |      |      |      | 9    |
| Grøn zone                  | 6    | 9    | 12   | 15   | 16   | 18   | 18   | 18   | 19   |
| Blå zone                   | 4    | 5    | 7    | 9    | 9    | 11   | 11   | 11   | 11   |
| Aftentakst, rød, grøn, blå |      |      |      | 2    | 9    | 11   | 11   | 11   | 13   |
| Aftentakst gul             |      |      |      |      |      |      |      |      | 9    |
| Nattakst, rød grøn, blå    |      |      |      | 2    | 3    | 3    | 3    | 3    | 5    |
| Nattakst gul               |      |      |      |      |      |      |      |      | 2    |

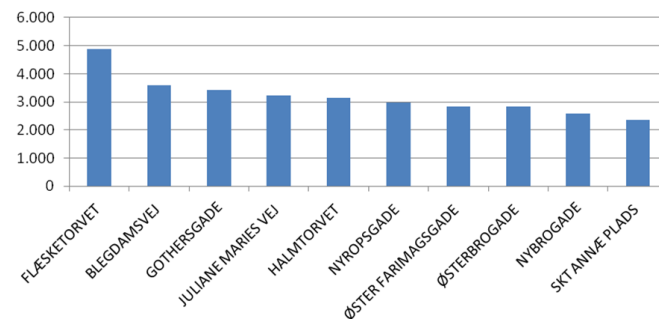


### Indtægter fra parkering er faldet ved øget brug af mobilbetaling

Siden digitalisering af parkeringsområdet er brugen af apps til betaling eksploderet. Således er andelen af betalinger via apps gået fra 25-30% i 2015 til ca. 76% ved seneste opgørelse i december 2016. Den større fleksibilitet ved brugen af mobilbetaling fører til færre indtægter, idet bilister derved ikke længere betaler for overskydende tid. Yderligere forventes effekterne af en række politiske beslutninger (udvidelse af betalingszonen, ændringer i rød zone m.m.) at udgøre varige usikkerhedsfaktorer. Disse faktorer analyseres nærmere forud for Budget 2018 med henblik på justering af forvaltningens indtægtsbudget på parkeringsområdet.

Efter ønske fra Teknik- og Miljøudvalget har forvaltningen opgjort, hvor der er pålagt flest parkeringsafgifter i 2016. Således er Flæsketorvet med næsten 5.000 afgifter det område, hvor forvaltningen i 2016 pålagde flest afgifter.

### HVOR BLEV DER PÅLAGT FLEST P-AFGIFTER I 2016



## STATUS PÅ PARKERINGSINITIATIVER

Bilag 2 giver en status for de politisk besluttede initiativer samt andre relaterede initiativer.

Oversigt over de initiativer, der er besluttet i 1., 2. og 3 år af indeværende valgperiode fremgår her:

| Projekt   | Status   |
|---|--|
| <b>Initiativer fra Overførselssagen 2016-2017</b>   |  |
| <ul style="list-style-type: none"><li>Mindre indtægter på parkeringsområdet</li><li>Manglende afledt drift til parkering i gul zone</li><li>Udmøntning af mindreforbrug fra tidligere p-aftaler</li></ul>   | Ibrugtaget<br>Ibrugtaget<br>I gang   |
| <b>Initiativer fra Budget 2017</b>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"><li>Afskaffelse af begrænsninger på antal erhvervslicenser pr. virksomhed</li><li>Parkeringsforhold for turistbusser</li><li>Opstribning af skråparkeringspladser i ny gul betalingszone</li></ul>  | Ibrugtaget<br>I gang<br>Opstart  |
| <b>Initiativer fra Overførselssagen 2015-2016</b>   |  |
| <ul style="list-style-type: none"><li>Leje af 380 parkeringspladser</li><li>Renovering af garageanlæg under Langebro</li><li>Forprojektering for etablering af underjordiske parkeringsanlæg på Dantes Plads og Jarmers Plads</li><li>Tidsbegrænset parkering om lørdagen uden betaling</li><li>Hjemfald af kommunale parkeringsanlæg</li><li>Omdannelse af parkeringspladser</li></ul>   | Ibrugtaget<br>I gang<br>I gang<br><br>Ibrugtaget<br>I gang<br>Opstart  |
| <b>Initiativer fra Budget 2016</b>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"><li>Åbning af parkeringspladser ved kommunale institutioner</li><li>Åbning af parkeringspladser i Købbyen og ved Grøndalscentret</li><li>Øge offentlig tilgængelig parkeringskapacitet i Indre By</li><li>Parkeringsanlæg i konstruktion på Østerbro</li><li>Renovering af Det grønne P-hus på Nørrebro</li><li>Forundersøgelse af parkeringsanlæg i konstruktion i områder med høj belægning</li><li>Beboerlicens differentieret efter miljøbelastning</li><li>Øget fleksibilitet inden for beboerlicenzoner</li><li>Ny betalingszone giver bedre forhold for beboerne (ny gul zone)</li><li>Øget takst i dagtimerne i rød zone og øgede aften- og nattakster i alle zoner</li><li>Udvidelse af rød zone</li><li>Pulje til forbedring på parkeringsområdet</li><li>Parkeringsensorer i Indre By og Østerbro (smart parkering)</li><li>Opstribning af parkeringspladser</li></ul> | I gang<br>Ibrugtaget<br>Afsluttet<br>I gang<br>I gang<br>Afsluttet<br>Ibrugtaget<br>Ibrugtaget<br>Ibrugtaget<br>Ibrugtaget<br>Ibrugtaget<br>I gang<br>I gang<br>I gang |
| <b>Initiativer fra Budget 2015</b>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"><li>Pulje til parkeringspladser</li><li>Drift i 2015-2018 til analyse-, strategi- og udviklingsarbejde (parkeringssekretariatet)</li></ul>  | I gang<br>I gang   |

### Status for Parkeringsaftale 2016

Initiativerne i parkeringspakken fra Budgetaftale 2016 skal sikre københavnernes adgang til at parkere på yderligere 3.000-4.000 parkeringspladser. Parkeringspladserne skal tilvejebringes gennem reguleringsmæssige tiltag, som påvirker efterspørgslen på den eksisterende parkeringskapacitet, gennem bedre udnyttelse af de eksisterende parkeringspladser i København og ved etablering af ny parkeringskapacitet. En række af initiativerne er ibrugtaget i 2016, mens enkelte initiativer har en længere tidshorisont,

herunder eksempelvis renovering af eksisterende parkeringsanlæg og etablering af nye parkeringsanlæg. Status på de enkelte indsatser fra Budgetaftale 2016 er uddybet i bilag 2.

Med ibrugtagningen af ny gul betalingszone pr. 1. marts 2017 er københavnernes sikret parkering på ca. 2.950 pladser, som de ikke tidligere havde adgang til.

## PARKERINGSDEKLARATIONER

Siden 1950 har Københavns Kommune i forbindelse med byggetilladelser, som betingelse for dispensation fra krav om anlæg af parkeringspladser, fået tinglyst kravet i form af deklARATIONER (de såkaldte parkeringsdeklARATIONER). Der er primo 2017 registreret ca. 13.000 parkeringspladser i deklARATIONER fordelt på over 800 ejendomme.

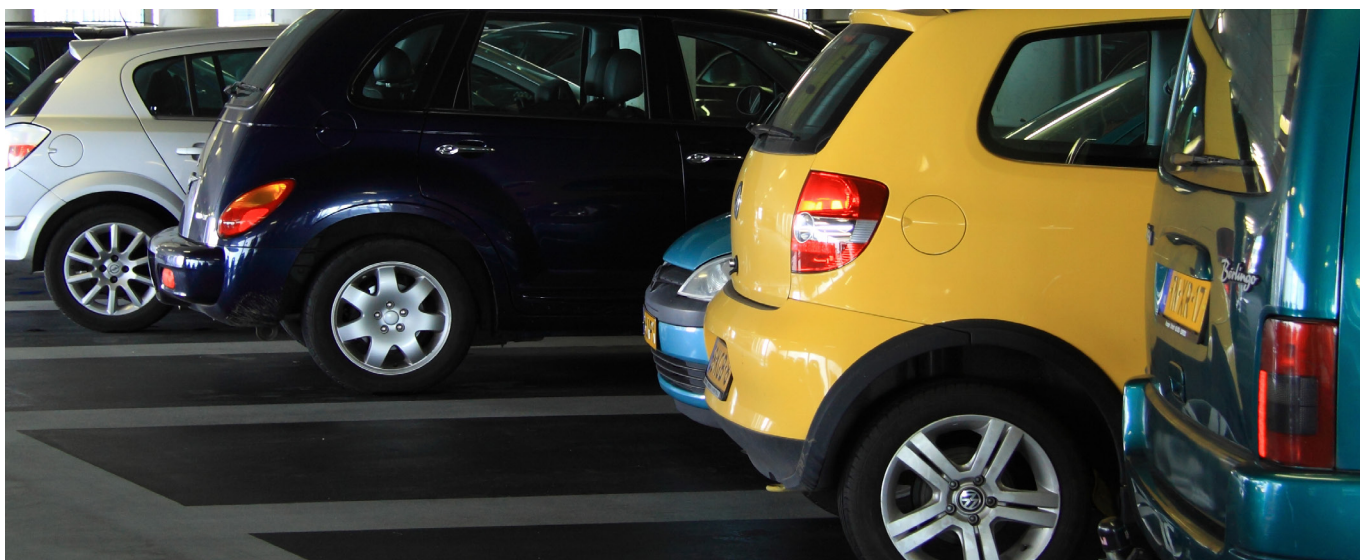
Forvaltningen er i gang med at screene en række områder for ikke-registrerede deklARATIONER, og i den forbindelse er et større antal deklARATIONER dukket op. Forvaltningen agter at udbrede dette arbejde til hele byen, men hvis det skal kunne afsluttes indenfor en rimelig tidshorizont, kan det blive nødvendigt at tilføre ekstra ressourcer - evt. ved at omdisponere tidligere afsatte midler på parkeringsområdet.

Hovedparten af parkeringsdeklARATIONERNE er udformet således, at kommunen enten kan kræve, at grundejeren - evt. ved at medfinansiere et parkeringsanlæg i området - skal etablere et bestemt antal parkeringspladser, eller at der sker indbetaling til en kommunal parkeringsfond, hvis en sådan oprettes.

En ændring af byggeloven, som trådte i kraft den 1. november 2014 bevirker, at kommunen ikke længere på samme måde kan udstede parkeringsdeklARATIONER med hjemmel i loven. Derimod kan der efter Borgerrepræsentationens vedtagelse af vedtægter for parkeringsfonde dispenseres for krav om anlæg af parkering via indbetaling til parkeringsfonde. Fornyet P-strategi 2009 indeholdt et punkt om at komme med forslag til håndtering af parkeringsdeklARATIONERNE. Det resulterede i indstillingen Model for udmøntning af parkeringsdeklARATIONER, som blev vedtaget i Borgerrepræsentationen den 8. maj 2014. Modellen skaber grundlag for, at de deklarerede pladser kan udmøntes som offentligt tilgængelige pladser via indbetaling til kommunale parkeringsfonde.

Som opfølgning på vedtagelse af modellen har Borgerrepræsentationen den 22. januar 2015 vedtaget vedtægter for parkeringsfonde, og det forberedende arbejde med udmøntning af deklARATIONER er dermed tilendebragt. Der har på nuværende tidspunkt ikke været fremlagt konkrete projekter eller været dispenseret i konkrete bygge- eller plansager, som har gjort det påkrævet at oprette parkeringsfonde. Hvad angår byggesagerne vil det være op til en konkret byggesagsbehandling at udløse oprettelse af en parkeringsfond, men forvaltningen vil fortrinsvist forlange det krævede antal pladser etableret. Omvendt vil det for parkeringsdeklARATIONERNEs vedkommende kræve politisk beslutning at oprette en fond.

Forvaltningen arbejder derudover løbende på at kunne tilbyde interesserede ejendomsere alternative måder at frigøre deres deklARATIONER på. Således har parkeringsdeklARATIONER i flere konkrete sager været forsøgt anvendt i forbindelse med etablering af parkering i nybyggeri. Der kan eksempelvis være tale om, at en ejendomsere ønsker at udvide sin parkeringskapacitet ud over normeringen, eller at en ejendomsere ønsker at få aflyst en parkeringsdeklARATION ved at anlægge pladserne på anden ejendom.



## TEMAER

Parkering 2017 indeholder to temaer:

### TEMA 1:

Bedre udnyttelse af eksisterende parkeringskapacitet

### TEMA 2:

Reduktion af indpendling i bil

TEMA 1 omhandler bedre udnyttelse af eksisterende parkeringskapacitet. Droneflyvninger på Vesterbro og Østerbro har vist, at omkring 25% af de parkerede biler i disse områder ikke bliver brugt i hverdagen. Endvidere udgør arealet anvendt til parkering ved virksomheder og etageboliger ca. 25% af det samlede udbud af parkeringspladser i København, som ikke udnyttes fuldt ud.

TEMA 2 omhandler initiativer, som kan give pendlere, der kører på arbejde i København incitament til at vælge andre transportformer end bil. Med den forventede befolkningstilvækst i København og dermed et generelt øget trafikbehov samt øget bilejerskab kan udfordringen med at finde tilstrækkelig parkeringskapacitet løses ved initiativer, der får bl.a. pendlere til at vælge andre transportformer. Parkeringsrestriktioner og betalingsparkering er effektive redskaber til at påvirke brugen af bil i byen, herunder til indpendling.





## TEMA 1

### - BEDRE UDNYTTELSE AF EKSISTERENDE PARKERINGSKAPACITET

København får ca. 10.000 nye indbyggere pr. år. Det øgede indbyggertal betyder, at der sker en generel vækst i transportarbejdet i København. En prognose udarbejdet af Rambøll 2016 anslår, at antallet af biler vil stige med op mod 20.000 fra 2016 frem mod 2025, og at bilejerskabet vil stige med 1,2 % blandt både herboende københavnere og tilflyttere i samme periode.

Ifølge samme undersøgelse fra Rambøll 2016 er der 4,1 mio. m<sup>2</sup> i København, som anvendes til parkering. Der er i alt ca. 204.000 parkeringspladser, hvoraf ca. 35 % er private parkeringspladser, som ikke alle steder udnyttes fuldt ud hele døgnet. Ifølge beregninger fra Rambøll kan der findes ca. 9.500 parkeringspladser ekstra (i de områder, hvor der er tællinger) ved at udnytte eksisterende kommunal og privat parkeringskapacitet 100 %. Det skal understreges, at parkeringspladserne ikke nødvendigvis er placeret, hvor behovet er størst.

I november-december 2016 gennemførte COWI A/S en parkeringsanalyse for Teknik- og Miljøforvaltningen, der bl.a. ved hjælp af droneoverflyvning af to områder på hhv. Vesterbro og Østerbro, har afdækket, hvordan parkeringspladserne bruges. Resultatet af droneflyvningerne, der blev gennemført mandag, onsdag og fredag i samme uge, viser, at 23 % på Østerbro og 26 % på Vesterbro af den samlede parkeringskapacitet i de to områder er optaget af parkerede biler, der som minimum holder det samme sted mandag til fredag. Dette resultat tyder på, at en stor gruppe beboere har et lille behov for bil i hverdagen, og at de med fordel kan få opfyldt deres bilbehov af f.eks. dele- og lejebiler.

Nedenstående initiativer kan alle potentielt bidrage til en bedre udnyttelse af den eksisterende parkeringskapacitet i København.

#### Åbning af flere kommunale parkeringspladser

Forvaltningen vurderer, at der udover de 400 pladser, som det i forbindelse med Budget 2016 blev besluttet at åbne, kan åbnes yderligere op mod ca. 200 parkeringspladser. Samtlige af de 200 parkeringspladser ligger i eller op til områder med høj belægningsgrad og skal gøre det lettere for beboere at finde en parkeringsplads. Pladserne ligger i ny gul zone eller lige op til blå zone.

Ud fra den kortlægning, som Teknik- og Miljøforvaltningen har foretaget vedrørende muligheder for åbning af yderligere kommunale pladser, kan parkeringspladser bl.a. på følgende lokaliteter gøres offentligt tilgængelige med tidsbegrænsning i dagtimerne:

- Området omkring Amager Hospital
- Nørrebrohallen
- Sundholm
- Amager Fælled Skole

#### Kortlægning af antallet af private parkeringspladser, der ikke anvendes til beboerparkering

Teknik- og Miljøforvaltningen har kendskab til, at en del af de pladser, som er anlagt til beboerparkering i forbindelse med nybyggeri, ikke anvendes til formålet, men i stedet lejes ud til andre formål. Forvaltningen kender dog ikke omfanget heraf og ønsker derfor at få kortlagt, i hvor stort omfang dette er tilfældet, samt hvor vidt den lavere udnyttelsesgrad til beboerparkering skyldes parkering på gaden eller, om beboerne i disse områder har et lavere bilejerskab og dermed ikke har brug for en parkeringsplads. Med en sådan kortlægning kan forvaltningen udarbejde oplæg til, hvordan kommunal praksis kan ændres, så anvendelsen af eget parkeringsanlæg øges. Forvaltningen er i gang med at undersøge den juridiske hjemmel nærmere, og i det omfang forvaltningen får sikkerhed for, at der er hjemmel i lovgivningen, vil initiativet blive fulgt op af en ændret praksis fra forvaltningen om at føre tilsyn og stille krav om anvendelse af private parkeringsarealer. Hvis den lave benyttelsesgrad til beboerparkering skyldes et lavere bilejerskab, søges dette håndteret i forbindelse med det kommende arbejde med Kommuneplan 2019.



Foto fra droneflyvning. Rød prik markerer biler, der holder parkeret mandag, gul prik markerer biler, der holder samme sted fra mandag til onsdag, og grøn markerer biler, der holder samme sted fra mandag til fredag.



### **Opskalering af forsøg med grøn mobilitet baseret på dialog med københavnere**

Teknik- og Miljøforvaltningen samarbejder med Vesterbro Lokaludvalg, Frederiksberg Kommune, Region Hovedstaden og BMW om et pilotprojekt om grøn mobilitet fra april til og med juni 2017. Formålet er at teste løsninger for, hvordan delebiler og andre grønne mobilitetsløsninger kan optimere brugen af pladsen i byen og reducere CO2 samtidig med, at fremkommeligheden forbedres. Beboere med egen bil, som kun sjældent bruger den, kan spare penge og frigive plads ved at erstatte bilen med adgang til delebiler og anden grøn transport. Færre langtidsparkerede biler kan bidrage til at øge parkeringskapaciteten og samtidig give plads til f.eks. cykelparkering, klimatilpasning og byrumsløsninger. En delebil erstatter i gennemsnit fem-ti private biler, og delebilister bruger oftere kollektiv transport og cykler mere end bilejere.

I forsøget etableres bl.a. en række delebilpladser, og beboerne tilbydes attraktive introduktionstilbud til grønne mobilitetstjenester. Tilbuddene kan give beboerne incitament til at afprøve disse løsninger med henblik på at opleve dem som alternativ til egen bil. Samtidig opfordres beboere med bil, der medvirker i projektet, til midlertidigt at opmagasinere deres private bil udenfor kommunen, hvilket finansieres og arrangeres af projektet (pilotprojektet blev vedtaget på Teknik- og Miljøudvalget den 27. februar 2017). Hvis pilotprojektet bliver positivt evalueret af beboere og samarbejdspartnere, kan samarbejdet med yderligere finansiering udvides til andre områder og bydele. Der foreslås i første omgang en opskalering til 10 gader. I forbindelse med opskaleringen undersøges også mulighed for fjernparkerung af langtidsparkede biler.

### **Udvidelse af tælleområdet**

Teknik- og Miljøforvaltningen foretager systematisk tællinger i betalingsområdet og får derved data, der viser de konkrete parkeringsudfordringer inden for betalingsområdet. Dermed udarbejdes et godt grundlag for at træffe de beslutninger, som bedst håndterer de specifikke udfordringer, der er i et område. Der er dog mange områder uden for betalingsområdet, som har udfordringer i forhold til parkeringskapaciteten, herunder i særdeleshed områder omkring kollektive trafikknudepunkter, hvor forvaltningen ikke foretager systematiske tællinger og dermed ikke ligger inde med data, der kan være med til at danne grundlag for de bedste løsninger. Ved at udvide tælleområdet kan der skabes et bedre datagrundlag for beslutninger på parkeringsområdet uden for betalingsområdet og dermed bedre parkeringsforhold for københavnere.

## TEMA 2

### - REDUKTION AF INDPENDLING I BIL

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

Initiativer, der skaber incitament til andre transportformer end bil, vil endvidere gøre det nemmere at nå mål fra KBH2025 Klimaplanen om, at minimum 75 % af alle ture skal foregå med cykel, kollektiv transport eller gang samt Kommuneplanens mål om, at kørte ture i bil maksimalt skal udgøre 1/3 af alle kørte ture. I dag foregår 41 % af alle kørte ture i bil, hvilket kombineret med en fortsat vækst i antallet af københavnere fremover vil give udfordringer med trængsel.

#### **Forundersøgelse af Københavns bidrag til Parkér og Rejs anlæg i andre kommuner**

I forbindelse med den regionale vækst- og udviklingsstrategi, udarbejdet af Regionsrådet i Region Hovedstaden sammen med Vækstforum Hovedstaden (ReVUS 2017-2018), er der afsat midler til at udarbejde en trafikplan for Region Hovedstaden. Det vil være relevant at lade potentialer og udvikling af koncepter for Parkér og Rejs anlæg i hovedstadsområdet indgå i dette regionale samarbejde med henblik på at optimere håndtering af trafikken ind mod København.

En ny analyse vedrørende Parkér og Rejs anlæg udarbejdet af DSB ultimo 2016 peger på, at potentialet ved at etablere sådanne anlæg er størst, hvis de etableres i en afstand fra København, der svarer til Næstved og Holbæk. DSB administrerer en statslig pulje, der kan finansiere Parkér og Rejs anlæg ved stationer med op til 50 %. De øvrige 50 % af investeringen kræver kommunal finansiering. En forundersøgelse kan afdække, hvordan en model for kommunal medfinansiering af et Parkér og Rejs anlæg ved en station uden for København skal se ud.

#### **Mobilitetsindsatser for virksomheder – etablering af virksomhedsnetværk**

Adgang til gratis parkering giver pendlere et stort incitament til at vælge bilen som transportmiddel til arbejde - også selvom afstanden til arbejde er kort. Gennem samarbejde med virksomheder i København, der tilbyder sine medarbejdere gratis parkering, kan der skabes incitament for virksomhederne om at indføre betaling for medarbejderparkering. Kommunen har gode erfaringer med etablering af virksomhedsnetværk med fokus på sådanne indsatser. For seks virksomheder i Transportnetværk Amager, som blev nedsat i forbindelse med projektet Formel M, lykkedes det at mindske antallet af bilture med ca. 20 % tilsammen. I Rambøll resulterede en mobilitetsindsats i, at 40 % medarbejderne prøvede nye mobilitetsformer, og at 40 % af disse ændrede transportvaner fremadrettet.

Virksomheder, der gennemfører indsatser for at få medarbejderne til at vælge at gå eller cykle i stedet for at tage bilen både i forbindelse med virksomhedens daglige transport og medarbejdernes egen transport til og fra arbejde, kan dels skabe større trivsel og mindre sygefravær for medarbejderne og dels opnå en grønnere profil for virksomheden. En sådan indsats skal kobles til det igangværende Moving People projekt (ReVUS) og søges delvist finansieret derigennem.

#### **Foranalyse af dynamisk prissætning af betalingsparkering – fastsat efter belægningsgrader**

Erfaringer fra forsøg i San Francisco viser, at dynamisk prissætning, der følger udbud og efterspørgsel af parkering, kan sænke den generelle belægningsgrad og reducere parkeringspresset i de områder, hvor det er størst. Den dynamiske prissætning har i forsøgsperioden i San Francisco sikret ledige parkeringspladser, hvor belægningsgraden ellers har været høj.

Pilotområderne i parkeringsforsøget er placeret centralt i distrikter med mange turister og kommercielle aktiviteter. Priserne i pilotområderne varierer fra 50 cent til 6,25 dollars



Privat parkeringsanlæg, med ledig kapacitet

i timen (svarende fra 3,49 kr. til 43,57 kr.) og bliver reguleret højst en gang om måneden. Prisen reguleres op, hvis efterspørgslen er høj, og tilsvarende ned, hvis efterspørgslen er lav.

En forundersøgelse kan afdække, hvilken effekt en dynamisk prissætning kan have i København, og hvor meget priserne på parkering skal reguleres for at opnå en reduktion af parkeringspresset i de områder, hvor belægningen er størst. Forundersøgelsen kan endvidere afdække, om og hvordan dynamisk prissætning af beboerlicenser kan være med til at sænke den generelle belægningsgrad.

### Udvidelse af betalingsparkering og reviderede retningslinjer for zoner med tidsbegrænsning

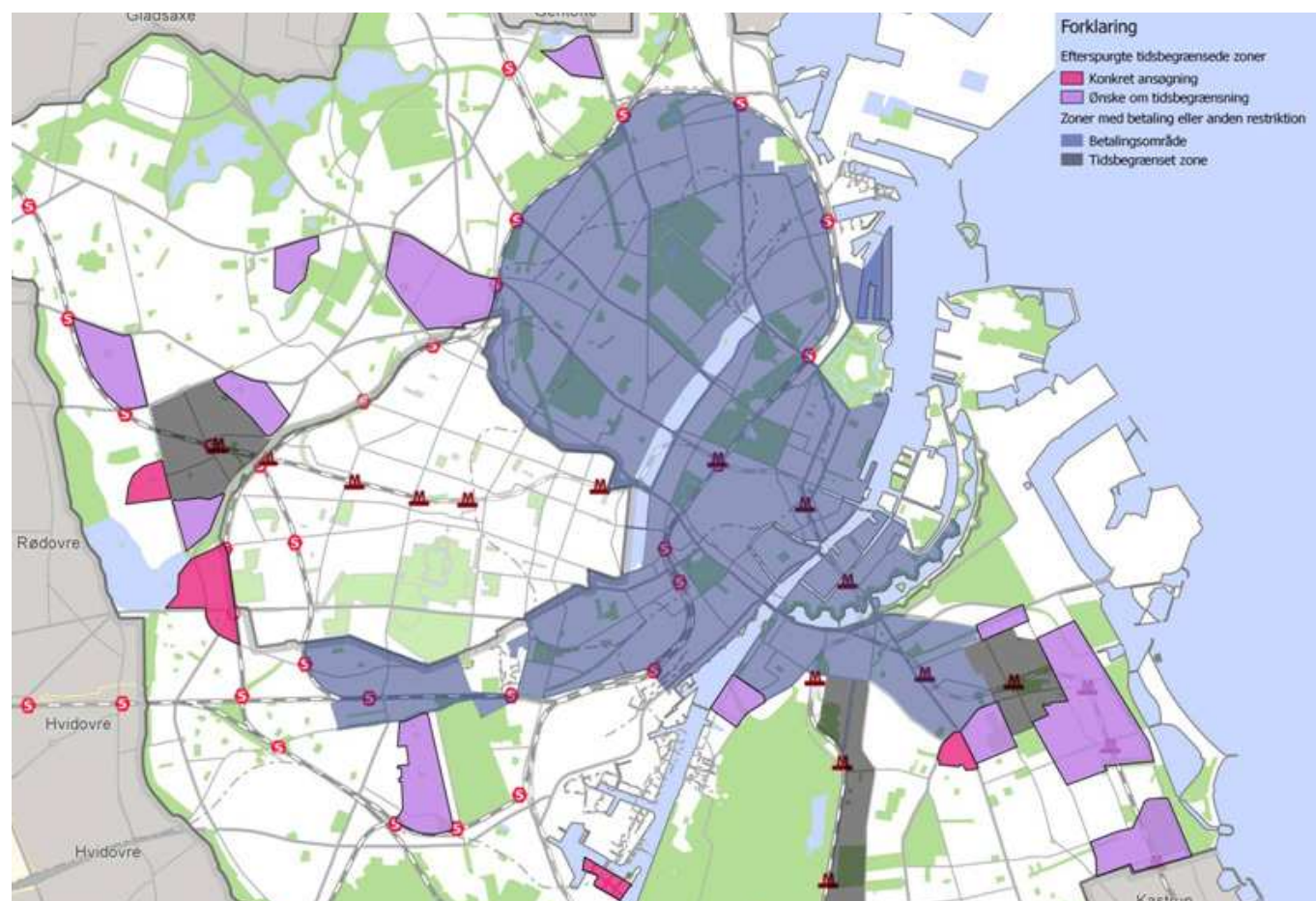
I forlængelse af etableringen af 3-timers zoner ved de to metrostationer Vanløse og Lergravsparken i 2015 har Teknik- og Miljøforvaltningen modtaget et markant stigende antal ansøgninger om etablering af tidsbegrænsede zoner, primært i andre stationsnære områder.

Da etableringen af disse 3-timers zoner blev besluttet afgav Socialdemokratiet, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti

og Enhedslisten en protokolbemærkning om, at partierne ville arbejde for en udvidelse af betalingsparkering, og at etableringen af zoner med 3-timers restriktion derfor skulle ses som en midlertidig løsning.

De tidsbegrænsede zoner kom imidlertid ikke med, da betalingsområdet i Budgetaftale 2016 blev besluttet udvidet, hvorfor de nu kan betragtes som permanente. Det er dog også forvaltningens faglige vurdering, at betalingsparkering er et mere hensigtsmæssigt og smidigt middel til begrænsning af fremmed trafik.

En implementering af alle de ansøgte tidsbegrænsede zoner vil have markante konsekvenser for fremkommeligheden i byen og vil utvivlsomt afføde endnu flere nye ansøgninger. Herudover er langt fra alle nuværende ansøgninger om tidsbegrænsede zoner i områder af byen, hvor man med et sagligt trafikalt grundlag kan tale om parkeringsproblemer, men ikke desto mindre er det det, som beboerne oplever.



Figuren viser indkomne henvendelser til forvaltningen om etablering af tidsbegrænsede zoner.

Forvaltningen anbefaler på denne baggrund, at der udarbejdes forslag til reviderede retningslinjer for indførelse af tidsbegrænsede zoner, som kan forelægges Teknik- og Miljøudvalget inden sommerferien.

Forvaltningen gør endvidere opmærksom på, at en ændring af Lov om private fællesveje har været i høring i efteråret 2016. I tilfælde af, at ændringen vedtages i Folketinget (tidligst i efteråret 2017), får de private fællesvejes grundejere vidtrækkende beføjelser til med politiets godkendelse at indføre selvstændige parkeringsordninger. Med den efterspørgsel, der har været på tidsbegrænsede ordninger, vil et sandsynligt scenarie kunne blive etablering af en lang række forskellige lokale ordninger, som samlet set vil forringe gennemskueligheden for borgere og besøgende. Indførelse af betalingsparkering med dertilhørende overtagelse af de berørte private fællesveje kan også i dette tilfælde være en mulighed.

#### **Delebiler i tidsbegrænsede zoner**

I forbindelse med etablering af de tidsbegrænsede zoner i Vanløse og ved Lergravsparken Metrostation, har forvaltningen oplevet borgeres frustration over de forringede vilkår for delebiler. Forvaltningen anbefaler, at delebiler med fast stamplads undtages tidsrestriktionen i zoner med tidsbegrænsning, og at dette indgår i de reviderede principper. Undtagelsen vil reducere gener for beboere i tidsbegrænsede zoner, som ønsker at benytte delebiler.

#### **Tidsbegrænsning i betalingszoner**

På baggrund af to vedtagelser i Borgerrepræsentationen tilbage i 2007 og 2011 er der oprettet op mod 200 tidsbegrænsede betalingsfri erhvervspladser hovedsagligt i de indre dele af byen. De er etableret med henblik på at skabe rotation på pladserne til gunst for erhvervslivet i bydelen. På baggrund af en nyligt afsagt dom i Østre Landsret, der erklærede kommunens samtidige brug af tidsbegrænsning og betalingsparkering ulovlig (se notat herom fra 13. marts 2017 på TMU-portal), er forvaltningen blevet opmærksom på, at disse pladser kan være uhensigtsmæssige. Restriktionerne er ikke ulovlige på samme måde som de bortdømte restriktioner i Dronningegården i Indre By, da de i tidsrummet for tidsbegrænsningen er gratis at benytte. Men kombinationen og sammenblandingen af henholdsvis betaling, gratis og tid bidrager ikke til gennemskueligheden på parkeringsområdet. Den øgede timepris i rød zone er øget, hvilket i sig selv vil skabe yderligere rotation på pladserne. Tidsbegrænsning vil dog altid sikre mere rotation end betaling (medmindre prisen er markant højere end i dag). Er der et politisk ønske om en reduktion i antallet eller en total afskaffelse af ordningen med tidsbegrænsede, betalingsfri pladser i betalingszonen, kræver det en fornyet politisk beslutning.



### Screening af mulig parkering i 10-meterzonerne på kommunale veje

På møde i Teknik- og Miljøudvalget den 6. februar 2017 blev medlemsforslag om, at Teknik- og Miljøforvaltningen i Parkeringsredegørelsen 2017 beskriver et initiativ om screening af mulig parkering i 10-meterzonerne på kommunale veje, godkendt uden afstemning. Forslaget blev stillet af Konservative, Liberal Alliance og Venstre.

Der er forskellige muligheder for at fravige 10-meter-reglen i Færdselsloven, hvis der kan opnås samtykke fra politiet. Der er således mulighed for en generel fravigelse af 10-meterreglen i et område enten ved afmærkning eller offentliggørelse i en lokal bekendtgørelse. Eller der er mulighed for, at der konkret ved et vejkryds kan fraviges fra 10-meterreglen ved at etablere parkeringsbåse eller parkeringsbane. Sidstnævnte fremgår af §187 i Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning.

En generel fravigelse af 10-meterreglen kan forvaltningen ikke anbefale, da det vil reducere færdselssikkerheden i et betydeligt antal kryds. I forbindelse med anlægsprojekter har forvaltningen løbende dialog med politiet om at nedsætte afstanden til fem meter inden for de gældende regler de enkelte steder, hvor det vurderet til at være sikkert og hjælper til at sikre fremkommeligheden.

Kommunen udnytter allerede i høj grad mulighederne, som §187 i Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning giver for at anlægge parkeringspladser inden for 10 meter i særligt indrettede parkeringsbåse.

Det skal bemærkes, at Teknik- og Miljøudvalget den 19. december 2016 godkendte, at Teknik- og Miljøforvaltningen udmønter fase 3 af projekt "Bedre Cykelparkering" ved blandt andet at etablere op til 400 cykelparkeringspladser indenfor 10-meterzonen. Pladserne etableres uden for-tovsudbygninger, men med en tydelig mærkning i form af fx kantstreg og opstilling af cykelparkeringsstativer med bagside ud mod kørebane, således at der dannes en form for autoværn. Forvaltningen har egnede lokaliteter i Indre By og brokvartererne.

Teknik- og Miljøforvaltningen kan gennemføre en screening af hele byen med henblik på at vurdere, om der er mulighed for at anlægge yderligere parkeringspladser inden for 10 meter i særligt indrettede parkeringsbåse.

Udover medlemsforslaget vedrørende screening af mulig parkering i 10-meterzonerne på kommunale veje er der bestilt følgende tre budgetnotater på Teknik- og Miljøudvalgets budgetseminar i marts 2017:

1. Etablering af parkeringspladser i 10-meterzonen i gader med hastighedsbegrænsninger på 40 km/t eller derunder  
Effekt: Tilvejebringe flere parkeringspladser for beboere og gæster

2. Foranalyse af underjordisk parkeringsanlæg på Amagerbro (fx ved Svinget)  
Effekt: Tilvejebringe flere parkeringspladser for beboere og gæster

3. Etablering af skråparkeringspladser i gul parkeringszone  
Effekt: Tilvejebringe flere parkeringspladser for beboere og gæster



Adgang til parkering påvirker valg af transportmiddel og dermed fordelingen af ture. Der er således en tæt sammenhæng mellem graden af regulering på parkeringsområdet og muligheden for at nå målet i KBH2025 Klimaplanen om, at minimum 75% af alle ture skal foregå med cykel, kollektiv transport eller gang samt Kommuneplanens langsigtede mål for fordeling af ture med kørende transport, hvor mindst 1/3 cykler, mindst 1/3 tager kollektiv trafik og højst 1/3 tager bil. Tal for udviklingen viser, at andelen af cykelture er vokset, mens andelen af ture med kollektiv trafik og til fods er faldet i perioden 2010 til 2015. Andelen af bilture er rimelig konstant, både når der ses på alle typer ture inklusiv gang, hvor bilandelen er på 33%, og hvor der kun ses på kørende trafik, hvor bilandelen er 41%.

Parkeringsrestriktioner og betalingsparkering er effektive redskaber til at påvirke brugen af bil i byen. I flere lande og storbyer benyttes parkeringspolitik aktivt som et middel til at fremme politiske målsætninger og strategier inden for miljø og fremkommelighed. Herunder kan fremhæves, at London efter etablering af en betalingsring har omprioriteret anvendelsen af gadearealerne i hele byen, hvor arealet til kørebaner og bilparkering er neddroget. Det har sammen med betalingsringen medført, at bilandelen for personture i London er faldet over 10 % siden 2000 samtidigt med, at andelen af ture med kollektiv transport er vokset med 11 %. Wien har med store investeringer i den kollektive trafik på trods af et højt bilejerskab opnået, at 45% af alle ture sker i den kollektive trafik og kun lidt over 25% sker i bil. Oslo satser på en større andel af ture på cykel, bl.a. ved at nedlægge 1700 parkeringspladser i den centrale del af Oslo og omdanne arealet til cykelsti for at flytte ture fra bil til cykel og dermed mindske behovet for parkering. I Amsterdam udstedes der maksimalt én beboerlicens pr. husstand. Det begrænser antallet af husstande, som har mere end en bil. Samtidig udstedes der kun det antal beboerlicenser, der er parkeringspladser til.

### **METROUDVIDELSENS EFFEKT PÅ BILEJERSKABET**

En ny teoretisk matematisk model anvendt i forskningsrapporten *Bosætningsmønstre i Storkøbenhavn (2016)* af den uafhængige Kraks Fond Byforskning forudsiger, at antallet af biler og bilejere vil blive reduceret som følge af metroudvidelsen med Cityringen, som åbner i 2019. Det vil sige, at der er nogle husstande, som vil opgive en bil, hvis de kan flytte til områder med forbedret metroadgang, samt at den forbedrede metroadgang gør det mindre nødvendigt for andre at have flere biler. I hele tal svarer den beregnede reduktion af bilejerskabet til, at antallet af personbiler ejet af beboere, forventes at blive reduceret med ca. 2,5 % samlet set i København. De oprindelige prognoser forudsagde en vækst på 0,6 % årligt.

Med et forventet fald i bilejerskabet hos beboerne omkring metrostationerne, vil der stadig kunne forventes høje parkeringsbelægninger på ca. halvdelen af stationerne. Men det vil også give argumentation for, hvorfor yderligere pladser kan undværes eller konverteres til anden anvendelse. Teknik- og Miljøforvaltningen kigger derfor på, om resultaterne giver anledning til at se nærmere på, hvordan Københavns Kommune ved åbning af Cityringen kan gentænke brugen og indretningen af omkringliggende byrum, samt nytænke løsninger for gang-, cykel- og biltrafikken i centrale områder inden for Cityringen og i nærheden af stationer på linjeføringen. På et overordnet plan vil veje kunne ombygges og parkeringspladser nedlægges, hvormed arealerne i stedet anvendes til dels forbedrede cykelforhold (cykelstier, cykelparkering mv.), bredere fortove, nye pladser, begrønning og klimatilpasning.

### **Bilen som serviceydelse og selvkørende køretøjer.**

De senere år er der udviklet flere forretningsmodeller, som gør op med idéen om, at biler er noget vi ejer, og i stedet tilbyder bilen som en serviceydelse, hvor vi enten leaser en bil eller melder os ind i en delebilklub for at få dækket vores behov for transport i bil. Denne tendens kan sammen med udsigten til selvkørende køretøjer have betydning for fremtidens behov for parkering. Udviklingen af selvkørende køretøjer er i hastig vækst, og hvis det medfører, at bilen i endnu højere grad bliver noget, vi ikke behøver at eje og gerne deler med andre, vil tendensen alt andet lige medføre et mindre behov for parkering. Data og brugerundersøgelser fra forskellige byer viser, at omkring 70-80 % af delebilmedlemmer ville have haft egen bil, hvis ikke de brugte delebil, der holder på fast stamplads. Beregninger fra undersøgelserne viser, at en delebil med fast stamplads typisk erstatter 5-10 privatejede biler og dermed også nedbringer behovet for parkeringspladser.

Selvkørende biler vil på den anden side kunne medføre, at flere vælger bilen i stedet for at gå, cykle eller anvende kollektiv transport fremover. Vejdirektoratet forudsiger, at den selvkørende bil bliver så attraktiv, at der kommer 15 % mere trængsel i Hovedstadsområdet på trods af, at de selvkørende biler kan køre tættere og frigør op til 30 % plads på vejene. Hvis Vejdirektoratets prognoser holder stik, og der ikke samtidig skabes incitament for, at vi fremover deles mere om bilerne end i dag, forventes det dermed, at der bliver et betydeligt større pres på parkeringskapaciteten end i dag.

Teknik- og Miljøforvaltningen har nedsat en task force med fokus på selvkørende køretøjer, som i løbet af foråret fremlægger en vurdering af potentialer og udfordringer ved selvkørende køretøjer, samt en anbefaling til, under hvilke rammer disse køretøjer bør introduceres i København.

UDGIVER  
Københavns Kommune  
Teknik- og Miljøforvaltningen

Byens Udvikling  
Center for Mobilitet og Byrum  
Njalsgade 13  
Postbox 348  
2300 København S

Tlf. 33 66 33 66  
@tmf.kk.dk

GRAFIK  
TMF Design

FOTO  
Københavns Kommune  
Ursula Bach  
Troels Heien



**KØBENHAVNS KOMMUNE**  
Teknik- og Miljøforvaltningen