



21-04-2015

Sagsnr.
2015-0098088

Dokumentnr.
2015-0098088-1

Sagsbehandler
Jes Øksnebjerg

Til Teknik- og Miljøudvalget

Parkeringszoner med 2-timers parkering i Vanløse og ved Lergravsvej

Jakob Hougard (A) har til dagsordenspunkt 14. ”Parkeringszoner med 2-timers parkering i Vanløse og ved Lergravsvej” spurgt til mulighed for en 3-timers zoneparkering udenfor det nuværende betalingsområde, hvad det vil koste at etablere en 3-timers parkeringszoner ved Vanløse station og tilsvarende ved Lergravsparkens Metrostation samt forvaltningens vurdering af, hvad det koster at tilbyde alle beboere, som har CPR-adresse i en zone med restriktion, ti gratis gæstebilletter pr. år.

Forvaltningens svar:

Da adgangen til parkering som udgangspunkt er fri og lige for alle, skal der tungtvejende og saglige grunde til at indføre særlige restriktioner. Derfor har kommunen to muligheder for at regulere parkering i større områder:

- betalingsparkering eller
- tidsbegrænset parkering

Etablering af betalingsparkering

Før der kan etableres betalingsparkering, skal forvaltningen overtage de private fællesveje i området. Dette kræver en høringsproces blandt beboere samt efterfølgende sagsbehandling af eventuelle indsigelser. I de fleste tidligere tilfælde har der været opbakning til en kommunal overtagelse af vejene, da beboerne derved slipper for deres forpligtelse til vejvedligehold og de medfølgende udgifter - som årligt vil koste kommunen ca. 300.000 kr. pr. kilometer vej, der overtages. For løsningen vedr. Lergravsvej er der tale om 12,5 km. vej, hvilket således årligt vil koste kommunen 3,75 mio. kr., mens det for løsningen vedr. Vanløse er 17 km. vej, hvilket årligt vil koste kommunen 5,1 mio. kr. Forvaltningen kan ikke garantere, at der ikke vil være modstandere, der kan forhale processen.

Ved en beslutning om at udvide betalingsområdet vil udvidelsen ske i etaper. Selvom der måtte være opbakning fra beboerne skal enhver overtagelse af private fællesveje besluttes i Borgerrepræsentationen.

Disse beslutninger vil i givet fald, blive lagt op i etaper med fysisk afgrænsede områder, hvor forvaltningen efter beslutningen kan påbegynde overtagelsen. Vejenes tilstand skal gennemgås og der skal afstribes, skiltes og etableres P-automater, således at forvaltningen kan føre parkeringskontrol på behørig vis.

Der er således tale om en prioritering i forhold til udvidelse af betalingsområdet i forskellige dele af byen. Det skal hertil nævnes, at

Mobilitet og byrum

Njalsgade 13
Postboks 446
2300 København S

Mobil
2058 1815

E-mail
CL8V@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009493149

hverken området omkring Lergravsparken Metrostation eller Vanløse ville være de først prioriterede områder, hvis man udelukkende prioriterede udvidelse af betalingsområdet efter, hvor belægningsprocenter og pendlerproblemer er mest presserende. Der findes både på Østerbro og Nørrebro områder, hvor behovet objektivt set er større.

I forhold til tidsperspektivet for etableringen af betalingsparkering kan den infrastruktur der skal til, for at forvaltningen kan varetage betalingsparkering, teoretisk set godt gennemføres hurtigere end de estimerede 2-3 år.

Forvaltningen estimerer, at udvidelsen kan ske på 1½ til 2 år, såfremt der fra starten afsættes de nødvendige midler og ressourcer til at varetage opgaven.

3-timers zoner

Juridisk set er der intet til hinder for, at der oprettes zoner med 3-timersrestriktion i stedet for 2-timersrestriktion. Restriktionen vil stadig skulle respekteres, og problemstillingerne med hensyn til gæster og håndværkere ville være de samme.

Forvaltningen forsøger til stadighed at forenkle og ensarte parkeringsreglerne i København. Et nyt begreb som en zone med 3-timersrestriktion, vil ikke bidrage til denne ønskede regelforenkling.

En zone med 3-timersrestriktion i nærheden af en station vil reelt ikke på samme måde som en med 2-timersrestriktion kunne begrænse trafikken. Det vil være muligt at foretage en lang række ærinder på tre timer, og derfor vil effekten af restriktionen i forhold til at begrænse uønsket trafik være markant mindre end ved en 2-timersrestriktion.

Betalingsparkering er den mest gennemskuelige og brugervenlige løsning for at mindske generne ved pendlerparkering. Det er derfor forvaltningens anbefaling, at der fortsat arbejdes videre i den retning.

Det er ikke muligt på nuværende tidspunkt at oplyse, hvad en overgangsordning vil have af økonomiske konsekvenser for forvaltningen. Det kan dog oplyses, at omkostningerne ved etablering af et skilt er ca. 5.000 kr. Der skal skiltes i begge sider af vejen, og derfor vil etableringsomkostning være ca. 10.000 kr. pr. indfaldsvej til zonen. Herudover skal der sandsynligvis opsættes nogle gentagelsestavler indefor zonen, som gør bilisterne opmærksomme på forholdene.

Med udgangspunkt i de zoneudstrækninger, som blev sendt i høring, er der cirka 50 indfaldsveje, som skal skiltes. Etableringsomkostningerne vil derfor skønsmæssigt nærme sig 600.000 kr.

I forhold til administration af beboerlicenser har Borgerservice ikke tidligere stillet krav om ekstra ressourcer i forbindelse med udstedelse af beboerlicenser til de tidligere etablerede zoner (f.eks. Hellerup). Det er dog uklart om Borgerservice fortsat vil kunne håndtere flere ekstra opgaver uden at blive inddraget. Ud fra bilejerskabet i områderne, kan der blive tale om op til 2.400 nye licenser i Vanløse og 1.200 ved Lergravsparken.

Da beboerlicenserne er gratis, vil der ikke være parkeringsindtægter forbundet med oprettelsen af en zone med 2- eller 3-timersrestriktion.

Gæstebilletter

Forvaltningen har tidligere undersøgt muligheden for at indføre gæstebilletter. Det har imidlertid vist sig, at en sådan ordning vil være i strid med de forvaltningsretlige regler på området, herunder særligt lighedsprincippet. Derfor har forvaltningens advokat også tidligere frarådet den type ordninger. Helt grundlæggende kan det siges, at formålet med dispensationer ikke må stride imod formålet med den oprindelige restriktion.

Gæstebilletter vil – hvad enten det drejer sig om betalingsparkering eller tidsbegrænset parkering – desuden være i strid med formålet om at reducere antallet af biler. Det er derfor ikke muligt for forvaltningen på et sagligt grundlag at udstede gæstebilletter.