

# PARKERING 2015

Parkeringsredegørelse





## PARKERING 2015

I forbindelse med Budget 2015 vedtog Borgerrepræsentationen følgende:

### **Budgettekst Parkeringsredegørelse (B15)**

*Parterne er enige om, at Teknik- og Miljøforvaltningen årligt skal udarbejde en parkeringsredegørelse forud for budgetforhandlingerne, der blandt andet redegør for investeringsbehovet. Redegørelsen forud for forhandlingerne af Budget 2016 indeholder blandt andet et bud på en løsning for hele byen, herunder også området omkring Rantzausgade. Behovene i de årlige redegørelser skal endvidere samtænkes med principperne for udmøntning af midler fra puljen fra parkeringsdeklarationer.*

Det overordnede formål med en årlig parkeringsredegørelse er med baggrund i relevante problemstillinger at identificere temaer, som efterfølgende kan danne grundlag for fremadrettede politiske beslutninger på parkeringsområdet.

### *Parkering 2015*

Redegørelsen i år, Parkering 2015, har fokus på, hvordan fremkommeligheden i København kan øges, hvilke initiativer, der kan iværksættes inden for de nuværende rammer, og hvilke økonomiske konsekvenser det har. Redegørelsen har desuden fokus på, hvordan der kan dannes et bedre overblik på parkeringsområdet og derved etableres et solidt beslutningsgrundlag for en optimal videreudvikling af parkeringsområdet med en samlet løsning for hele byen.

2015 er det første år, der udarbejdes en parkeringsredegørelse.

*Parkering 2015* indeholder fire kapitler:

1. Sammenfatning af forslag til initiativer
2. Data
3. Status på vedtagne initiativer
4. Mulige virkemidler

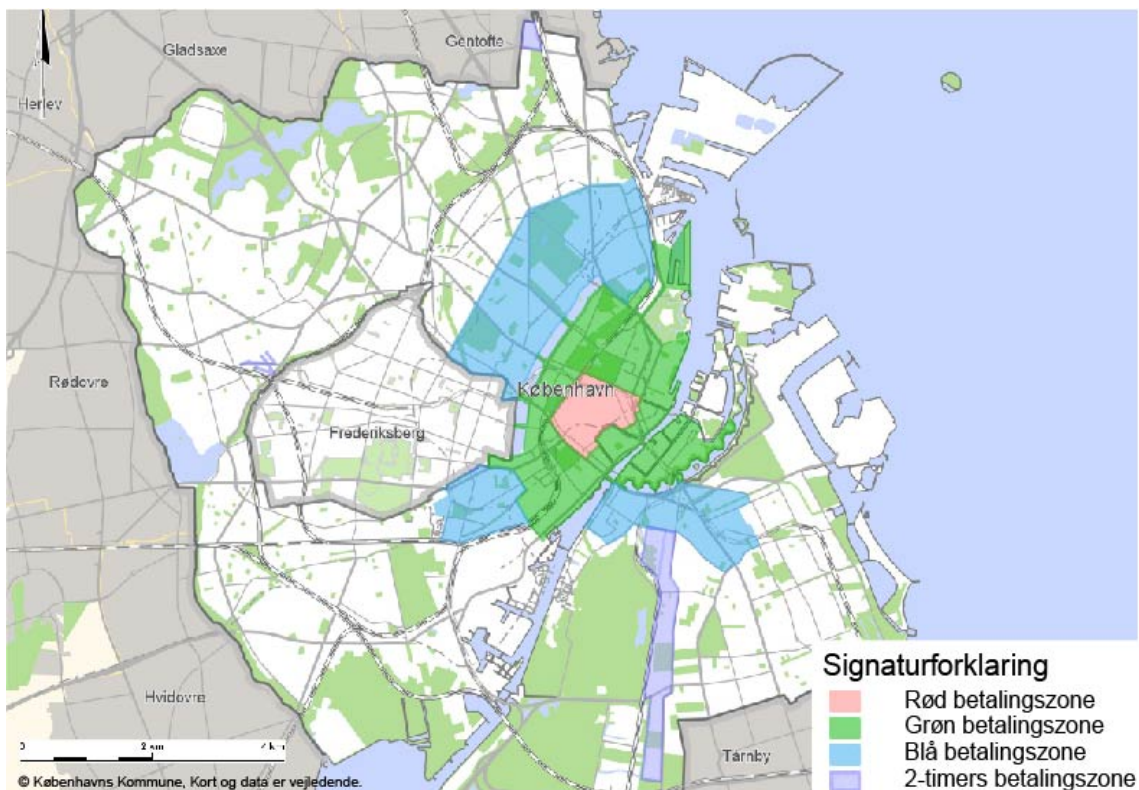
Parkering 2015 er suppleret af bilag, som uddyber centrale områder relateret til parkering. Der er henvist til bilagene i teksten, hvor det er relevant. Cykelparkering behandles separat i bilag 4.

## Indhold

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1. SAMMENFATNING AF FORSLAG TIL INITIATIVER.....</b>                   | <b>3</b>  |
| <b>2. DATA.....</b>   | <b>9</b>  |
| 2.1. Parkeringspladser i København .....                                  | 9         |
| 2.2. 2-timers zoner.....  | 14        |
| 2.3. Udvikling i bilejerskab.....   | 15        |
| 2.4. Økonomi.....   | 18        |
| 2.5. Pris på parkering.....   | 21        |
| 2.6. Parkeringsdeklarationer .....  | 22        |
| 2.7. Normer for bilparkering – parkering i nye boligområder .....         | 24        |
| <b>3. STATUS PÅ VEDTAGNE INITIATIVER .....</b>                            | <b>25</b> |
| 3.1. Udmøntning af pulje til parkeringspladser fra Budget 2015.....       | 25        |
| 3.2. Digitalisering.....  | 26        |
| 3.3. Ny vejlov .....  | 27        |
| 3.4. Erhvervsparkering .....  | 28        |
| 3.5. Anlægsprojekter med konsekvenser for parkering.....                  | 30        |
| <b>4. MULIGE VIRKEMIDLER .....</b>  | <b>32</b> |
| 4.1. Mulig justering af betalingszonen .....                              | 33        |
| 4.2. Pris og incitamenter .....   | 35        |
| 4.3. Andre virkemidler .....  | 38        |
| 4.4. Bidrag fra lokaludvalg.....  | 42        |
| 4.5. Kommende år .....  | 44        |
| <b>BILAG.....</b>   | <b>45</b> |
| Bilag 1 P-pulje – finansiering til nedlæggelse af parkeringspladser ..... | 45        |
| Bilag 2 Anlægsprojekter relateret til parkering .....                     | 47        |
| Bilag 3 Aftale om udmøntning af ”Fornyset p-strategi 2009” .....          | 49        |
| Bilag 4 Cykelparkering .....  | 52        |

## 1. SAMMENFATNING AF FORSLAG TIL INITIATIVER

Dette kapitel sammenfatter fem centrale temaer fra kapitel 2. Data, der alle indeholder trængselsmæssige og trafikale udfordringer. Temaerne ridses kort op indledningsvist og uddybes i det efterfølgende skema, hvor der også fremlægges virkemidler og konkrete initiativer, som evt. kan iværksættes for at imødekomme udfordringerne.



### 1.1. Kort over betalingszonerne i København

#### 1. Beboerparkering

Parkeringsbelægningen indenfor betalingszonen er højest på Indre Østerbro, Indre Nørrebro samt Indre Vesterbro og udgøres primært af beboerparkering. I en radius af 500 meter fra Blågårds Plads er belægningen i alle tre tællinger over 100 %. Ved Classensgade er den over 100 % ved tælling kl. 17 og kl. 22. Det betyder, at det er svært for beboere og besøgende at finde en parkeringsplads, hvilket øger søgetrafikken og miljøbelastningen. På den anden side er tilgængelighed af parkeringspladser nær bolig et parameter, som påvirker hvorvidt man anskaffer sig en bil, da det kan gøre det lettere eller sværere at finde en ledig parkeringsplads.

#### 2. Randzoneproblematik

Parkeringsbelægningen udenfor betalingszonen er højest på Ydre Østerbro, Ydre Nørrebro samt på Amager omkring Øresundsvej og Lergravsparken kl. 22 og udgøres primært af beboerparkering. Det betyder, at det er svært for beboere og besøgende at finde en parkeringsplads, hvilket øger søgetrafikken og miljøbelastningen. På den anden side er tilgængelighed af parkeringspladser nær bolig et parameter, som påvirker hvorvidt man anskaffer sig en bil, da det kan gøre det lettere eller sværere at finde en ledig parkeringsplads.

### 3. Indre By og Christianshavn

Parkeringsbelægningen er højest i Indre By i dagtimerne og udgøres primært af en stor andel af indpendling. Et udbud vedr. tre private p-siloer i rød zone er igangsat, uden at Københavns Kommune dog har modtaget nogen konkrete tilbud. Parkeringsbelægningen er højest på Christianshavn kl. 17 og kl. 22 og udgøres primært af beboere. Det betyder, at det er svært for erhverv og handlende at finde en parkeringsplads i Indre By og for beboere på Christianshavn, hvilket øger søgetrafikken og miljøbelastningen. På den anden side er tilgængelighed af parkeringspladser nær destination for pendlere et parameter, som påvirker hvorvidt man tager en bil.

### 4. Trafikknudepunkter

Parkeringsbelægning ved trafikknudepunkter udenfor betalingszonen er højest omkring Svanemøllen og Ryparken stationer på Østerbro. Ved Nørrebro og Valby Station er belægningsgraden også høj og i nogen grad ved Lergravsparken Metrostation. Det betyder, at biler uden ærinde i området udgør en stor andel af parkeringen omkring nogle trafikknudepunkter udenfor betalingszonen. Det øger søgetrafikken og miljøbelastningen, da det er svært for beboere og besøgende at finde en parkeringsplads.

### 5. Flere biler

Antallet af københavnere vokser med ca. 1000 om måneden, bl.a. i byudviklingsområderne, hvilket medfører, at der kommer flere og flere biler i byen i absolutte tal. Det betyder, at der kommer flere biler på vejene til trods for et stagnerede bilejerskab. Forudsat at bilejerskabet ikke stiger, vil der alene på baggrund af befolkningstilvæksten ske en nettotilvækst af biler på 1600-1900 biler om året<sup>1</sup>. En del af disse vil 'have egne parkeringspladser med', som følge af parkeringsnormer for nybyggeri.

På de følgende sider ses en opstilling af temaer med udfordringer, som kan påvirkes gennem virkemidler og initiativer. Kolonnen med virkemidler repræsenterer de overordnede metoder, mens kolonnen med mulige initiativer beskriver, hvad der konkret kan iværksættes, hvis det politisk ønskes. Indenfor driftsmidlerne på parkeringsområdet kan gennemføres en større eller to til tre mindre undersøgelser årligt, og at hvis der skal sættes yderligere i gang, skal der afsættes flere penge til det. I 2015 undersøges bl.a. seks lokaliteter til mulig etablering af underjordiske parkeringsanlæg. Det er markeret med \* i skemaet.

---

<sup>1</sup> Tallet er baseret på antal personbiler til privatforbrug pr. 1000 beboere over 18 år i 2013 (=215) x den forventede tilvækst af beboere over 18 år (=ca. 8000 pr år). Estimatet tager ikke højde for;

- at typen af beboere der vokser mest i byen er blandt de mest bilejende grupper,
- at bilejerskabet forventes at stige,
- at fri bil betalt af arbejdsgiver og leasede biler ikke i opgørelsen af antal personbiler til privatforbrug.

Estimatet må derfor betragtes som et lavt estimat.

**TEMA: 1. BEBOERPARKERING**

**DATA:** Parkeringsbelægningen indenfor betalingszonen er højest på Indre Østerbro, Indre Nørrebro og Indre Vesterbro og udgøres primært af beboerparkering, jf. kapitel 2.

**KONSEKVENNS:** Det er svært for beboere og besøgende at finde en parkeringsplads, hvilket øger søgetrafikken og miljøbelastningen. På den anden side er tilgængelighed af parkeringspladser nær bolig et parameter, som påvirker hvorvidt man anskaffer sig en bil.

| <b>Virkemiddel</b>   | <b>Muligt initiativ</b>  | <b>Økonomi</b>                               |
|--|--|--|
| 1. Ændring af beboerlicenser.<br><br>Virkning: Pris på beboerlicens kan påvirke, hvor mange, der anskaffer sig en bil.   | At der bestilles et beslutningsoplæg med analyse af betalingsstruktur ift. et eller flere af følgende virkemidler, herunder analyse af følsomhed, betalingsvillighed, mm. (se afsnit 4.2):<br><br>1. Øge prisen på beboerlicensen<br>2. CO <sub>2</sub> -baseret licens<br>3. Begrænsning af antal beboerlicenser<br>4. Differentieret pris på beboerlicens for første bil ift. efterfølgende biler  | *  |
| 2. Justere eksisterende betalingszone, grænserne mellem rød, grøn og blå zone og betaling for parkering (se afsnit 4.2)<br><br>Virkning: Pris på parkering kan påvirke, hvilken transportform besøgende vælger.                            | At der bestilles et beslutningsoplæg vedr. analyse om justering af eksisterende betalingszone, geografisk og prismæssigt, herunder evt. relevante virkemidler herunder også følsomhed, betalingsvillighed mm. (se afsnit 4.1 og 4.2):<br><br>1. Regulering af parkeringstakst efter udbud og efterspørgsel<br>2. Progressiv parkeringstakst<br>3. Early bird parkeringstakst   | *  |
| 3. Bygge parkeringsanlæg med brug af p-deklarationer – primært underjordisk.<br><br>Virkning: Mere parkeringskapacitet i parkeringsanlæg vil øge udbuddet uden at det belaster byrummet. Øget kapacitet kan påvirke valg af transportform. | At der bestilles et budgetnotat på etablering af et til to underjordiske parkeringsanlæg, 150-300 pladser, inkl. parkeringsdeklarationer.<br><br>At der bestilles et beslutningsoplæg om bydækkende screening af lokaliteter til fremtidige parkeringsanlæg<br><br>At der bestilles et budgetnotat om kommunens bidrag ved udmøntning af midler i parkeringsfonde tilvejebragt via dispensationer i kommende byggesagsbehandling (se afsnit 4.3) | 100-200 mio. kr.<br><br>*<br><br>20 mio. kr. |
| 4. Renovere Det grønne P-hus.<br><br>Virkning: Fastholdelse af 215 offentlige parkeringspladser på Indre Nørrebro. Parkeringshuset er i så dårlig stand, at det risikerer at måtte lukke.  | At der bestilles et budgetnotat på renovering af Det grønne P-hus.   | 12 mio. kr.                                  |

**TEMA: 2. RANDZONEPROBLEMATIK**

**DATA:** Parkeringsbelægningen udenfor betalingszonen er højest på Ydre Østerbro, Ydre Nørrebro og området omkring Lergravsparken St. og udgøres primært af beboerparkering, jf. kapitel 2.

**KONSEKVENNS:** Det er svært for beboere og besøgende at finde en parkeringsplads, hvilket øger søgetrafikken og miljøbelastningen. På den anden side er tilgængelighed af parkeringspladser nær bolig et parameter, som påvirker hvorvidt man anskaffer sig en bil.

| <b>Virkemiddel</b>  | <b>Muligt initiativ</b>  | <b>Økonomi</b> |
|---|--|----------------|
| 1. Udvide betalingszonen<br><br>Virkning: Pris på parkering kan påvirke, hvilken transportform besøgende vælger.  | At der bestilles et beslutningsoplæg vedr. analyse om udvidelse af betalingszonen herunder følsomhed, betalingsvillighed mm. Bør samtænkes med justering af eksisterende betalingszone og betalingsstruktur (se afsnit 4.1 + 4.2) samt revidering af 2-timers zoner (se afsnit 4.2). | *              |
| 2. Etablere ekstra gadeparkering<br><br>Virkning: Lettere for beboerne at finde en parkeringsplads. Der er etableret mange skråparkeringspladser de seneste år i blå betalingszone, og mulighederne er få, hvor efterspørgslen er størst. Der er stadig et potentiale udenfor betalingszonen. | At der bestilles et budgetnotat om mulighed for etablering af ekstra gadeparkering.  | *              |

**TEMA: 3. INDRE BY OG CHRISTIANSHAVN**

**DATA:** Parkeringsbelægningen er høj i Indre By, udgøres primært af en stor andel af indpendling i dagtimerne, og Christianshavn med beboerparkering i eftermiddags- og aften timerne. Et udbud vedr. tre private p-siloer i rød zone er igangsat uden, at Københavns Kommune endnu har modtaget nogen konkrete tilbud, jf. kapitel 2.

**KONSEKVENNS:** Det er svært for den nødvendige biltrafik, fx varelevering, at finde en parkeringsplads, hvilket øger søgetrafikken og miljøbelastningen. På den anden side er tilgængelighed af parkeringspladser nær destination for pendlere et parameter, som påvirker hvorvidt man tager en bil.

| <b>Virkemiddel</b>   | <b>Muligt initiativ</b>  | <b>Økonomi</b>   |
|--|--|--|
| 1. Udnytte eksisterende, ikke kommunal parkeringskapacitet.<br><br>Virkning: Lettere for den nødvendige biltrafik, fx varelevering, at finde en parkeringsplads. Udnyttelse af eksisterende parkeringskapacitet kan påvirke, hvilken transportform handlende og pendlere vælger. | At der bestilles et notat om undersøgelse af private og statslige parkeringspladser, i første omgang Indre By og kan udvides til andre bydele.<br><br>At der bestilles et notat om, hvordan beboere kan pålægges at udnytte mulighed for parkering på egen grund. Kommunen kan forsøge at påvirke en lovændring, så der kan stilles krav om anvendelse af parkering ved nybyggeri, startende i Indre By og Christianshavn. | *  |
| 2. Justere eksisterende betalingszone, grænserne mellem rød, grøn og blå zone og betaling for parkering (se afsnit 4.1)<br><br>Virkning: Pris på parkering kan påvirke, hvilken transportform besøgende vælger.  | At der bestilles et beslutningsoplæg med analyse ift. justering af eksisterende betalingszone, geografisk og prismæssigt herunder følsomhed, betalingsvillighed mm.  | *  |
| 3. Park-and-ride<br><br>Virkning: Begrænse indpendling til bl.a. Indre By og give plads til nødvenlig biltrafik  | At kommunen i samarbejde med staten og udvalgte omegnskommuner arbejder for at anlægge store parkeringsanlæg til park-and-ride i omegnskommunerne med det formål at begrænse indpendlingen til byen.   | Finansieringen af investeringerne i park-and-ride anlæg kan f.eks. komme fra den del af p-indtægterne, som kommunen pt. afleverer til staten, idet de ligger over 2007-niveau. Der gives fradrag for |

|  |   |  |
|--|---|--|
|  |   | investeringerne via modregning i bloktilskuddet. |
| <p>4. Renovere parkeringsanlæg under Langebro.</p> <p>Virkning: At tilføje 157 offentlige parkeringspladser i Indre By, hvilket pr. parkeringsplads er billigere end at bygge nyt.</p> | <p>At der bestilles et budgetnotat om renovering af parkeringsanlæg under Langebro.</p> | <p>21 mio. kr.</p>                               |



| <b>TEMA: 4. TRAFIKKNUDEPUNKTER</b>  |  |                |
|---|--|----------------|
| <b>DATA:</b> Parkeringsbelægning ved trafikknudepunkter udenfor betalingszonen er højest ved Valby, Nørrebro St., Ryparken, Svanemøllen og Lergravsparkens stationer., jf. kapitel 2.   |  |                |
| <b>KONSEKVENSER:</b> Parkerede biler uden ærinde i området udgør en stor andel af parkeringen omkring nogle trafikknudepunkter udenfor betalingszonen. Det øger søgetrafikken og miljøbelastningen, da det er svært for beboere og besøgende at finde en parkeringsplads  |  |                |
| <b>Virkemiddel</b>  | <b>Muligt initiativ</b>  | <b>Økonomi</b> |
| 1. Udvide betalingszonen<br><br>Virkning: Pris på parkering kan påvirke, hvilken transportform besøgende vælger.  | At der bestilles et beslutningsoplæg vedr. analyse om udvidelse af betalingszonen, herunder følsomhed, betalingsvillighed mm. Analysen bør samtænkes med justering af eksisterende betalingszone og betalingsstruktur (se afsnit 4.1)                | *              |
| 2. 2-timers zoner<br><br>Virkning: Begrænser parkering af biler uden ærinde i området og skaber yderligere kapacitet til beboernes biler.   | Det anbefales ikke at gå videre med 2-timerszoner som virkemiddel. For at harmonisere området og lette parkeringskontrollen bør lokale zoner med restriktionen være satellitbetalingszoner (se 2.1) Der fremlægges en indstilling om 2-timers zoner. |                |
| <b>TEMA: 5. FLERE BILER</b>   |  |                |
| <b>DATA:</b> Antallet af københavnere vokser med 1000 om måneden, bl.a. i byudviklingsområderne, jf. kapitel 2.   |  |                |
| <b>KONSEKVENSER:</b> Der kommer flere biler på vejene, trods et stagnerede bilejerskab.   |  |                |
| <b>Virkemiddel</b>  | <b>Muligt initiativ</b>  | <b>Økonomi</b> |
| 1. Forhåndsreservation til særlige grupper, fx erhverv, by- og delebiler<br><br>Virkning: Fremme vilkår for særlige grupper. På den anden side tager det parkeringspladser fra de resterende grupper.   | At det samtænkes med evt. analyse af betalingsstrukturen (Se 1.1)  |                |
| 2. Ændrede betingelse ved etablering af parkering i forbindelse med nybyggeri<br><br>Virkning: Der er plads til nye beboeres biler. På den anden side kan det øge bilejerskabet yderligere.   | Som undertema 3.1 kan kommunen forsøge at påvirke en lovændring, så der kan stilles krav om anvendelse af parkering ved nybyggeri.<br><br>Forslag til Kommuneplan 2015 indeholder øgede krav til parkering ved nyopførelse af erhvervsbyggeri.       | *              |
| <b>SÆRLIGE BESTILLINGER</b>   |  |                |
| <b>Pulje til parkeringspladser og Rantzausgade</b>  |  |                |
| I Budget 2015 er der afsat 10 mio. kr. til etablering af parkeringspladser i gadeniveau. Midlerne reserveres til projekthåndtering i forhold til parkeringen i Rantzausgade. Projektet omkring Rantzausgade består af flere delprojekter (trafiksikkerhed, byrumsforbedringer og skybrudsvej) og der foreligger endnu ikke et endeligt projektforslag. I forbindelse med den konkrete politiske behandling af frigivelse af anlægsmidler vil parkeringsproblematikken blive særskilt håndteret. |  |                |
| <b>Økonomi</b>  |  |                |
| Teknik- og Miljøudvalgets serviceramme er delvist bestemt af nogle indtægtskrav fra parkeringsområdet, som aktuelt vurderes at være sat for højt. Der ønskes en revideret form for budgetlægning, som i højere grad modsvarer virkeligheden. Forslag til ny budgetlægning kan udarbejdes inden forhandlingerne om Budget 2016.  |  |                |

## 2. DATA

Følgende kapitel er en kvantitativ opgørelse af parkeringsområdet i København. Indholdet er baseret på Københavns Kommunes egne data og tællinger samt materiale til rådighed i KK-kort og i kommunens statistikbank. I kapitlet vil de forskellige tabeller og grafer kun blive behandlet i mindre grad med henblik på en overordnet forståelse og overblik. I de øvrige dele af parkeringsredegørelsen vil der blive henvist til disse data. Hvad angår antallet af parkeringspladser generelt gælder, at byggeprojekter, vejarbejde o.l. vil have indflydelse på det præcise antal pladser til rådighed på et givent tidspunkt.

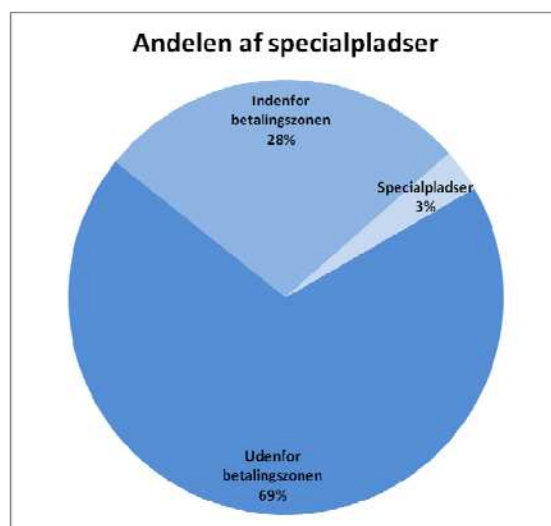
### 2.1. PARKERINGSPLADSER I KØBENHAVN

*Antallet af offentlige tilgængelige parkeringspladser på offentlig vej*

Der er ca. 126.000 offentlige tilgængelige parkeringspladser på offentlig vej i alt i København, hvoraf ca. 35.000 findes indenfor betalingszonerne, fordelt på rød, grøn og blå zone. Ca. 1200 parkeringspladser findes i de seks kommunalt drevne parkeringsanlæg inden for betalingszonen, og ca. 4000 pladser har specielle restriktioner i forhold til parkanttyper og parkeringstid (se figur 2.1).

| Antal parkeringspladser                | 2014    |
|--|---------|
| Hele byen ca.                          | 126.000 |
| Betalingszonen ca.                     | 35.000  |
| Heraf antal specialpladser (hele byen) |         |
| 2-timers parkering                     | 1514    |
| Ambassadeparkering                     | 224     |
| Handicappladser                        | 826     |
| Delebilsparkering                      | 205     |
| El-bilpladser                          | 174     |
| Handicappladser m. nummertavle         | 379     |
| Motorcykelparkeringspladser            | 185     |
| Taxaholdepladser                       | 414     |
| Turistbuspladser                       | 67      |
| I alt                                  | 3988    |

2.1. Antal parkeringspladser i København i 2014 (Bemærk: en del offentlige pladser kan have andre tidsspecifikke restriktioner til af- og pålæsning, 1-timers parkering o.l. Antallet af pladser der har en lokal tidsbegrænsning er ikke opgjort)



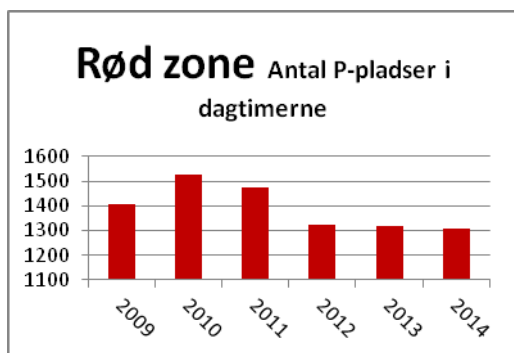
2.2. Diagrammet viser andelen af offentlige pladser reserveret til specielle formål samt andel pladser indenfor og udenfor betalingszonen i forhold til det totale antal offentlige pladser.

Udviklingen i antallet af pladser i henholdsvis rød, grøn og blå zone er skitseret i figur 2.3-2.5. Den samlede udvikling i antallet af parkeringspladser i betalingsområderne fremgår af figur 2.6 nedenfor.

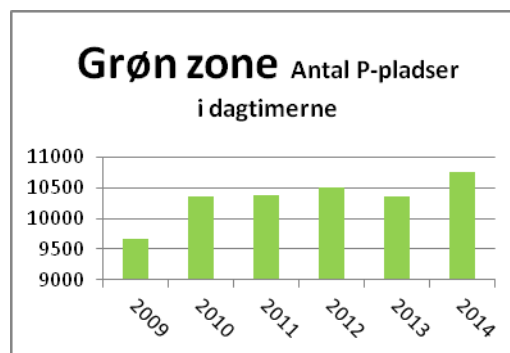
Samlet set har betalingsområdet oplevet en stigning på 2748 pladser i perioden 2009-2014. Antallet af offentlige parkeringspladser i rød zone er faldet de senere år, primært pga. etablering af nye byrum og anlæg af cykelstier. Der har dog også været en stigning af antallet af pladser i både grøn og blå zone også som følge af byrums- og cykelstiprojekter i forbindelse med skråparkeringsprojektet.

### Usikkerhed ift. tidligere data

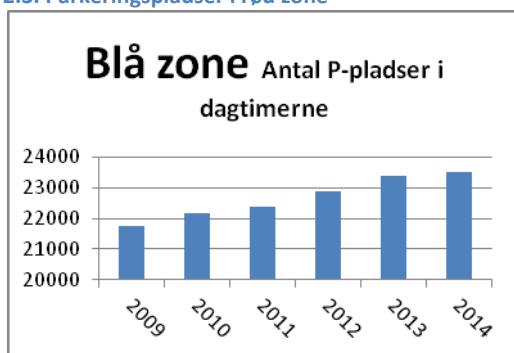
Opgørelser af antallet af kommunale parkeringspladser før 2012 er behæftet med usikkerheder. Dette skyldes bl.a. ændringer i opgørelsesmetode, genberegninger, digitalisering af parkeringsregistret, etablering/ændringer af cykelstier, cykelstativer, pladser, fodgængerområder, havnearealer m.m. samt ændringer i færdselsloven som fx indførelse af 10-meter reglen. Der skal derfor tages kraftigt forbehold for tal fra før 2012, og det betyder, at tal fra 2011 til 2012 generelt ikke kan sammenlignes med efterfølgende år. Der kan dog knyttes som kommentar til det synlige fald i antallet af pladser i rød zone fra 2011 til 2012, at det skyldes omlægningen af Nørreport Station og de afledte nedlæggelser af parkeringspladser på Nørre Voldgade.



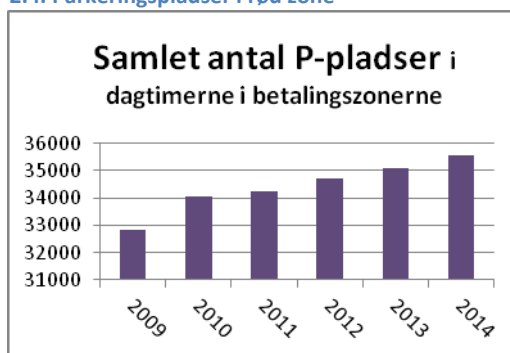
2.3. Parkeringspladser i rød zone



2.4. Parkeringspladser i grøn zone



2.5. Parkeringspladser i blå zone



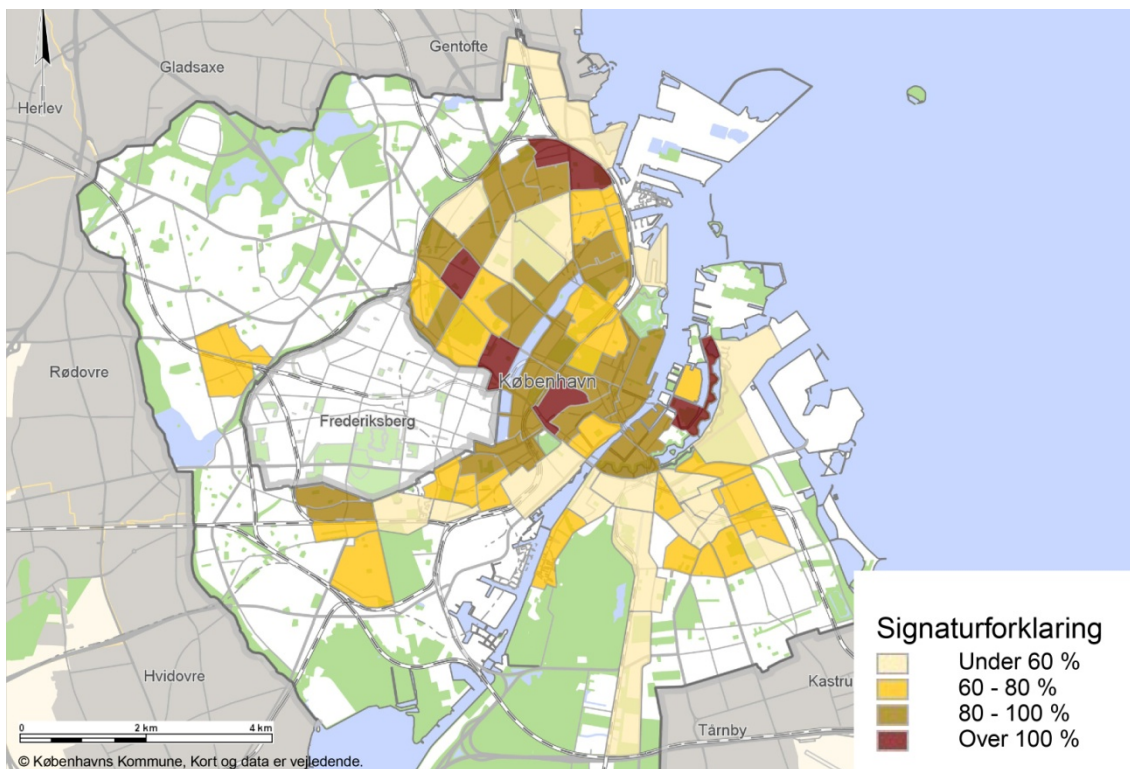
2.6. Samlet antal parkeringspladser i betalingszonen

| Bevægelse i antal parkeringspladser 2013 – 2014 |      |     |       |
|---|------|-----|-------|
| Rød   | Grøn | Blå | I alt |
| -98   | 331  | 203 | 436   |

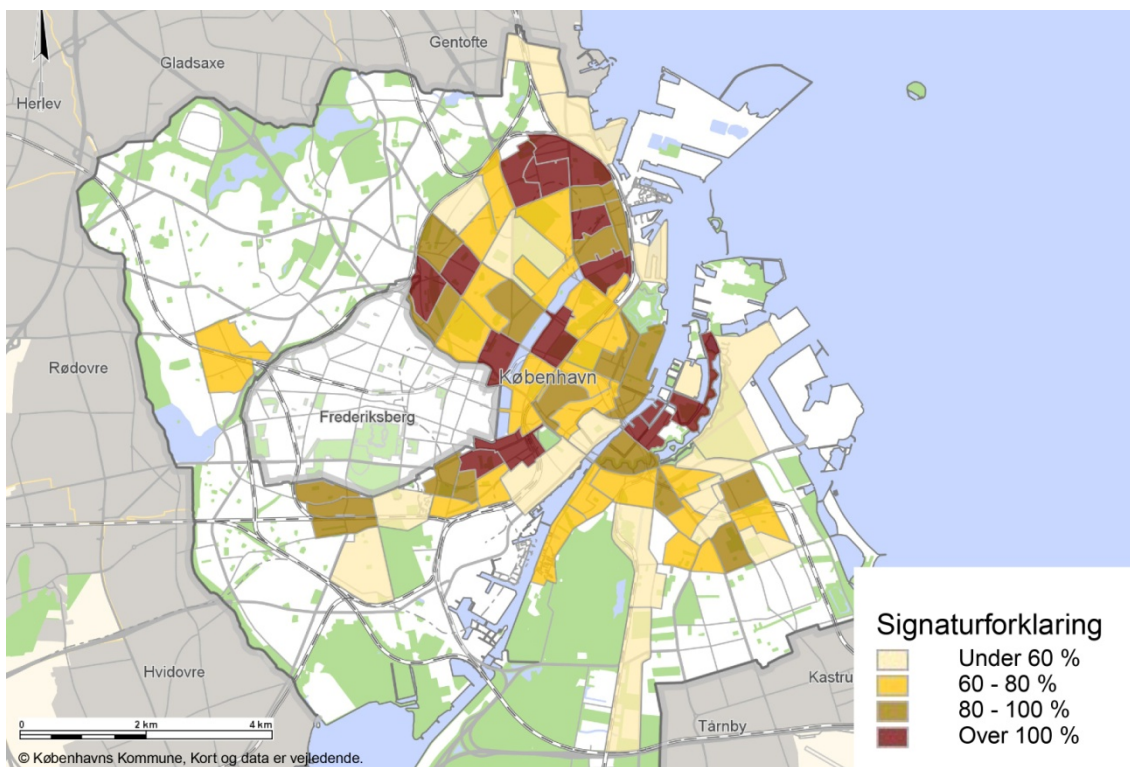
2.7. Udviklingen i antallet af parkeringspladser i rød, grøn og blå betalingszone samt det samlede betalingsområde fra 2013-2014.

### Parkeringsbelægning

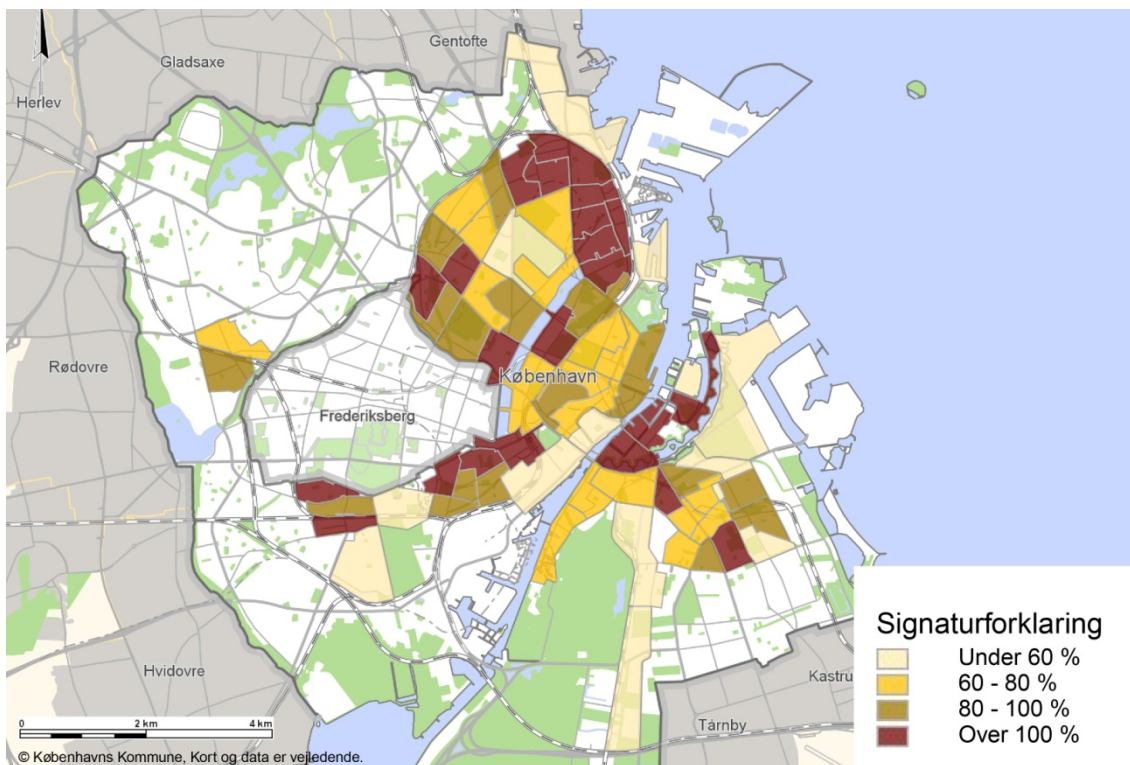
Belægningen i byen varierer en del over døgnet. Københavns Kommunes opgørelser af parkeringsbelægning registreres henholdsvis kl. 12, kl. 17 og kl. 22. Generelt er scenariet, at belægningen er højere jo senere på dagen, det er. Beboerne oplever størst pres ved parkering i aftentimerne. Se figurerne 2.8 til 2.10 der viser parkeringsbelægning i byen ved tællinger kl. 12, 17 og 22.



2.8. Oversigtskort, parkeringsbelægning i byen ved tælling kl. 12



2.9: Oversigtskort, parkeringsbelægning i byen ved tælling kl. 17



**2.10. Oversigtskort, parkeringsbelægning i byen ved tælling kl. 22**

Med undtagelse af Indre By, er parkeringsbelægningen generelt lavere i dagtimerne end i aften timerne.

De højeste belægningsprocenter indenfor betalingszonen findes i områderne omkring henholdsvis Classensgade på Østerbro og Blågårds Plads på Nørrebro. Blågårds Plads på Nørrebro har i en radius af 500 meter en belægning på over 100 % ved alle tre tællinger. I Classensgade ligger belægningsprocenterne på over 100 % kl. 17 og kl. 22.

Udenfor betalingszonen ligger henholdsvis Skt. Kjelds Kvarter og området omkring Stefansgade på Nørrebro på over 100 % belægning ved både kl. 17 og kl. 22 tællingen.

Set i et lidt bredere perspektiv er det Østerbro langs Strandboulevarden, Indre Nørrebro, Indre Vesterbro og Christianshavn der skiller sig ud, hvad angår større områder med høje parkeringsbelægninger ved parkeringstællinger kl. 22.

### *Ikke kommunale parkeringspladser*

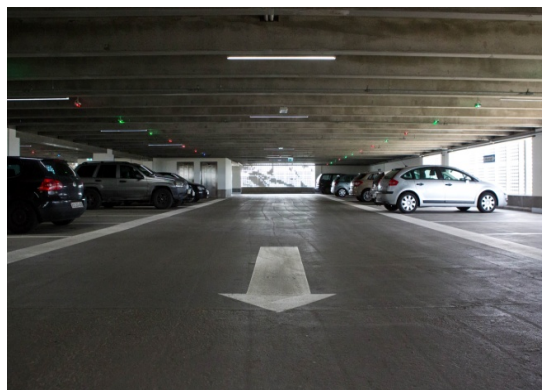
Københavns Kommune har ikke et samlet overblik over antallet af ikke kommunale parkeringspladser. En analyse heraf er derfor foreslået som muligt fremtidigt initiativ i kapitel 4. Udover de offentlige parkeringspladser er der en række private parkeringsanlæg. Det største private anlæg ligger under Israels Plads ved Nørreport. Anlægget rummer 1150 pladser. Derudover er der i december 2013 udbudt tre grunde i Indre By til anlæg af private underjordiske P-siloer, men kommunen har endnu ikke modtaget konkrete tilbud på de pågældende grunde. Kommunen får ikke data ind fra alle parkeringshuse, men de 12 private parkeringsanlæg, som der foreligger data fra, har en samlet kapacitet på i alt 3316 pladser.

Seneste opgørelse af antallet af private parkeringspladser er fra 2010 og opgør kun antallet indenfor betalingszonen. Opgørelsen er behæftet med en del usikkerhed omkring det præcise antal, da der ikke er fyldestgørende data fra Indre By, og tællingerne opgør kun antallet af pladser inden for betalingszonen. Det er estimeret, at der er ca. 22.000 private pladser inden for betalingszonen. Se nærmere i kapitel 4.

Teknik- og Miljøforvaltningen kender ikke antallet af statslige parkeringspladser i København, da staten ikke ligger inde med disse oplysninger et samlet sted. Se nærmere i kapitel 4.



2.11 Parkeringspladser ved erhverv og statslige institutioner benyttes primært mellem kl. 8-17.



2.12 Private parkeringsanlæg

I Ørestad og i Nordhavn og i visse andre byudviklingsområder håndteres parkering på en særlig måde. Gadeparkeringen er begrænset til et minimum og al beboerparkering henvises som udgangspunkt til p-huse. Derved kan en større del af friarealet anvendes til andre formål. Den model afspejler sig i prisen på parkering i disse områder, men til gengæld tilstræbes let adgang til offentligt transport.

## 2.2. 2-TIMERS RESTRIKTIONER

Københavns Kommune har på foranledning af konkrete ønsker fra beboergrupper og lokaludvalg oprettet zoner med 2-timers restriktion udenfor betalingszonen. I zoner med 2-timersrestriktion må man kun parkere to timer ad gangen i tidsrummet mandag-fredag kl. 08-19. Beboere, der har folkeregisteradresse på vejene inden for en zone med 2-timers restriktion, kan søge om en beboerlicens.

Der er oprettet zoner med 2-timers restriktion tre steder, omkring henholdsvis Flintholm Station, Hellerup Station og langs metrobanelegemet fra Islands Brygge metrostation til Slusevej i Ørestad. Hertil er ansøgninger vedrørende områder omkring Lergravsparken Metrostation og en udvidelse af den eksisterende zone i Vanløse under behandling.

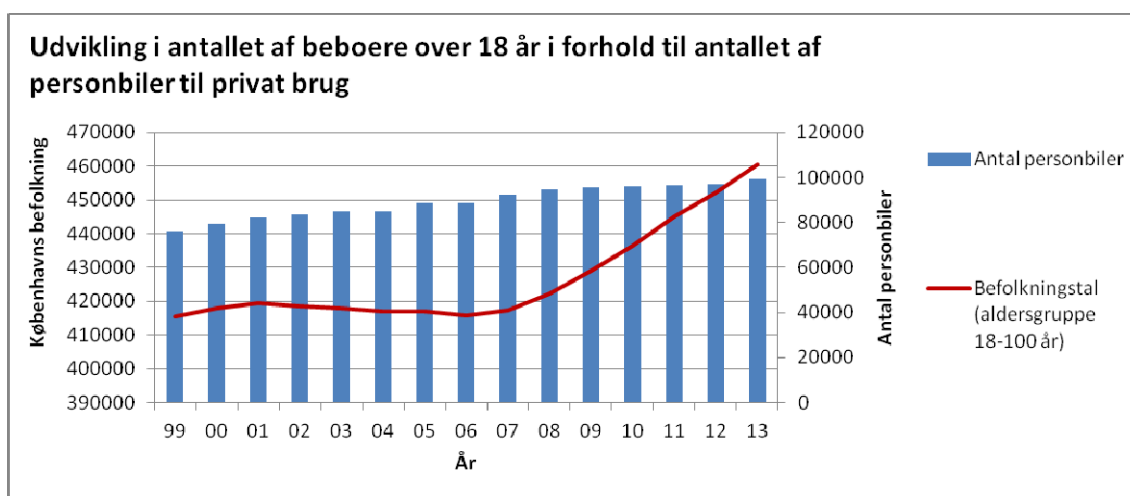
Zoner med 2-timers restriktioner bliver oprettet for at afhjælpe problemer affødt af store mængder parkerede biler uden ærinde i området. En mere langsigtet løsning kan være at udvide betalingszonen.



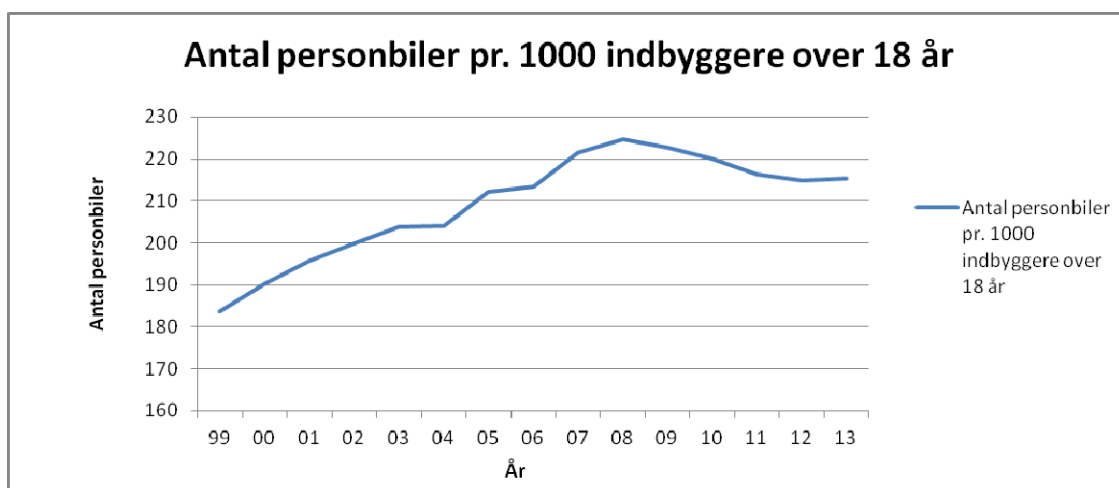
2.13 Kort over 2-timers zoner (markeret med rødt)

### 2.3. UDVIKLING I BILEJERSKAB

Antallet af biler i København har været støt stigende de seneste 15 år. Siden 2008 har der været en svag stigning i antal privatejede biler totalt, men et mindre fald i antal biler pr. indbygger. Bilbestanden omfatter her kun privatejede personbiler til privatbrug. Dvs. at frie køretøjer betalt af arbejdsgiveren ikke er medregnet. Indregnes disse vil kurven i grafen over antal personbiler pr. 1000 indbyggere ikke være nedadgående mellem 2008 og 2012 men nærmere svagt stagnerende eller svagt stigende (se nedenstående figur). Data over antal personbiler inkl. fri bil betalt af arbejdsgiver findes kun tilbage til 2008. Derfor er tal for privatejede biler anvendt i grafen.



2.14. Ovenstående graf viser udviklingen i antallet af personbiler til privat brug (de blå søjler) i forhold til antallet af beboere over 18 år i København (den røde linje). Der findes endnu ikke tal for 2014



2.15. Ovenstående tabel viser udviklingen i antallet af personbiler pr. 1000 indbyggere over 18 år. Der findes endnu ikke tal for 2014

Antallet af personbiler til privatforbrug i København har været støt stigende siden 1990'erne. Samtidig har antallet af beboere i København været i kraftig vækst siden 2007, uden at det har haft markant udsving på den generelle stigning i antallet af personbiler.



Ifølge Danmarks Statistiks forbrugerprisindeks er det siden 2007 støt blevet relativt billigere at købe bil end for 10 år siden (kilde: DKS, PRIS6 – forbrugerprisindeks).

I det følgende ses fordeling af husstande med bil i 2014.

Ifølge Danmarks Statistik har i alt 28 % af husstande i København bil, 72% har ikke.

Flest bilejende familier findes blandt:

- de 10 % af familier med højeste indkomst; 90 % har bil
- familier med 2 voksne og børn; 89 % har bil
- familier i parcelhuse; 84 % har bil

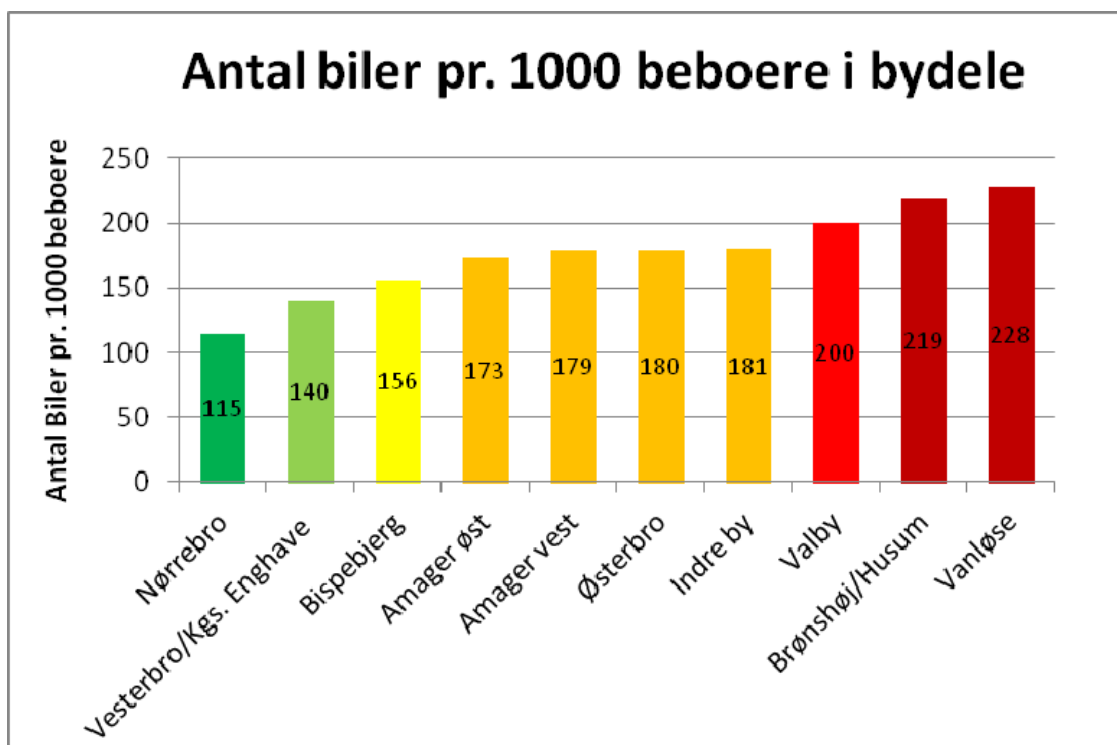
Færrest bilejende familier findes blandt:

- de 10 % af familier med laveste indkomst; 13 % har bil
- enlige uden børn; 34 % har bil
- familier i etageboliger; 35 % har bil
- førtidspensionister; 34 % har bil.

Kilde: Danmarks Statistik

#### Bilejerskab fordelt på bydele

Bilejerskabet er lavest på Nørrebro og højest i Vanløse, se figur 2.16.



2.16. Bilejerskabet fordelt på bydele (\*inkl. beboere i alle aldre da det ikke er muligt at skelne i data)

### Antal beboerlicenser og antal parkeringspladser

Figur 2.17 viser belægningsgrader, antal udstedte beboerlicenser og antal parkeringspladser i de enkelte beboerlicenzoner. Der er udstedt ca. 1400 licenser til husstandes 2. og 3. bil. Belægning og antal pladser er opgjort oktober 2014, mens antal licenser er opgjort februar 2015.

| Zone                | Parkeringsbelægning | Pladser      | Licenser     |
|---------------------|---------------------|--------------|--------------|
| Rosenvængets Allé   | 106%                | 2867         | 3336         |
| Øster Vold          | 104%                | 1586         | 1859         |
| Skydebanehaven      | 97%                 | 1844         | 2186         |
| Enghave Plads       | 93%                 | 2766         | 2846         |
| Århus Plads         | 95%                 | 4233         | 4754         |
| Christianshavn      | 103%                | 1243         | 1547         |
| Assistens Kirkegård | 91%                 | 1804         | 1773         |
| Nørre Vold          | 92%                 | 1444         | 1611         |
| Sundby Nord         | 83%                 | 4047         | 3902         |
| Sankt Hans Torv     | 82%                 | 2701         | 2512         |
| Kongens Nytorv      | 81%                 | 2095         | 1915         |
| Kastel-området      | 72%                 | 1894         | 1583         |
| Vesterport          | 61%                 | 1648         | 832          |
| Islands Brygge      | 70%                 | 1845         | 1537         |
| Rådhus-området      | 60%                 | 1444         | 728          |
| Fælled Parken       | 45%                 | 1927         | 915          |
| India Kaj           | 32%                 | 394          | 212          |
| <b>I alt</b>        | <b>84%</b>          | <b>35841</b> | <b>34048</b> |

2.17 Oversigt over antal beboerlicenser og antal parkeringspladser samt belægningsprocent kl. 22 (beboerparkering).

## 2.4. ØKONOMI

### *Parkeringsøkonomiens hovedtræk*

Parkeringsøkonomien består overordnet set af tre hovedposter: Indtægter fra betalingsparkering, indtægter fra parkeringsafgifter samt udgifter til drift af parkeringsområdet. Hertil kan komme særskilte udgifter til anlæg af parkeringsinfrastruktur (p-anlæg, billetautomater mv.).

Staten sætter en række rammer for økonomien. For at undgå, at kommunerne kan anvende betalingsparkering som indtægtskilde, modregnes merindtægter<sup>2</sup> i bloktilskuddet. Hvis kommunen har udgifter til parkeringsinfrastruktur (eksempelvis p-huse eller billetautomater), bliver afskrivning og udgifter til drift af denne infrastruktur fratrukket statens modregning.

Endvidere begrænses kommunernes udgifter til service ved de af staten fastsatte servicemåltal. Da indtægter fra parkeringsområdet i dette regnskab kan lægges til kommunens serviceramme, vil indtægtsniveauet have betydning for, hvor meget kommunen kan anvende på service.

Disse to statslige reguleringer betyder, at mer- og mindreindtægter fra betalingsparkering kun påvirker den fastsatte ramme for serviceudgifter, men ikke kommunens likvider (kasse).

Endelig afregnes 40 % af indtægternes fra parkeringsafgifter til Rigspolitiet<sup>3</sup>

### *Teknik- og Miljøforvaltningens budget*

Udover den statslige regulering er forvaltningen i den interne kommunale økonomi underlagt en indtægtsramme. Rammen bygger på nogle fremskrivninger af indtægtsniveauet fra betalingsparkering og parkeringsafgifter tilbage fra 2005 (BR 398/05). I 2015 har forvaltningen forventede mindreindtægter på betalingsparkering på 8,8 mio. kr.

Forvaltningen har i flere år haft svært ved at leve op til den givne indtægtsramme. Blandt andet på baggrund af, at der ikke er taget højde for midlertidige nedlæggelser af p-pladser i forbindelse med anlægsarbejder i byen. Endvidere medfører løbende ændringer i mobilitetsvaner og konjunkturer, at det ikke er meningsfuldt med progressive fremskrivninger af indtægtsniveauet.

I forbindelse med permanent nedlagte p-pladser er forvaltningen tidligere blevet kompenseret via afsatte puljer (den såkaldte P-pulje), som dækker provenutabet ved nedlæggelse af et antal parkeringspladser. Denne løsning medfører uigennemskuelighed på området for alle parter. Fx kompenseres forvaltningen for et større antal nedlæggelser, som ikke er gennemført, samtidig med at forvaltningen selv skal dække den manglende indtægt for de mange midlertidige nedlæggelser i forbindelse med eksempelvis metrobyggeriet.

---

<sup>2</sup> Merindtægter i forhold til 70 % af 2007-niveauet.

<sup>3</sup> Pålægning af parkeringsafgifter overgik fra Rigspolitiet til Københavns Kommune i 2007, med det krav, at Rigspolitiet bevarer en del af indtægten. I daglig tale er det den del af en parkeringsafgift, som skal afleveres til staten.

Det bør derfor overvejes, om parkeringsøkonomien skal budgetteres helt anderledes i fremtiden. Se mere om den aktuelle pulje samt om proceduren ved fremtidige nedlæggelser af parkering under afsnit 3.5 *Anlægsprojekter med konsekvenser for parkering*.

#### Økonomi i 2014

Kommunen har i 2014 haft indtægter fra parkering på 535 mio. kr. (2014 p/l). Ca. 385 mio. kr. (2014 p/l) i indtægt kommer fra parkeringsbilletordninger (dvs. beboerlicenser og almindelig timebetalingsparkering), mens ca. 150 mio. kr. kommer fra parkeringsafgifter.

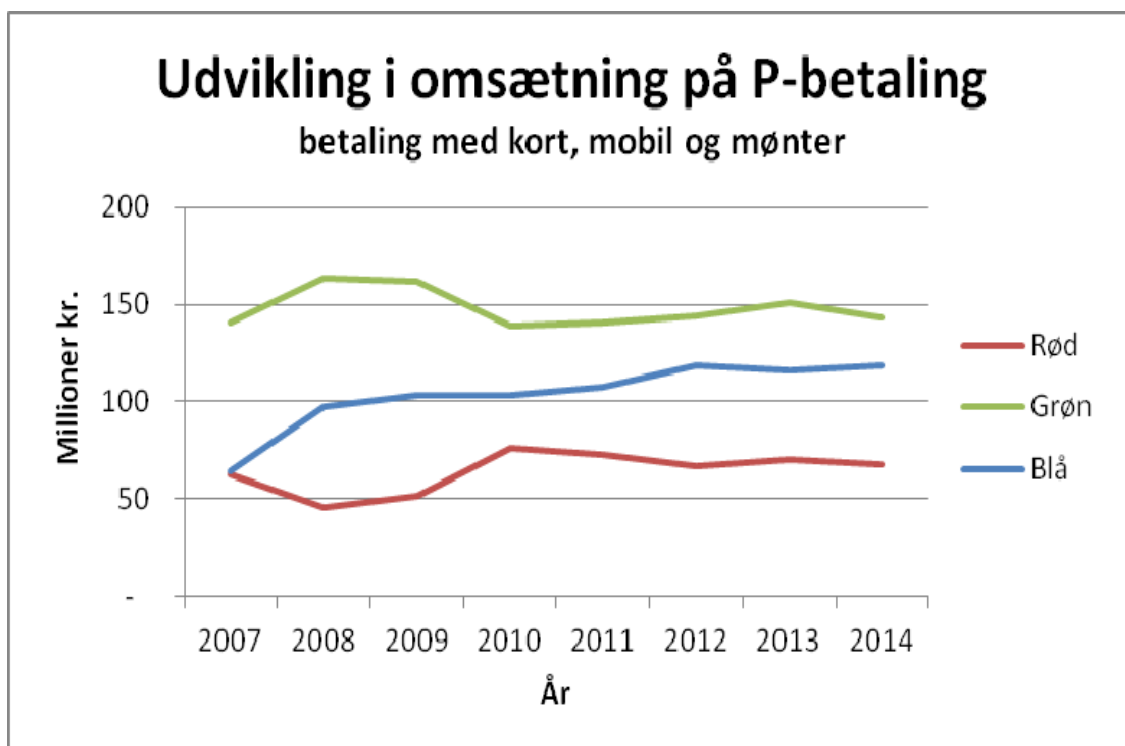
Af indtægterne fra parkeringsafgifter skal ca. 60 mio. afleveres til Rigspolitiet. Desuden har Center for Parkering generelle driftsudgifter på ca. 90 mio. kr. Kommunen har således i 2014 haft udgifter på parkeringsområdet på 147 mio. kr. (2014 p/l).

| Butik budget 2014                    | Mængde  | kr. 2014 p/l | Beløb      |
|--------------------------------------|---------|--------------|------------|
| Diplomatlicens                       | 140     | 200          | 28.000     |
| Beboerlicenser                       | 35.500  | 720          | 25.560.000 |
| Beboerlicenser Tidsb. Off Vej        | 20      | 720          | 14.400     |
| Beboerlicens Tidsb. Privat Fællesvej | 500     | 0            | 0          |
| Licens bortkommet                    | 120     | 100          | 12.000     |
| Gebyr Bussluselicens                 | 180     | 200          | 36.000     |
| Depositum Busslusebrik               | 30      | 280          | 8.400      |
| Depositum Busslusebrik retur         | -10     | 280          | -2.800     |
| Gul dispensation                     | 30      | 200          | 6.000      |
| Pink dispensation                    | 120     | 200          | 24.000     |
| Rød dispensation                     | 130     | 200          | 26.000     |
| Delebillicens                        | 300     | 200          | 60.000     |
| Elbillicens                          |         | 0            | 0          |
| Erhvervslicens                       | 800     | 2.815        | 2.252.000  |
| Erhvervsperiodekort                  | 40.000  | 60           | 2.400.000  |
| Erstatning (ombytninger)             | 5.200   | 100          | 520.000    |
| Forlængelse af midlertidig           | 1.000   | 0            | 0          |
| Gebyr anbefalet brev                 | 250     | 72           | 18.000     |
| Lånebillicenser                      | 5.300   | 120          | 636.000    |
| Periodekort, Blå                     | 131.000 | 76           | 9.956.000  |
| Periodekort, Grøn                    | 36.000  | 134          | 4.824.000  |
| Politi                               | 300     | 200          | 60.000     |
| Periodekort, Rød                     | 1.700   | 216          | 367.200    |
| Tilbagebetalinger                    |         |              | -1.800.000 |
| Skrabebilletter                      |         |              | 1.218.000  |
| Brik til underjordisk anlæg - første | 2.000   | 0            | 0          |
| Brik til underjordisk anlæg - anden  | 150     | 100          | 15.000     |
| Værkstedlicens                       | 1.000   | 100          | 100.000    |
| Butik i alt                          |         |              | 46.310.200 |

2.18 Tabellen viser fordelingen af indtægter fra den betalingsparkering, som ikke stammer fra automatsalg og mobilbetaling.

Langt den største del af indtægterne for betalingsparkering kommer fra den almindelige betalingsparkering med mønter, kort og mobiltelefon.

I det følgende ses udviklingen i omsætning på p-betaling, fordelt på de forskellige betalingszoner.



2.19. Udvikling i omsætning på betalingsparkering i de forskellige zoner

## 2.5. PRIS PÅ PARKERING

En beboerlicens koster 730 kr. om året (2015 p/l) i 2015. Beboerlicensen gælder til den pågældende beboers beboerlicenszone, og prisen er den samme, uanset om det er indenfor rød, grøn eller blå zone. I rød zone giver licensen dog kun adgang til at parkere uden for tidsrummet mandag til fredag fra kl. 10-17. I det tidsrum skal der købes p-billet. Det er ikke muligt at købe beboerlicenser til andre zoner end den, man bor i.

Takster bliver fastsat ca. hvert andet år. Figur 2.20 viser udviklingen i taksterne for henholdsvis en beboerlicens, en erhvervslicens og en lånebilslicens.

|  | 2004  | 2005  | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  | 2010  | 2011  | 2012  | 2013  | 2014  | 2015  |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Beboerlicens   | 175   | 175   | 175   | 180   | 185   | 190   | 690   | 690   | 705   | 715   | 720   | 730   |
| Erhvervslicens   | 1.375 | 1.375 | 1.375 | 1.415 | 2.500 | 2.605 | 2.710 | 2.730 | 2.755 | 2.800 | 2.815 | 2.870 |
| Erhvervslicens plus  |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       | 9000  |
| Lånebilslicenser, pr. måned maksimalt 3 pr. løbende 12. mdr. |       |       |       |       |       |       | 115   | 115   | 120   | 120   | 120   | 120   |

2.20. Tabellen viser prisudviklingen på licenser. \* der indføres samtidig med stigningen på erhvervslicensen i 2008 et max på 5 licenser pr. virksomhed, hvilket igen i 2015 ændres til et max på 10 licenser pr. virksomhed. I marts måned 2015 bliver den nye 'erhvervslicens plus' lanceret. Se nedenfor.

Der er en række muligheder for at købe periodekort (P-kort) til henholdsvis rød, grøn og blå betalingszone med specifikke takster for både zone og type. Denne type licenser kan erhverves for et minimum af fem dages varighed. Teknik- og Miljøudvalget har vedtaget, at ordningen for erhvervslivet bliver ændret, så det er muligt at købe erhvervsperiodekort ned til én dags varighed og også at købe en Erhvervslicens Plus, som dækker hele betalingsområdet. Sidstnævnte pluslicens bliver tilgængelig fra og med marts 2015.

Prisen på den almindelige timebetaling er reguleret fem gange siden 1991. Prisen i 2015 er den samme som i 2013, se tabel 2.21.

| Takster    | 1991 | 1996 | 2000 | 2008 | 2013 |
|------------|------|------|------|------|------|
| Rød zone   | 15   | 20   | 20   | 26   | 30   |
| Gul zone   | 9    | 12   |      |      |      |
| Grøn zone  | 6    | 9    | 12   | 16   | 18   |
| Blå zone   | 4    | 5    | 7    | 9    | 11   |
| Aftentakst |      |      |      | 9    | 11   |
| Nattakst   |      |      |      | 3    | 3    |

2.21. Takstoversigt alm. Timebetaling (\*Betalingsfri fra lørdag kl. 17.00 til mandag kl. 08.00)

## 2.6. 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 registreret ca. 12.500 parkeringspladser i deklARATIONER fordelt på ca. 800 ejendomme. Ca. 11.900 af pladserne findes i tinglyste deklARATIONER, mens 600 findes på verserende sager.

Derudover er der sandsynligvis i et yderligere antal byggetilladelser stillet krav om ekstra ca. 2.000 pladser. DeklARATIONERNE er dog ikke registrerede i forvaltningens opgørelser. De uregistrerede deklARATIONER vil sandsynligvis kunne findes frem og registreres ved en omfattende screening af forvaltningens byggesagsarkiver.

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 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.

### *Udmøntning af parkeringsdeklARATIONER*

Fornytt 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 via indbetaling til kommunale parkeringsfonde. Det kræver en kommunal medfinansiering på 50 % af anlægsprisen, hvorfor der under initiativ 1.3 (side 5) lægges op til, at de fornødne midler afsættes.

Modellen indebærer endvidere, at antallet af pladser nedskrives til 1/3 (i alt svarende til ca. 4000) på tidspunktet for udmøntning af den enkelte deklARATION.

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 byggesager, som har gjort det påkrævet at oprette parkeringsfonde. Hvad angår byggesagerne vil 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.

Vedtægelsen af den nævnte model samt vedtægter for p-fonde har forventeligt skabt en del usikkerhed blandt de ejendomsjere, på hvis ejendomme der er tinglyst deklARATIONER. Ikke mindst mht. hvornår og hvor meget de kan risikere at blive opkrævet. Derfor arbejder

forvaltningen på at kunne tilbyde interesserede ejendomsjere alternative måder at komme af med deres deklARATION på.



## 2.7. NORMER FOR BILPARKERING – PARKERING I NYE OMRÅDER

Der har været fastsat normer for parkering i kommuneplanen siden 1989. Normerne for parkering i kommuneplanen udstikker rammerne for lokalplanlægningen, der ikke må være i uoverensstemmelse med kommuneplanen. Parkeringsnormerne anvendes også i de rene byggesager ved nybyggeri og ombygninger. Parkeringsnormerne kan bl.a. medvirke til at begrænse pendlertrafikken i bil til arbejdspladser i København og samtidig sikre, at københavnere har mulighed for at parkere deres bil i nærheden af deres bolig.

| Gældende normer for bilparkering (parkeringspladser pr. m2 etageareal) |   |   |
|--|---|---|
| Områdetype   | Tætbyen (Indre By og Broerne) samt udpegede byudviklingsområder | Øvrige områder                            |
| B (boliger)  | Mindst 1 pr. 200 m2, højst 1 pr. 100 m2                         |   |
| C (boliger og serviceerhverv)  | I størrelsesordenen og højst 1 pr. 200 m2                       | I størrelsesordenen og højst 1 pr. 100 m2 |
| S (serviceerhverv)   | I størrelsesordenen og højst 1 pr. 150 m2                       | I størrelsesordenen og højst 1 pr. 100 m2 |
| E (blandet erhverv)  | I størrelsesordenen og højst 1 pr. 100 m2                       |   |
| J (Industri)   | I størrelsesordenen og højst 1 pr. 100 m2                       |   |
| H (havneformål)  | Højst 1 pr. 100 m2  |   |
| T (tekniske anlæg)   | Højst 1 pr. 100 m2  |   |
| O (institutioner og fritidsområder)                                    | Højst 1 pr. 100 m2  |   |

I kommuneplanstrategien for Kommuneplan 2015 er der sat fokus på at opdatere parkeringsnormerne. Konkret bliver det vurderet, om de generelle bestemmelser passer til dagens situation, herunder om parkeringsnormerne kan være en barriere for udvikling i den eksisterende by, og om dobbeltudnyttelsen mellem erhvervs- og beboerparkering fungerer i praksis (hvor én plads kan rumme erhvervsparkering om dagen og beboerparkering om natten). Desuden indrettes moderne kontorbyggerier i dag således, at der arbejder flere mennesker i bygningerne end tidligere. Der lægges derfor op til mere fleksible normer, mens kravene til C-områder opjusteres en smule jf. kommende indstilling vedrørende forslag til Kommuneplan 2015.

### **3. STATUS PÅ VEDTAGNE INITIATIVER**

Følgende kapitel redegør for initiativer, der er politisk besluttede eller igangsat.

#### **3.1. UDMØNTNING AF PULJE TIL PARKERINGSPLADSER FRA BUDGET 2015**

I Budget 2015 er der afsat 10 mio. kr. til etablering af parkeringspladser i gadeniveau. Midlerne reserveres til projekthåndtering i forhold til parkeringen i Rantzausgade. Skråparkeringsprojektet fra tidligere parkeringsaftale er gennemført, og muligheder for etablering af flere skråparkeringspladser er få på de steder, hvor efterspørgslen er størst i blå betalingszone. Projektet omkring Rantzausgade består af flere delprojekter (trafiksikkerhed, byrumsforbedringer og skybrudsvej), og der foreligger endnu ikke et endeligt projektforslag. I forbindelse med den konkrete politiske behandling af frigivelse af anlægsmidler vil parkeringsproblematikken blive særskilt håndteret.

### 3.2. DIGITALISERING

Som en del af *Aftale om udmøntning af Fornyet p-strategi 2009* er det blevet besluttet af Teknik- og Miljøudvalget at igangsætte et digitaliseringsprojekt. Projektet rummer fem initiativer, der delvist er hinandens forudsætninger.

1. Opgradering af parkeringsautomater
2. Forbedrede mobilbetalingsløsninger
3. Digitalisering af parkeringsprodukter (licenser, periodekort m.v.)
4. Nyt kontroludstyr til parkeringsvagterne
5. Nyt sagsbehandler- og afgiftshåndteringssystem

Ovenstående initiativer vil medføre en lang række fordele for bilisterne, herunder:

- øge retssikkerheden for bilisten i tvister om betaling, blandt andet på grund af bedre dokumentation af betaling for parkering
- sikre at betaling eller forlængelse af parkeringsperiode kan ske i alle automater indenfor samme takstzone
- udvide, konkurrenceudsætte og styrke mobilbetaling og online løsninger og gøre dem fleksible
- øge hastigheden på korttransaktioner væsentligt
- gøre det let at øge, ændre og tilpasse udvalget af parkeringsprodukter til både private og erhvervsdrivende med kort varsel i takt med politiske beslutninger herom

Når de fem initiativer er gennemført, vil bilisten kunne indtaste bilens registreringsnummer og købe den ønskede tid. Betaling kan som tidligere ske både med mobiltelefon eller med mønter og kort i en parkeringsautomat.

En digitalisering af parkeringsområdet vil åbne op for at udvikle digitale løsninger, der blandt andet kan gøre det lettere for parkanter at finde ledige parkeringspladser og dermed reducere søgetrafik.

Digitaliseringsprojektet betyder, at der i fremtiden kun er brug for ca. halvdelen af parkeringsautomaterne, dvs. ca. 800 automater jævnt fordelt i betalingsområdet.

Teknik- og Miljøforvaltningen forventer, at hele løsningen er fuldt implementeret primo 2016.

### **3.3. NY VEJLOV**

Når bekendtgørelsen for den nye vejlov er godkendt, vil Teknik- og Forvaltningen udarbejde en indstilling om udmøntning af den nye vejlov i forhold til at fremme miljøvenlige køretøjer, som besluttet af Teknik- og Miljøudvalget den 22. september 2014. Revidering af Vejloven blev vedtaget i Folketinget december 2014 og forventes at give mulighed for at anvende miljøbelastning som parameter for differentiering af betalingsparkering. Den tilhørende ministerielle bekendtgørelse, som skal konkretisere de nye muligheder, er dog endnu ikke trådt i kraft. Vejdirektoratet og Transportministeriet er ansvarlige for udarbejdelse af bekendtgørelsen og forventer, at den træder i kraft 1. juli 2015.

### 3.4. ERHVERVSPARKERING

Der er medio 2014 udarbejdet et *Katalog over handlemuligheder til forbedring af forholdene for erhvervsparkering* på baggrund af erhvervslivets ønsker. Kataloget indeholder 12 konkrete initiativer. Ud af de 12 initiativer har Teknik- og Miljøudvalget godkendt de otte. Seks af initiativerne er gennemført eller vedtaget til udførelse. To initiativer er løbende indsatser.

Følgende initiativer er gennemført:

- Bedre og mere fleksible parkeringsprodukter til erhvervslivet. Tre initiativer er allerede behandlet og godkendt af Borgerrepræsentationen den 11. december 2014:
  - Erhvervsperiodekort kan udstedes i ned til én dag (muligheden udrulles, når digitalisering af parkeringsområdet er gennemført)
  - Mulighed for op til 10 erhvervslicenser pr. virksomhed
  - Mulighed for at købe 'Erhvervslicens Plus', der dækker hele betalingsområdet (lanceres medio marts)
- Digitalisering af parkeringsprodukter er godkendt i Borgerrepræsentationen den 9. oktober 2014
- Øget information om af- og pålæsningsmuligheder er godkendt af Teknik- og Miljøudvalget den 1. december 2014 og gennemføres første halvdel af 2015
- Forbedrede af- og pålæsningsmuligheder for turistbusser er godkendt af Teknik- og Miljøudvalget den 25. august 2014

Løbende initiativer

- Fremme af private parkeringsanlæg
  - På foranledning af parkeringsstrategi 2009 er tre grundarealer til etablering af underjordiske parkeringsanlæg i Indre By sendt i udbud i 2014. Det drejer sig om henholdsvis Jarmers Plads, Dantes Plads og Højbro Plads. Grundene er stadig til salg.
- Samlet strategi for byens rum med inddragelse af erhvervsliv mv.
  - Erhvervslivet er en af mange interessentgrupper, som i relevant omfang inddrages i dialogfasen i forbindelse med udarbejdelsen af planer og strategier.

Der har af flere omgange været efterspurgt en løsning med særlige reservationer til håndværkere. Kommunen har ikke den fornødne lovhjemmel til at oprette særlige reservationer til bestemte erhvervsgrupper. I dag anvendes en praksis, hvor kommunen søger at løse de problemer, de erhvervsdrivende gør opmærksom, fx ved behov for plads til varelevering i særlige tidsrum. Derudover er af- og pålæsning på ydersiden af parkerede biler tilladt næsten alle steder i byen. De steder, hvor det er helt umuligt med af- og pålæsning, er der mulighed for at indføre tidsbegrænsede restriktioner.

Løbende opmærksomhedspunkter:

- Fokus på parkering for varelevering og håndværkere ved strøggader mv. Dette sker ved, hvor det er hensigtsmæssigt, at undtage beboerlicenserne fra at være gyldige på udvalgte strækninger af strøggader.
- Fokus på parkering for varelevering og håndværkere ved anlægsprojekter.
- Fokus på erhvervslivets ønsker i tilknytning til initiativet om differentieret parkeringstakt i forhold til miljøbelastning.

- Vurdering af erhvervsrettede mobilprodukter (apps o.l.) i forbindelse med digitalisering af betalingsområdet.

### 3.5. ANLÆGSPROJEKTER MED KONSEKVENSER FOR PARKERING

#### *Nedlæggelse og oprettelse af parkeringspladser*

Københavns Kommune nedlægger og opretter til stadighed parkeringspladser som led i byens udvikling. Når parkeringspladser nedlægges, sker det typisk som følge af ombygninger, der har til formål at forbedre byrum, cykelforhold, regnvandshåndtering og andre vigtige byfunktioner.

Hvor det er relevant, får Teknik- og Miljøudvalget forelagt beslutning om nedlæggelse af parkering i forbindelse med konkrete anlægsprojekter.

Den årlige parkeringsredegørelse vil opsamle overblikket over parkeringskonsekvenser af anlægsprojekter i København, inklusiv status for nedlæggelser og oprettelser af parkeringspladser. På den baggrund tager udvalget stilling til, om der skal udarbejdes budgetnotater til brug i budgetforhandlingerne. Se mere nedenfor under afsnit om P-puljen.

Nye parkeringspladser kan placeres på terræn under hensyntagen til byrummets kvalitet, i nye kommunale parkeringshuse over eller under jorden eller findes i samarbejde med ejere af private parkeringsanlæg og lignende.

#### *P-pulje - finansiering til nedlæggelse af parkeringspladser*

Nedlæggelse af parkeringspladser i betalingszonerne vil alt andet lige medføre et indtægtstab på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling. Pga. statens loft over indtægter fra betalingsparkering påvirker dette kun forvaltningens servicemåltal. Dvs. at kommunen ikke får færre penge i kassen, men må anvende færre penge på service. I forbindelse med "Overførselssagen 2011-2012" blev det vedtaget at oprette en pulje til at dække en tilsvarende opskrivning af Teknik- og Miljøudvalgets servicemåltal. Puljen er senere blevet opskrevet, så der samlet set er afsat 14,4 mio. kr. (2015 p/l) i 2014 og frem.

Som følge af ikke realiserede projekter (bl.a. lokalplaner, der ikke er udnyttet af bygherre eller anlægsforslag, der ikke er politisk besluttet) resterer der 7,8 mio. kr. (se også nedenstående tabel under 'Tilbageværende midler'). Det anbefales, at resten af puljen anvendes til at dække fremtidige provenutab i forbindelse med nedlæggelse af parkering.

Provenutabet vil fremgå af det årlige regnskab over nedlæggelse og oprettelse af parkeringspladser i forhold til gennemsnitsindtægten for den pågældende zone. Eksempelvis kan oprettelse af en plads i grøn zone gennemsnitligt dække indtægtstab for nedlæggelse af ca. tre pladser i blå zone.

Figur 3.1 viser realiserede projekter i forhold til p-puljens oprindelige ramme.

| P-pulje – finansiering til nedlæggelse af parkeringspladser |  |                               |        |        |
|---|--|-------------------------------|--------|--------|
| P-pulje fra 2015 til 2017 (2015 p/l)                        |  | Årligt provenutab (1.000 kr.) |        |        |
|   |  | 2015                          | 2016   | 2017   |
| P-nedlæggelser i alt  |  | -6.547                        | -6.547 | -6.547 |
| P-pulje i alt   |  | 14.366                        | 14.366 | 14.366 |
| Tilbageværende midler                                       |  | 7.819                         | 7.819  | 7.819  |

3.1. Pulje til finansiering af provenutab ved nedlæggelse af parkeringspladser i betalingszonen, se bilag 1.

*Kommende anlægsprojekter, der omfatter nedlæggelse af parkering*

Figur 3.2 giver et overblik over principgodkendte projekter, som indebærer nedlæggelse af parkering, inkl. antal pladser, specificeret efter betalingszone. Ca. 1000 af pladserne er planlagt nedlagt uden direkte at blive erstattet.

| Principgodkendte projekter | Skønnet antal p-pladser | Rød | Grøn | Blå | Ydre | Mio. kr. afsat til parkering |
|----------------------------|-------------------------|-----|------|-----|------|------------------------------|
|                            |                         |     |      |     |      |                              |
| I alt                      | 1116                    | 25  | 104  | 320 | 667  | 8,92                         |

3.2 Samlet antal parkeringspladser, der nedlægges som følge af anlægsprojekter, se bilag 2.



#### **4. MULIGE VIRKEMIDLER**

I denne del beskrives mulige virkemidler, der kan sikre en fremtidig udvikling af parkeringsområdet, som spiller sammen med udviklingen af bl.a. byliv og fremkommelighed i byen.

En række virkemidler kan tages i brug for at påvirke parkeringsområdet i forskellige retninger. Hvis man f.eks. ønsker at fremme erhvervslivets forhold, kan der indføres særligt favorable erhvervslicenser, hvis man ønsker at begrænse det private bilejerskab, kan prisen på beboerlicenser hæves, osv. Der er allerede foretaget en analyse af effekten af prisen på beboerlicenser, som berøres i afsnit 4.2, mens et validt skøn af effekten ift. de øvrige virkemidler og sammenhængen mellem disse kræver yderligere ressourcer til en dybdegående analyse af betalingsvillighed, priselasticitet, følsomhedsanalyse osv.

Nedenfor i afsnittene 4.1 og 4.2 skitseres mere konkrete virkemidler, der bruges til f.eks. at begrænse trængsel, fremme grønne drivmidler etc. Afsnittene fokuserer i særlig grad på hhv. mulig justering af betalingszonen og af prisstrukturer. Aktuelle virkemidler for at imødekomme de beskrevne parkeringsudfordringer i København fremgår af kapitel 2. Virkemidlerne kan skifte fra år til år.

## 4.1 MULIG JUSTERING AF BETALINGSZONEN

### *Baggrund*

Den geografiske inddeling af betalingszonen er politisk bestemt og kan tilsvarende ændres indenfor kommunegrænsen gennem en politisk beslutning - fx for at undgå unødvendig udefrakommende parkering og derigennem skabe mere plads til københavnernes egne biler. Det kan ske enten ved at udvide zonen geografisk og/eller ved at flytte på zoneopdelingen inden for den eksisterende betalingszone. En given udvidelse af betalingszonen bør imødekomme såvel overordnede som lokalt betingede parkeringsproblematikker, så problemet med udefrakommende parkering ikke bare bliver flyttet til et nyt område.

Som en del af *Aftale om udmøntning af Fornyet P-strategi 2009* fra 2011, har Teknik- og Miljøforvaltningen fået til opgave at udarbejde et forslag til at udvide betalingszonen. Arbejdet med at udvide betalingszonen har afventet digitaliseringsprojektet, se kapitel 3. Ny teknologi afløser eksisterende parkeringsautomater, som bliver udrullet løbende. Forvaltningen forventer, at digitaliseringsprojektet er fuldt implementeret ved udgangen af 2015.

### *Handling*

Følgende indsatser kan være relevante i arbejdet med justering af betalingszonen:

- Udvide betalingszonen, hvor der er høj belægningsgrad
- Justering af eksisterende zoneopdeling, fx udvidelse af rød zone
- Samarbejde med Frederiksberg Kommune for at sikre en ensartet struktur

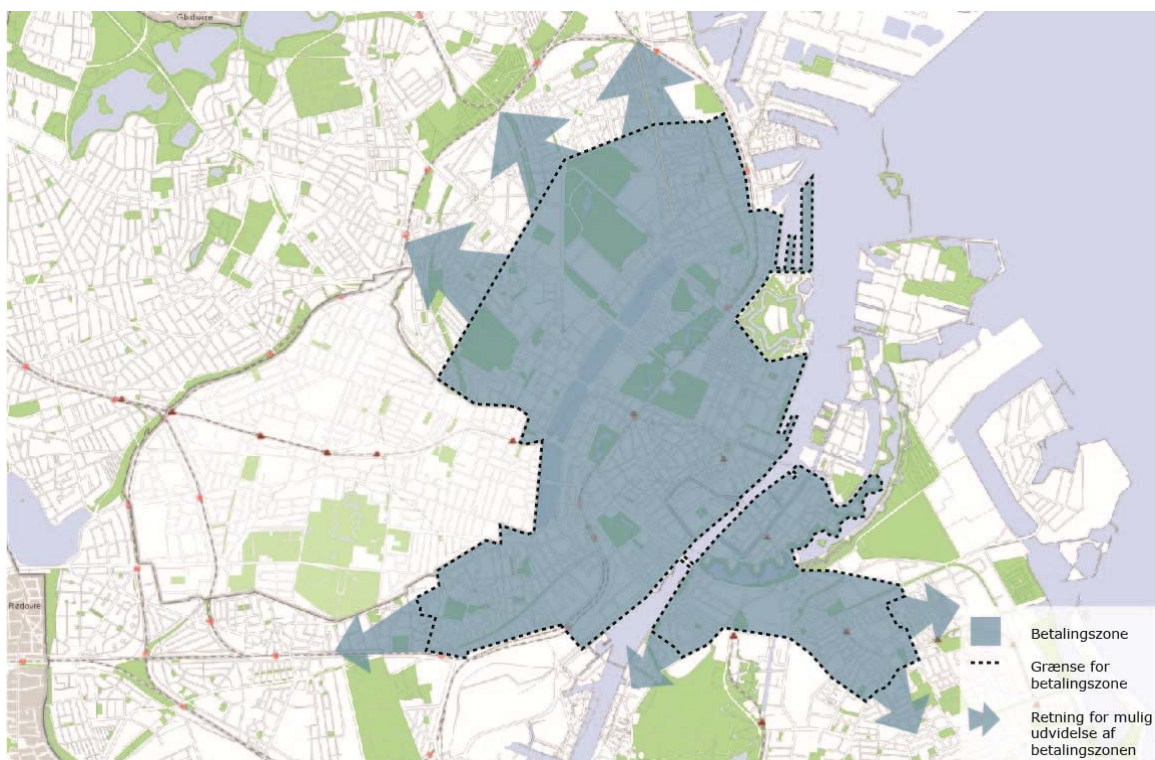
### *Potentiale*

Justering af betalingszonen kan potentielt have stor indflydelse på parkeringsmønstrene i København. Parkeringstællinger viser, at den tidligere udvidelse af betalingszonen med blå zone har givet bedre forhold for beboere og mindsket udefrakommende parkering. En ny udvidelse af betalingszonen antages at have samme effekt. For at komme dette nærmere kræves analyser, som kan udpege en naturlig grænse for betalingszonen med ønsket effekt.

Eksempler på områder, hvor der kan være potentiale i at udvide betalingszonen er langs togbanen mellem Nørrebro St. og Svanemøllen St. samt mod vest til Valby og mod syd på Amager (se kort). Disse områder er i dag præget af en stor andel af udefrakommende parkering, da områderne er gratis at parkere i og ligger tæt på offentlig transport. Se afsnit om Parkeringspladser i København i kapitel 2.

Frederiksberg Kommune indførte pr. 1. april 2015 betalingsparkering. Det vurderes at øge risikoen for, at de ydre brokvarterer og Valby, som grænser op til Frederiksberg, og som ikke ligger i betalingszonen, vil få øget mængden af udefrakommende parkering.

Alt efter hvilket omfang, det politisk ønskes, forventer forvaltningen, at arbejdet med justering af betalingszonen kan tage op til to-tre år, før udvidelsen er fuldt implementeret.



4.1 Kortet viser retninger for mulig udvidelse af betalingszonen

### Økonomi

En udvidelse af betalingszonen vil indebære anlægskostninger til opstilling af parkeringsautomater og skiltning samt projektledelse. Endvidere skal indregnes serviceudgifter til drift af de nuværende private fællesveje, som i den forbindelse skal overtages til kommunale veje.

En udvidelse vil samtidig medføre øgede indtægter fra betalingsparkering. Disse vil dog - fratrukket forrentning og afskrivning af investeringer på parkeringsområdet samt drift af betalingsordningen (ikke kontroldelen) - blive modregnet statens bloktilskud. Det betyder, at kommunens ramme for 'statsfinansierede' investeringer på parkeringsområdet (altså investeringer, som kommer ind igen via forhøjet bloktilskud) vil forøges proportionalt. Denne finansiering kan blandt andet bidrage til kommunens andel, når parkeringsdeklarationer udmøntes som offentligt tilgængelige parkeringspladser. Her skal kommunen nemlig bidrage med minimum 50 % af udgiften.

De servicemål som er afledt af indtægter fra betalingsparkering vil under alle omstændigheder forøges i takt med indkomststigningen, hvilket betyder, at kommunen kan anvende flere midler på service i forhold til den af staten fastsatte ramme.

Der forventes også, at der efter en udvidelse pålægges et forøget antal parkeringsafgifter, hvor det gælder, at den afledte indkomstforøgelse påvirker både kommunekassen og servicemåltallet.

Et indledende overslag over de mulige økonomiske konsekvenser følger i forbindelse med oplæg til konkret beslutning om eventuel udvidelse af betalingszonerne.

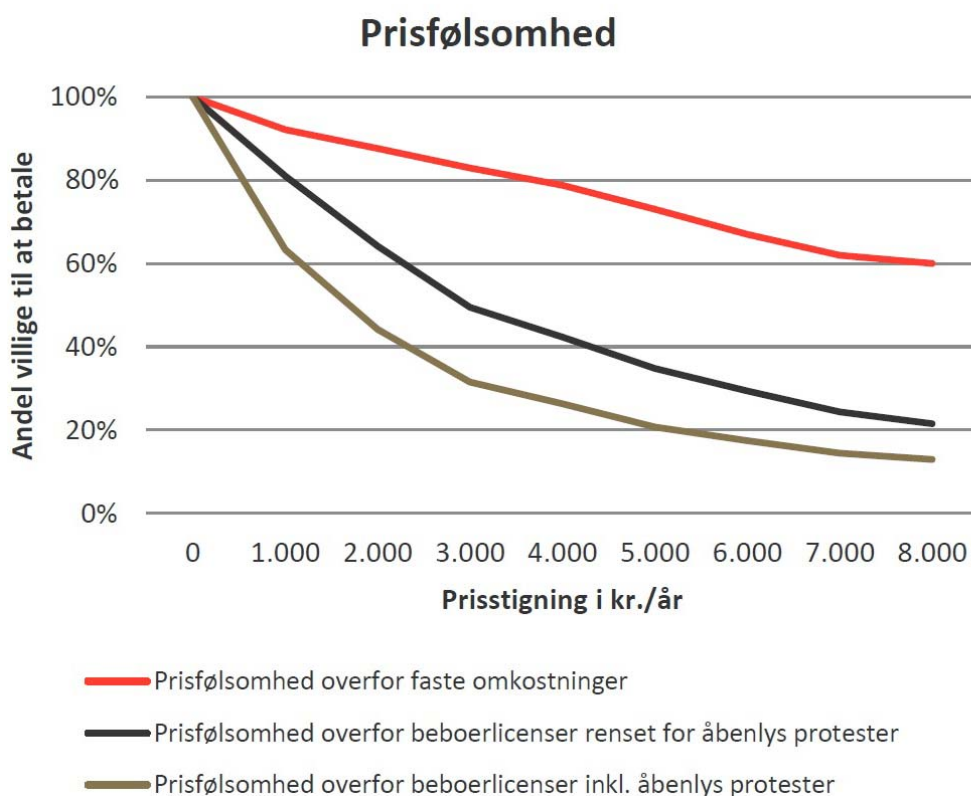
## 4.2. PRIS OG INCITAMENTER

### Baggrund

Alle bilture starter og slutter med en parkering, så regulering af parkeringstakst sammen med antallet af parkeringspladser er to af de mest effektive redskaber til at regulere brugen af biler i byen.

Ved årsskiftet 2009 til 2010 steg prisen på beboerlicenser fra 195 kr. til 690 kr. om året. En analyse (Incentive 2014) viser, at der i gennemsnit over alle beboerparkeringszoner ikke kan påvises nogen effekt af prisstigningen. Det betyder, at en prisstigning i denne størrelsesorden ikke er adfærdsregulerende, og at beboerlicenser skal stige væsentligt for at have effekt.

Nedenstående figur 4.2 fra samme analyse viser, hvordan københavnerne antages at reagere, hvis de faste omkostninger ved at have bil stiger med 0 til 8.000 kr. pr. år. Den røde kurve viser, hvor mange der vil beholde bilen, hvis de faste omkostninger stiger, mens den brune kurve viser, hvor mange der vil beholde en beboerlicens, hvis prisen på beboerlicensen stiger. For eksempel viser grafen, at en prisstigning på 4000 kr. på beboerlicenser om året, formentlig vil påvirke betalingsvilligheden hos ca. 60 % af de, der i forvejen har en beboerlicens.



4.2 Prisfølsomhed i forhold til betalingsvillighed og prisstigning (Kilde: Incentive 2014)

### *Potentiale*

Københavns Kommune kan fx vælge at opjustere prisen på beboerlicens og betalingsparkering, så det bidrager til ønsket om at mindske antallet af bilture med de positive konsekvenser for reduceret trængsel og forbedret miljø, som det indebærer. I nye bebyggelser er der i forbindelse med lokalplan og byggesag krævet anlagt et antal parkeringspladser til beboere og arbejdspladser.

. Finansieringsmodeller og graden af egenbetaling varierer meget fra sag til sag, men det er en generel tommelfingerregel, at man i nye byområder skal sørge for sin egen parkering, mens man i gamle byområder kan parkere på offentlig vej.

Adfærdsregulering gennem justering af pris kan også ske gennem mere målrettede tiltag som fx at hæve prisen på beboerlicens til bil nr. to og tre, hvilket svarer til ca. 1400 beboerlicenser. En række byer, som er sammenlignelige med København, har indført forskellige adfærdsregulerende tiltag i forhold til pris og incitamenter. I det nedenstående afsnit er beskrevet en række eksempler på tiltag, som er mulige at implementere i København, eller som man kan lade sig inspirere af. Forvaltningen ser fx umiddelbart et stort potentiale i på sigt at indføre CO<sub>2</sub>-baseret parkeringstakst.

### *CO<sub>2</sub>-baseret parkeringstakst*

I Amsterdam og i en række områder i London har man valgt at indføre CO<sub>2</sub>-baseret parkeringstakst, hvor de mest forurenende biler betaler en højere takst end de mindre forurenende. Denne prisstruktur giver borgere incitament til at investere i miljøvenlige biler frem for forurenende biler og gør det dyrere fx at eje en gammel, forurenende benzinbil, mens en elbil parkerer gratis. Dertil kommer, at det er muligt at skrue på prisstrukturen for at påvirke privatbilisters adfærd og øge andelen af miljøvenlige biler, uden at det påvirker de samlede parkeringsindtægter.

Indtil for nylig har der ikke været hjemmel i vejloven til at differentiere parkeringstakster efter miljøhensyn, som man fx gør i London, men med den reviderede vejlov, der blev vedtaget 19. december 2014, forventer forvaltningen at få den fornødne hjemmel. Bekendtgørelsen for lovændringen forventes vedtaget primo juli 2015.

### *Regulering af parkeringstakst efter udbud og efterspørgsel*

For at sikre den mest optimale belægning på byens parkeringspladser og mindske belastningen på de mest populære parkeringspladser helt lokalt, kan parkeringstaksten varieres efter udbud og efterspørgsel. Denne metode anvendes fx i Strassbourg og sikrer, at de mest attraktive parkeringspladser bruges af de, der er mest villige til at betale ekstra for dem. Et lignende koncept findes i San Francisco, hvor man desuden på en mobil-app kan se parkeringspriserne på forskellige parkeringspladser, der opdateres i realtid.

### *Progressiv parkeringstakst*

I Zürich, Antwerpen, Wien og Madrid har man valgt at etablere en parkeringstakst, som stiger, jo længere man holder parkeret. Dette giver incitament til kortere parkeringstid og dermed hurtigere udskiftning på parkeringspladserne.

#### *Early bird parkeringstakst*

Konceptet, der betegnes som 'early bird'-parkering giver mulighed for særligt favorable priser til bilister, der parkerer på bestemte tidspunkter (fx før 8 om morgenen) eller forudbestiller deres parkeringsplads. Modellen benyttes bl.a. i australske storbyer som Sydney og gør det muligt at begrænse parkeringssøgning og trængsel i de traditionelt hårdest belastede tidsrum.

#### *Øremærkning af parkeringsindtægter*

I byer som Strassbourg, London og Barcelona øremærker man indtægter fra parkering til at understøtte politiske mål om bæredygtig transport frem for at lade pengene indgå i kommunernes generelle regnskab eller anbringe dem i en fond. Det sikrer finansiering til en vedvarende indsats for grønnere transport og sætter samtidig parkeringsbetalingens formål i perspektiv for byens borgere, fordi de kan se, hvor pengene bliver brugt.

#### *Begrænsning af antal beboerlicenser*

I Amsterdam udstedes der maksimalt én beboerlicens pr. husstand, hvilket begrænser antallet af husstande, som har mere end en bil, da der skal betales almindelig betalingsparkering for de efterfølgende biler. Samtidig udstedes der kun det antal beboerlicenser, som der er parkeringspladser til. Det betyder, at beboere, som anskaffer sig en bil skal stå på venteliste til en beboerlicens, hvis der er større efterspørgsel end udbud af parkeringspladser.

#### *Økonomi*

En ændring af betalingsstrukturen indebærer ingen eller minimale omkostninger. Derimod vil en stigende profil medføre øgede indtægter fra betalingsparkering. Som omtalt ovenfor i afsnit 4.1 vil disse delvist skulle modregnes bloktilskuddet, men det fulde beløb vil bidrage til et proportionalt forøget servicemåltal.

Et overslag over de økonomiske konsekvenser følger i forbindelse med evt. udarbejdelse af budgetindspil.

### 4.3. ANDRE VIRKEMIDLER

Udover justering af betalingszonen og ændring af betalingsstrukturen er der andre virkemidler, der med fordel kan drøftes og eventuelt igangsættes med Budget 2016. En samlet oversigt over alle virkemidler fremgår af kapitel 1. Forvaltningen har igangsat en screening af seks lokaliteter til underjordiske parkeringsanlæg, som er finansieret af midler fra Budget 2015.

Det følgende er forslag til andre virkemidler.

#### Anlæg:

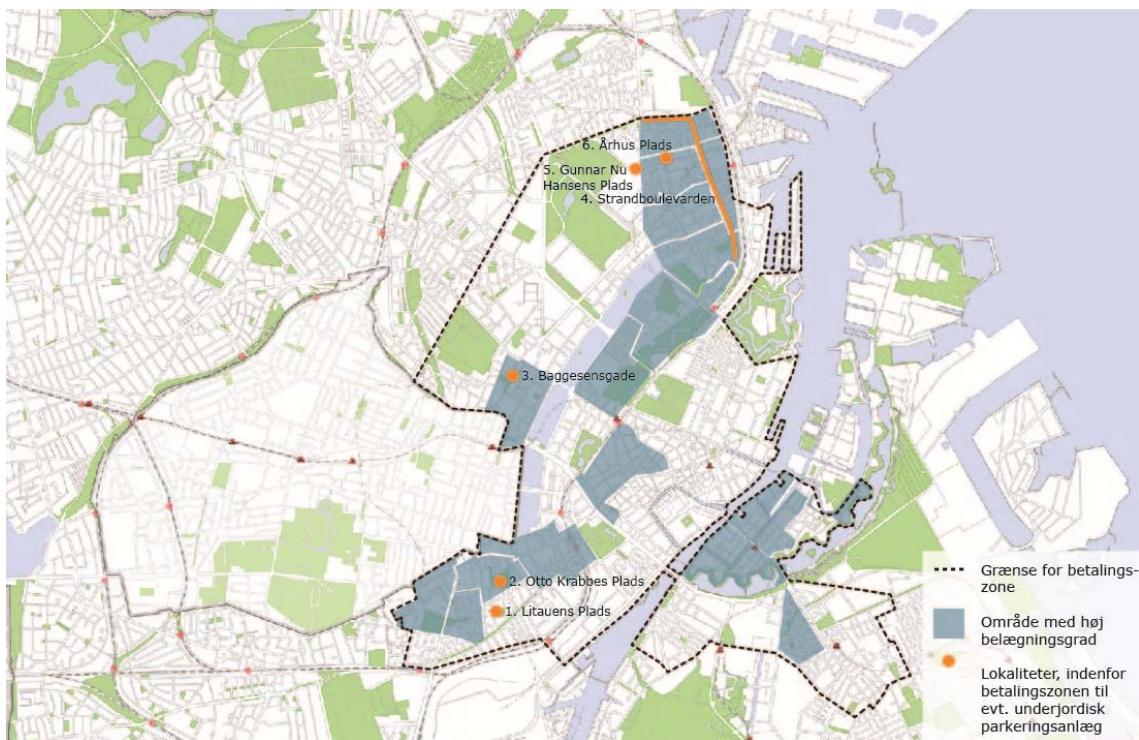
##### *1. Etablering af en til to lokaliteter til underjordiske parkeringsanlæg*

Parkeringsanlæg kan bidrage til at fjerne en del af gadeparkeringen i et område og give plads til andre formål for brug af gaderummet og samtidig gøre det lettere at finde en parkeringsplads. I tillæg til den tidligere parkeringsstrategi er der allerede afsat 45 mio. kr. til etablering af et overjordisk parkeringsanlæg. Teknik- og Miljøforvaltningen er ved at afklare mulighederne for en konkret placering og forventer at fremlægge indstilling til Teknik- og Miljøudvalget efter sommer 2015 (se status i bilag 3).

Tidligere screeninger i København af mulige lokaliteter til parkeringsanlæg viser, at det er svært at finde egnede byggegrunde, hvor det er muligt at bygge et økonomisk bæredygtigt parkeringsanlæg indenfor betalingszonen og i områder med højest belægningsgrad. Til gengæld er det muligt at finde egnede byrum, pladser mm., hvor der kan bygges underjordiske parkeringsanlæg.

Finansiering af parkeringsanlæg kan tænkes sammen med udmøntning af parkeringsdeklarationer, hvor Københavns Kommune skal bidrage med 50 %. Indbetalingerne til parkeringsfonde kan dermed potentielt udgøre et økonomisk bidrag til parkeringsinfrastrukturen i byen. Før de kan blive realiseret, vil det dog i de fleste tilfælde være nødvendigt, at kommunen afsætter sin andel af finansieringen – ikke mindst når det gælder udmøntning af deklareret behæftet kommunens egne ejendomme. Denne finansiering kan findes som led i kommende budgetaftaler. Indbetalinger til og medfinansiering fra parkeringsfonde vil være hængt op på konkrete anlægsprojekter vedr. parkering.

Nedenfor er indtegnet de - efter forvaltningens vurdering - mest optimale placeringer til at etablere et underjordisk parkeringsanlæg på baggrund af nuværende grundlag, såfremt det er fysisk muligt, se figur 4.3 og 4.4.



**4.3. Lokalteter indenfor betalingszonen, i/tæt ved områder med højest belægningsgrad, hvor det kan overvejes at placere et underjordisk parkeringsanlæg**

| SCREENING AF MULIGE LOKALITETER TIL UNDERJORDISKE PARKERINGSANLÆG, 150-300 PLADSER |                       |   |
|--|-----------------------|---|
| Placering  | Belægningsgrad kl. 22 | Bemærkninger  |
| 1. Litauens Plads  | 91 %                  | Der er planer om at renovere pladsen. Pladsen har gode adgangsforhold og ligger i tæt på et område med høj belægningsgrad   |
| 2. Otto Krabbes Plads  | 92 %                  | Ligger centralt placeret i et område med høj belægningsgrad   |
| 3. Baggesensgade   | 109 %                 | Grunden på Baggesensgade kan samtænkes med det grønne areal langs Stengade, som ejes af en almen boligforening  |
| 4. Strandboulevarden   | 113 %                 | Strandboulevarden er en del af de første 16 klimatilpasningsprojekter, der igangsættes. Projektet kan evt. samtænkes med underjordisk parkering   |
| 5. Gunnar Nu Hansens Plads   | 101 %                 | Pladsen lægger lige udenfor et område med høj belægningsgrad. Et parkeringsanlæg på denne placering vil kunne aflaste nærområdet, ikke mindst området på den anden side af Østerbrogade for gæsteparkering ved arrangementer i Parken |
| 6. Århus Plads   | 108 %                 | Legeplads, som er ca. 10 år gammel. Den ligger tæt på den placering, der foreslås til 45 mio. kr. puljen til P-hus  |

**4.4 Af tabellen fremgår hver lokalitet med højest belægningsgrad i en gåafstand af 5 min. og konkrete kommentarer i forhold til den enkelte lokalitet.**



På nuværende tidspunkt er det ikke kvalificeret, hvor mange parkeringspladser, der kan være på den enkelte lokalitet, hvad det vil koste, og om det overhovedet kan lade sig gøre. Muligheden for etablering af underjordiske parkeringsanlæg på disse lokaliteter og de økonomiske konsekvenser heraf undersøges nærmere frem mod Budget 2016. Det anslås at koste 400.000-750.000 kr. pr. plads. Det anbefales at afsætte midler til etablering af parkeringsanlæg, herunder en grundig forundersøgelse af en til to af disse lokaliteter i forlængelse af Budget 2016. Udpegningen af ovenstående seks lokaliteter er baseret på tidligere screeninger, som har haft begrænset fokus og økonomi.

I det omfang, der anlægges parkeringsanlæg, skal stueetagen eller byrummet bidrage aktivt til byliv og klimatilpasning. Både over- og underjordiske parkeringsanlæg skal være med flere funktioner end parkering. Ind- og udkørselsramper skal være planlagt på en sådan måde, så de bidrager positivt til byliv og generel fremkommelighed.

## *2. Renovering af parkeringshuse*

### *2.1. Det grønne P-hus*

Det grønne P-hus ligger på hjørnet af Blågårdsgade/Åboulevarden på Nørrebro. Parkeringshuset er i dårlig stand, selvom anlægget kun er ca. 8 år gammelt. Der er tale om en blanding af bygningsmæssige problemstillinger, der dels handler om uhensigtsmæssig konstruktion og dels byggefejl og begrænset vedligeholdelse.

Renovering af Det grønne P-hus skal sikre, at de 215 parkeringspladser, som parkeringshuset rummer, fortsat kan benyttes i et område med høj belægningsgrad. Alternativet er, at parkeringshuset bliver helt eller delvist lukket grundet sikkerhedshensyn.

### *2.2. Parkeringsanlæg under Langebro på Sjællandssiden*

Det eksisterende parkeringsanlæg er opført i 1950'erne under Langebro og har ikke tidligere været anvendt til offentlig parkering. Undersøgelserne fra 2013 viser, at anlægget ikke opfylder de gældende lovkrav og standarder for offentlige parkeringsanlæg, der er i dag.

De 157 parkeringspladser kan anlægges til en langt billigere pris end nye parkeringspladser i overjordisk konstruktion. Prisen pr. parkeringsplads under Langebro vil være ca. 135.000 kr. Normalt skønnes parkering i overjordisk konstruktion i Indre By at koste ca. 250.000-450.000 kr. pr. plads.

## *3. Etablering af ekstra parkeringskapacitet*

Der er etableret mange skråparkeringspladser de seneste år, og muligheder for at etablere flere er begrænsede, hvor efterspørgslen er størst i blå betalingszone. I områder med høj belægningsgrad udenfor betalingszonen og i grøn betalingszone kan det undersøges, om det er muligt at optimere gadeparkering i forbindelse med anlægsprojekter.

## *4. Udmøntning af parkeringsfonde ved nybyggeri*

I byggesagsbehandlingen kan det i visse tilfælde være påkrævet, at kommunen dispenserer for kravet om etablering af parkering på egen grund. Der kan bl.a. dispenseret mod, at ejendomssejer indbetaler til en p-fond. Det vil herefter være kommunens opgave at etablere det krævede antal pladser – eventuelt som offentligt tilgængelige. Kommunen skal have anvendt de indbetalte bidrag til etablering af parkeringspladser inden for fem år fra

indbetalingstidspunktet. Sker det ikke, skal midlerne tilbagebetales til ejendomsejer, hvorved finansieringen vil være tabt.

Hvis pladserne anlægges som offentligt tilgængelige, skal kommunen bidrage med 50 % af finansieringen. Der bør derfor afsættes en anlægspulje til løbende at håndtere den kommunale medfinansiering af offentligt tilgængelige p-pladser. På den måde sikrer kommunen, at de manglende pladser bliver anlagt rettidigt og det undgås, at de indbetalte midler går tabt.

Etableres disse parkeringspladser ikke, vil byggeriets brugere skulle finde andre parkeringsmuligheder, hvorved det generelle udbud sættes under pres. Manglende tilgængelighed af parkeringspladser kan samtidig medføre begrænsning af fremkommeligheden på grund af øget søgetrafik, ligesom det kan bidrage til at mindske kvaliteten af byrummet.

#### *5. Etablering af park-and-ride anlæg*

For at begrænse indpendling til byen kan kommunen vælge at etablere store parkeringsanlæg i omegnskommunerne, så pendlere og besøgende motiveres til at stille bilen uden for byen og benytte sig af kollektiv transport derfra. Ønsker man yderligere motivation, kan initiativet evt. kombineres med en forhøjelse af p-takster for pendlere.

Ift. finansiering kan kommunen i samarbejde med staten og udvalgte omegnskommuner arbejde for at få lov at bruge overskuddet fra parkeringsindtægter til at geninvestering i disse parkeringsanlæg til park-and-ride. Således kan finansieringen af park-and-ride anlæg f.eks. komme fra den del af p-indtægterne, som kommunen pt. afleverer til staten, idet de ligger over 2007-niveau. Der gives fradrag for investeringerne via modregning i bloktilskuddet.

#### Vidensgrundlag/analyse:

#### *6. Bydækkende screening af lokaliteter til parkeringsanlæg*

For at sikre et solidt beslutningsgrundlag til at udpege parkeringsanlæg i fremtiden i områder med højest belægningsgrad er det væsentligt, at der afsættes midler i Budget 2016 til en tilbundsående bydækkende screening af hele byen, som kan tænkes sammen med udmøntning af parkeringsdeklarationer.

#### *7. Undersøgelse af private og statslige parkeringspladser*

For at få det fulde overblik over det samlede antal af parkeringspladser i København anbefales det at afsætte midler til at undersøge antallet af private og statslige pladser, herunder hvor de er placeret i København, og så vidt muligt angive hvor meget og hvor der er ledig kapacitet. Dette overblik vil kunne danne grundlag for målrettet at kunne samarbejde med private og staten om at udnytte eksisterende parkeringspladser i København mere fleksibelt end i dag, særligt i områder med høj belægningsgrad.

Samtidig kan det med fordel undersøges, hvordan beboere kan pålægges at udnytte mulighed for parkering på egen grund. Kommunen kan forsøge at påvirke en lovændring, så der kan stilles krav om anvendelse af parkering på egen grund ved nybyggeri.

#### 4.4. BIDRAG FRA LOKALUDVALG

I januar 2015 afholdt Teknik- og Miljøforvaltningen en workshop om Parkering 2015 for kommunens lokaludvalg. På workshoppen og efterfølgende er der kommet mange bidrag fra lokaludvalgene, som fordeler sig i følgende overordnede kategorier:

| Vigtigst i Parkering 2015 |  |
|---------------------------|--|
| Udvide betalingszonen     | <ul style="list-style-type: none"><li>• Udvide betalingszonen og håndtere pendlerparkering uden for nuværende betalingszone</li><li>• Samarbejdet med Frederiksberg Kommune skal øges, så der sikres en mere ensartet reguleringspolitik</li><li>• Regulere parkering på private fællesveje. fx ved at kommunen overtager vejene</li></ul> |
| Parkeringsdeklarationer   | <ul style="list-style-type: none"><li>• Parkeringsfonde etableres som et samarbejde mellem private og kommune</li></ul>  |
| Erhvervsparkering         | <ul style="list-style-type: none"><li>• Bedre forhold for erhverv og handlende, der gør dagligdagen lettere</li></ul>  |
| Parkeringsnormer          | <ul style="list-style-type: none"><li>• Parkeringsnormer skal være mere fleksible, så de tilpasses det konkrete område, der bygges i</li></ul>   |
| Cykelparkering            | <ul style="list-style-type: none"><li>• Cykelparkering omkring trafikale knudepunkter</li></ul>  |

| Fremtidigt fokus       |   |
|------------------------|---|
| Trafikregulering       | <ul style="list-style-type: none"><li>• Der er behov for at mindske trængsel, fx ved samarbejde med omegnskommuner</li><li>• Flere parkeringspladser omkring de ydre beliggende stationer, hvis kommunen ønsker pendlere</li><li>• Særligt fokus på Indre By, hvor forholdene er anderledes end i den resterende del af København</li></ul>   |
| Samarbejde med private | <ul style="list-style-type: none"><li>• Der mangler data på antallet af private parkeringspladser og belægningsgrader, fx oplever flere lokaludvalg, at der er tomme private parkeringshuse i områder, hvor der mangler offentlige parkeringspladser</li><li>• Dobbeltudnyttelse af arealer, der ligger tomme hen dele af døgnet, fx parkering for beboere aften/nat og erhverv om dagen.</li></ul> |
| Beboerlicens           | <ul style="list-style-type: none"><li>• Der skal ikke udstedes flere beboerlicenser, end der er parkeringspladser i et givent område</li><li>• Kun én beboerlicens pr. husstand</li></ul>   |

|                |  |
|----------------|--|
| Delebiler      | <ul style="list-style-type: none"><li>• Delebiler skal indtænkes i nybyggeri</li></ul>   |
| Cykelparkering | <ul style="list-style-type: none"><li>• Behov for øget fokus på cykelparkering, fx cykelstativer i to etager ved stationer og udvikling af nye løsninger</li></ul> |

#### **4.5. KOMMENDE ÅR – TENDENSER OG MULIGE FREMTIDIGE TEMAER**

Den teknologiske udvikling er i fuld gang, og samtidig kommer der ca. 1000 nye københavnere til hver måned. Det betyder, at byen hele tiden skal tilpasse sig nye behov. Teknik- og Miljøforvaltningen følger udviklingen tæt og vil tilpasse temaer i den årlige parkeringsredegørelse efter tendenser i samfundet med relevans for parkering.

Nedenfor er kort opridset eksempler på tendenser og temaer, som ikke er behandlet i Parkering 2015, men som Teknik- og Miljøforvaltningen forventer at uddybe i de kommende års parkeringsredegørelser:

- Påvirkning af indførelse af betalingszone i Frederiksberg Kommune
- Smart City – viden fra forsøg med intelligent parkering
- Digitalisering – realtidsinformation om ledig parkeringskapacitet
- Deleøkonomi – delebil på flere måder og konsekvenser for parkering
- Betydning af nye boformer for efterspørgslen på parkeringspladser
- Udvikling af selvkørende biler og betydning på efterspørgslen på parkeringspladser

## BILAG 1: P-PULJE – FINANSIERING TIL NEDLÆGGELSE AF PARKERINGSPLADSER

### *P-pulje - finansiering til nedlæggelse af parkeringspladser*

Nedlæggelse af parkeringspladser i betalingszonerne vil alt andet lige medføre et indtægtstab på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling. I forbindelse med "Overførselssagen 2011-2012" blev det vedtaget at oprette en pulje til at dække en tilsvarende opskrivning af Teknik- og Miljøudvalgets servicemåltal. Puljen er senere blevet opskrevet, så der samlet set er afsat en løbende bevilling på 6,3 mio. kr. i 2013 og 14,4 mio. kr. i 2014 og frem.

Som følge af ikke realiserede projekter resterer der 7,8 mio. kr i puljen. Det anbefales, at resten af puljen anvendes til at dække fremtidige provenutab i forbindelse med nettonedlæggelse af parkeringspladser. Da budgettet til P-puljen allerede er indarbejdet i Teknik- og Miljøudvalgets budget, vil fremtidige parkeringspladsnedlæggelser i betalingszonerne forøge den indtægtsudfordring, der er på betalingsparkering. Ved nettonedlæggelse forstås det årlige regnskab over nedlæggelse og oprettelse af parkeringspladser i forhold til gennemsnitsindtægten for den pågældende zone. Eksempelvis kan oprettelse af en plads i grøn zone gennemsnitligt dække indtægtstabet for nedlæggelse af ca. tre pladser i blå zone.

Nedenstående tabel viser realiserede projekter i forhold til p-puljen oprindelige ramme.

| P-pulje – finansiering til nedlæggelse af parkeringspladser |                |                               |        |        |
|---|----------------|-------------------------------|--------|--------|
| P-pulje fra 2015 til 2017 (2015 p/l)                        |                | Årligt provenutab (1.000 kr.) |        |        |
| Projekt   | TMU/BR dato    | 2015                          | 2016   | 2017   |
| Nyhavn – cykelforbindelse                                   | BR 26/8 2010   | -1.032                        | -1.032 | -1.032 |
| Mitchellsgade   | BR 1/12 2011   | -213                          | -213   | -213   |
| Istedgade, 1. etape   | TMU 12/12 2011 | -167                          | -167   | -167   |
| Slutterigade  | BR 15/12 2011  | -160                          | -160   | -160   |
| Søruten   | TMU 6/2 2012   | 704                           | 704    | 704    |
| Cykelsti langs Rådhushaven                                  | TMU 30/4 2012  | -214                          | -214   | -214   |
| Trafiksikkerhedspakke 2, Gl. Kongevej                       | TMU 14/5 2012  | 395                           | 395    | 395    |
| Servicebusser indre by                                      | TMUJ 4/6 2012  | 91                            | 91     | 91     |
| Bremerholmen (modstrøms cykelbane)                          | BR 20/6 2012   | -479                          | -479   | -479   |
| Gothersgade (modstrøms cykelbane)                           | BR 20/6 2012   | -160                          | -160   | -160   |
| Gothersgade (medstrøms cykelbane)                           | BR 20/6 2012   | -160                          | -160   | -160   |
| Bremerholmen (medstrøms cykelbane)                          | BR 23/8 2012   | -533                          | -533   | -533   |
| Vesterbro passage   | BR 23/8 2012   | -76                           | -76    | -76    |

|  |               |               |               |               |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Vesterbrogade, bredere cykelstier        | TMU 5/11 2012 | -150          | -150          | -150          |
| Israels Plads Syd                        | BR 13/12 2012 | -616          | -616          | -616          |
| Nyt by og pendlercykelsystem             | BR 13/12 2012 | -135          | -135          | -135          |
| Svanemølleruten, etape 2, projektforslag | TMU 21/1 2013 | 21            | 21            | 21            |
| Istedgade, etape 2                       | BR 6/6 2013   | -199          | -199          | -199          |
| Sankt Annæ projektet                     | BR 22/8 2013  | -3.095        | -3.095        | -3.095        |
| Gasværksvej, bedre cykelforhold          | BR 6/2 2014   | -371          | -371          | -371          |
| <b>P-nedlæggelser i alt</b>              |               | <b>-6.547</b> | <b>-6.547</b> | <b>-6.547</b> |
| <b>P-pulje i alt</b>                     |               | <b>14.366</b> | <b>14.366</b> | <b>14.366</b> |
| <b>Tilbageværende midler</b>             |               | <b>7.819</b>  | <b>7.819</b>  | <b>7.819</b>  |

Pulje til finansiering af provenutab ved nedlæggelse af parkeringspladser i betalingszonen

## BILAG 2: ANLÆGSPROJEKTER RELATERET TIL PARKERING

*Kommende anlægsprojekter, der omfatter nedlæggelse af parkering*

Nedenstående tabel viser principgodkendte projekter (dvs. besluttet i budgetter inklusiv p-konsekvenser, der er med \* indikeret hvilke projekter hvor også den eksakte udformning er godkendt i TMU) som indebærer nedlæggelse af parkering, antal pladser og i specificering af betalingszone. Det er endvidere angivet, hvis der i projektets anlægsmidler er afsat penge til at reetablere pladserne andetsteds. Ca. 1000 pladser er planlagt nedlagt uden direkte at blive erstattet.

| Principgodkendte projekter                         | Skøn antal P | Rød | Grøn | Blå | Ydre | Mio. afsat til P | Belægning i % (2014) | Kommentar              |
|--|--------------|-----|------|-----|------|------------------|----------------------|------------------------|
| Rantzausgade <sup>4</sup>                          | 52           |     |      | 52  |      | 3,0              | 69-93                | Projektet revideres    |
| Holbergsgade og Toldbodgade - Cykelfremkommelighed | 31           |     | 31   |     |      |                  | 80-100               |                        |
| Hyltebjerg Alle - Cykelfremkommelighed             | 58           |     |      |     | 58   |                  | 60-80                |                        |
| Værnedamsvej - Cykelfremkommelighed                | 5            |     | 5    |     |      |                  | 104-124              |                        |
| H.C. Andersens Boulevard - Cykelfremkommelighed    | 6            |     | 6    |     |      |                  | <100                 |                        |
| Amagerruten Syd - Cykelfremkommelighed             | 10           |     |      |     | 10   |                  | Tælles ikke          |                        |
| Vejlands Alle - Cykelfremkommelighed               | 5            |     |      |     | 5    |                  | <60                  |                        |
| Bycykler   | 50           | 5   | 5    | 35  | 5    |                  | -                    | Projektet revideres    |
| Københavnerruten Cykelfremkommelighed              | 5            |     | 5    |     |      |                  | <100                 |                        |
| Supercykelsti - Indre Ringrute                     | 11           |     |      | 11  |      |                  | 77-98                |                        |
| Ishøjruen - Cykelfremkommelighed                   | 120          |     |      |     | 120  |                  | <100                 | Primært Vigerslev Allé |
| Fortovsgenopretning- Amager                        | 12           |     |      | 12  |      |                  | 59-86                |                        |
| Cykling mod ensretning                             | 83           |     |      | 33  | 50   | 2,64             | -                    |                        |
| Helhedsplan for De gamles By                       | 4            |     |      |     |      | 0,32             | 60-90                | Reetableres            |
| Classensgade                                       | 18           |     |      | 18  |      | 0,32             | 75-105               |                        |
| Jernbane Alle                                      | 29           |     |      |     | 29   |                  | 73-78                | To projekter           |
| Frederiksstadsgade                                 | 25           |     |      | 25  |      |                  | 75-96                |                        |
| Gothersgade  | 13           |     | 13   |     |      |                  | 109-116              |                        |

<sup>4</sup> Projektet i Rantzausgade er ved at blive revideret. Det endelige antal pladser, der ønskes nedlagt, kendes endnu ikke. Der er afsat 3,0 mio. til erstatningspladser. Forvaltningen har ikke lokaliseret mulig placering af disse endnu.



|   |             |           |            |            |            |             |              |                         |
|---|-------------|-----------|------------|------------|------------|-------------|--------------|-------------------------|
| Hulgårdsvej/Godthåbsvej                         | 5           |           |            |            | 5          |             | Tælles ikke  |                         |
| Hillerødgade                                    | 24          |           |            |            | 24         |             | Tælles ikke  |                         |
| Enghavevej                                      | 11          |           |            | 11         |            |             | 77-98        |                         |
| Raffinaderivej                                  | 26          |           |            |            | 26         |             | 5-35         |                         |
| Husumforbindelsen                               | 177         |           |            |            | 177        |             | Tælles ikke  |                         |
| Hareskovruten                                   | 22          |           |            |            | 22         |             | Tælles ikke  |                         |
| Amagerfælledvej                                 | 7           |           |            | 7          |            |             | <60-<br>>100 |                         |
| Bardenflethsgade                                | 65          |           |            | 65         |            |             | 45-77        | Lokalplan               |
| Fremkommelighed (punktindsats)                  | 0           |           |            |            |            |             | -            | Lokalitet ikke fastlagt |
| Kampmannsgade                                   | 1           |           | 1          |            |            |             | 48-77        |                         |
| Borgervænget                                    | 30          |           |            |            | 30         |             | 99-120       |                         |
| Brysselsgade                                    | 6           |           |            | 6          |            |             | 57-78        | Reetableres             |
| Ålandsgade                                      | 17          |           |            | 17         |            |             | 64-84        | Reetableres             |
| Finlandsgade                                    | 12          |           |            | 12         |            |             | 59-90        |                         |
| Nordhavnsprojektet                              | 11          |           |            |            | 11         |             |              |                         |
| Frederikssundsvej busforbindelse*               | 80          |           |            |            | 80         |             | 79-85**      |                         |
| Terrorsikring Christiansborg*                   | 17          |           | 17         |            |            | 1,36        | 54-92        | Reetableres             |
| Prinsessegade m.v*                              | 16          |           | 16         |            |            | 1,28        | 84-106       | 20 stk. re-etableres    |
| Cykelparkering - Fase 2 - cykelfremkommelighed* | 45          | 20        | 5          | 5          | 15         |             | -            |                         |
| Vesterfælledvej*                                | 7           |           |            | 7          |            |             | 48-72        |                         |
| <b>I alt</b>                                    | <b>1116</b> | <b>25</b> | <b>104</b> | <b>316</b> | <b>667</b> | <b>8,92</b> |              |                         |

Oversigt over projekter relateret til parkering, der er principbesluttet (\* markerer, at projektet er TMU-behandlet, \*\* tælling fra 2013) [NB: Endelig kvalitetssikring udestår]

## BILAG 3: AFTALE OM UDMØNTNING AF "FORNYET P-STRATEGI 2009"

I aftale om udmøntning af *Fornyet P-strategi 2009* fremgår en række konkrete projekter og initiativer relateret til henholdsvis betalingsparkering i blå zone og erhvervsparkering. Derudover fremgik enkelte andre større projekter, herunder udvidelse af betalingszonen, overtagelse af vejarealer i Indre By, forprojektering af Strandboulevarden samt i tillæg til aftalen en pulje på 45 mio. kr. til et parkeringsanlæg i konstruktion et sted i byen, hvor der er behov. Dette afsnit gør kort status for projekter og initiativer i *Fornyet P-aftale 2009*.

| Projekt   | Status   | Kommentar  |
|---|--|--|
| <b>Beboerparkering</b>  |  |  |
| <b>750 nye skråparkeringspladser</b>  | I gang - (forventes færdig i løbet af 2015 ekskl. 50 pladser, som afventer metrobyggeriet) | Der er anlagt 472 skråparkeringspladser til og med 2014. Der er udpeget placering til yderligere 258, hvoraf 60 er under anlæggelse, og 16 er færdigetableret. Entreprenøren er desværre gået konkurs, og der er igangsat udbud for at finde ny entreprenør.<br><br>Det blev besluttet at udskyde anlæggelsen af 50 pladser til oprettelse af skråparkeringspladser, som afventer færdiggørelse af metrobyggeriet.<br><br>I alt er der således fundet 780 pladser i skråparkeringspuljen, hvoraf 242 anlægges når der er en ny entreprenør på plads. 50 pladser afventer metroen.  |
| <b>Pulje til byrumsforbedringer i forbindelse med skråparkering</b>   | I gang   | Slået sammen med pulje til skråparkeringspladser   |
| <b>131 pladser på Rejsbygade, Kødbyen og Flæsketorvet (køb af vejareal, afstrikning, kontrol mv.)</b>                           | Udført   | Kødbyen er som udgangspunkt fredet, hvorfor forvaltningen ikke kunne opnå den optimale udnyttelse af boderne sammenholdt med planerne om kreative områder mv., som der findes for den Hvide Kødby. Forvaltningen opnåede i alt 93 betalingspladser på tilkørselsvejene. Endvidere blev parkering på Flæsketorvet lovliggjort, og der føres i dag parkeringskontrol på både tilkørselsvejene og selve Flæsketorvet.<br><br>Københavns Ejendomme administrerer Flæsketorvet og har foretaget enkelte ændringer af hensyn til deres lejere. Forvaltningen har forsøgt at imødekomme de erhvervsdrivendes ønsker bedst muligt. |
| <b>345 kommunale pladser (konvertere pladser ved kommunale grunde til beboerparkering på Østerbro, Sjølund og De gamles By)</b> | Udført   | Vejene overgik til offentlig vej den 1. februar 2012. I alt er der stillet 198 nye pladser til rådighed, hvoraf 66 er nyanlagte pladser fra 2013.<br><br>Derudover blev der i 2012 anlagt hhv. 32 og 42 nye parkeringspladser ved Østerbro Medborgerhus og Østerbro Brandstation.<br><br>Parkeringskældrene under det tidligere plejehjem Sjølund åbnede for offentligheden den 7. maj 2012, og der er pt. 81 parkeringspladser tilgængelige. Det igangværende projekt vedrørende omdannelse af bygningerne til ungdomsboliger forventes ikke at få indflydelse på de offentligt tilgængelige parkeringspladser.           |
| <b>Leje af 500 private pladser og køb af anlæg</b>  |  | Forvaltningen har indgået tre lejeaftaler under p-strategien. Det drejer sig om hhv. Østerfælled Torv, Sagahus og Matthæusgade. Østerfælled Torv blev opsagt efter henvendelse fra ejerne af parkeringsanlægget med henvisning til, at der i lokalplanen for området allerede var disponeret over pladserne.<br>Sagahus blev lejet i perioden 1. januar 2012 til og med  |

|  |  |  |
|--|--|--|
|  |  | <p>udgangen af 2014, undervejs blev antallet af lejede pladser reduceret med 50 % pga. af lav belægningsprocent. Matthæusgade var resultatet af et udbud på indleje af private parkeringspladser. Aftalen blev indgået medio 2014 og varede frem til udgangen af 2014.</p> <p>Det har generelt vist sig vanskeligt at finde egnede p-huse til leje.</p>  |
| <b>Erhvervsparkering</b>                                   |  |  |
| <b>100 60-minutters pladser i Indre By</b>                 | Udført   | Pladserne blev etableret ultimo februar 2012   |
| <b>Udbud af P-siloer</b>                                   | Udført   | 3 lokaliteter til etablering af P-siloer i Indre By er sendt i udbud i 2013. Det drejer sig om hhv. Jarmers Plads, Dantes Plads og Højbro Plads.   |
| <b>Læssezoner</b>  | Udført   | <p>Projektet er afsluttet, idet de konkrete forslag og henvendelser, som den afholdte høring afstedkom, er overgivet til behandling i forbindelse med igangværende eller kommende projekter i områderne. Det drejer sig bl.a. om Istedgade-projektet og Amagerbro-gadeprojektet, hvori problematikken vedr. læssezoner vil blive løftet.</p> <p>På Istedgade gav stort set alle butikker udtryk for, at de ikke havde behov for egentlige læssezoner. Derfor valgte man at se bort fra læssezoner og blot tillade, at parkeringspladserne på Istedgade kunne benyttes til af- og pålæsning</p> |
| <b>P-henvisningssystem</b>                                 | Ikke udført – (midler uforbrugt)                   | <p>Kommunen kunne ikke med eksisterende teknologi tilvejebringe tilstrækkelig data til, at en app-løsning kunne fungere.</p> <p>I forbindelse med indførelsen af udstyr til automatisk betalingskontrol indsamles mere data om parkering end tidligere. Samtidig arbejder Smart City sekretariatet i samarbejde med Cisco på pilotprojekter med single-space detection teknologi. Disse initiativer vil afstedkomme mere data, hvormed mobilhenvisning muligvis i fremtiden har et levedygtigt grundlag.</p>   |
| <b>Effektivisering ved betaling med mobil</b>              | Ikke udført i sin oprindelige udgave (modificeret) | Projektet kunne ikke gennemføres i sin oprindelige udgave, men bliver løftet i en modificeret udgave i forbindelse med digitalisering af parkeringsområdet.  |
| <b>Byggegrund i Borgergade</b>                             | Udført   | Byggegrunden i Borgergade blev solgt pr. 1.12.2012.  |
| <b>Andre initiativer</b>                                   |  |  |
| <b>Overtagelse af vejarealer i Indre By</b>                | Udført   | Kommunen har overtaget gaderne i Dronningegården, Nyboder og Kartoffelrækkerne og indlemmet dem i betalingsområdet.  |
| <b>Randzonerne mellem Jagtvej og Ringbanen samt Amager</b> | Udsat  | En beslutning om udvidelse af betalingsområdet er nært forbundet med digitaliseringen af betalingsområdet. Forvaltningen har hidtil ikke anbefalet en udvidelse af betalingsområdet ad konventionel vej, da dette ville indebære anseelige investeringer i forældet materiel. Arbejdet med udvidelse af betalingsområdet fortsættes i P-redegørelsen. Forvaltningen vil levere et budgetnotat før Budget 2016, hvis det ønskes af TMU  |

|  |        |  |
|--|--------|--|
| <b>Strandboulevarden, forundersøgelse</b>            | Udført | Der blev i foråret 2012 udarbejdet to mulige scenarier for en fremtidig indretning af Strandboulevarden. Der var stor lokal inddragelse og engagement undervejs i processen. Afslutningsvis blev der fremsendt budgetnotat til budgetforhandlingerne i 2013 indeholdende et forslag om, hvordan projektet kunne videreføres.<br><br>Strandboulevardprojektet blev dog ikke medtaget i budgettet for 2013 eller de følgende år. Strandboulevarden er sidenhen udpeget til skybrudsgade, hvilket kan berøre parkeringspladserne.   |
| <b>Styr på P-området</b>                             |        |  |
| <b>P-deklarationer</b>                               | Udført | Model for udmøntning af P-deklarationer er vedtaget i BR d. 8. maj 2014.   |
| <b>Korrekt matrikulering</b>                         | I gang | Forventes afsluttet i 2016, med et samlet merforbrug på 1,5 mio. kr.   |
| <b>Erstatningspladser</b>                            | I gang | Der er besluttet 128 erstatningspladser i regi af P-aftalen, som færdiganlægges i løbet af 2015  |
| <b>Tillæg til aftalen</b>                            |        |  |
| <b>45 mio. kr. til parkeringshus i konstruktion.</b> | I gang | De 45 mio. kr. rækker ikke til underjordiske løsninger. Der er foretaget en screening af mulige lokaliteter, og på baggrund af drøftelser i forligskredsen er forvaltningen gået videre med at undersøge mulighederne for at etablere et parkeringshus til ca. 70 nye offentlige parkeringspladser på Østerbro. Økonomiforvaltningen vil efter aftale med Teknik- og Miljøforvaltningen indlede dialog om mulig overtagelse af en privat grund til formålet. Teknik- og Miljøudvalget vil blive informeret om processen og skal træffe beslutning om projektet, når det er afklaret, om det kan realiseres. Forvaltningen forventer at kunne fremlægge konkret beslutningsindstilling efter sommer 2015. |

Skemaet viser status på projekter og initiativer fra *Fornyset P-strategi 2009*

Der vil blive leveret en samlet regnskabsforklaring for Parkeringsstrategi 2009 i et særskilt notat, når regnskabet er opgjort.

## BILAG 4: CYKELPARKERING 2015



### CYKELPARKERING I TAL

#### *Antal cykelparkeringspladser*

I efteråret 2013 gennemførte Teknik- og Miljøforvaltningen en gennemgribende registrering og optælling af byens cykelparkeringsforhold. Registreringen blev gennemført indenfor den nuværende tællezone for bilparkering samt enkelte steder udenfor, herunder Valby og Vanløse centrum.

| Antal cykler registreret i 2013                            |        |
|--|--------|
| Cykelparkeringspladser (stativpladser) på offentligt areal | 71.616 |
| Cykler parkeret i stativ                                   | 40.789 |
| Cykler parkeret i tilknytning til stativer                 | 13.219 |
| Cykler placeret i klynger, dvs. steder uden stativer       | 19.478 |

**1.1. Skemaet viser antallet af registrerede cykler og cykelparkeringspladser inden for nuværende tællezoner for bilparkering samt enkelte steder udenfor, herunder Valby og Vanløse centrum**

Udover de kommunale cykelparkeringspladser findes der mange private pladser, som Teknik- og Miljøforvaltningen ikke har tal på. Endvidere er der mange statslige cykelparkeringspladser i kommunen ved alle S-togstationer, som ikke er talt med i registreringen.

#### *Belægningsgrader*

Registreringen viser, at den samlede belægningsprocent for hele byen dækker over meget store udsving, fra tomme stativer til trecifrede overlægningsprocenter. Mest ekstremt er f.eks. Nørrebrogade, hvor belægningsprocenten enkelte steder var på 480 %, men at Nørrebro som bydel ikke har den højeste belægningsgrad.

Fordelt på bydele er konklusionen, at belægningsgraden er højest i Indre By og på Vesterbro. De samlede tal er imidlertid forbundet med en vis usikkerhed. Endvidere er der store udsving

fra gade til gade og stativ til stativ, herunder om det er indkøbsgader eller tæt på kollektive trafikknudepunkter.

| BELÆGNINGSGRAD FOR CYKELPARKERING |               |               |               |               |               |              |              |
|-----------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------|--------------|
| Bydel                             | Vesterbro     | Østerbro      | Nørrebro      | Indre By      | Amager        | Valby        | Vanløse      |
| <b>Antal pladser</b>              | <b>9.048</b>  | <b>20.210</b> | <b>10.294</b> | <b>11.159</b> | <b>16.565</b> | <b>2.180</b> | <b>2.160</b> |
| Cykler parkeret:                  |               |               |               |               |               |              |              |
| - i klynge, udenfor stativ        | 4.232         | 2.930         | 2.899         | 6.350         | 2.203         | 614          | 250          |
| - i stativ                        | 5.606         | 11.222        | 5.675         | 7.536         | 8.200         | 1.130        | 1.320        |
| - i tilknytning til stativ        | 2.196         | 3.359         | 2.020         | 2.804         | 2.253         | 391          | 196          |
| <b>Cykler parkeret i alt</b>      | <b>12.034</b> | <b>17.511</b> | <b>10.594</b> | <b>16.790</b> | <b>12.656</b> | <b>2.135</b> | <b>1.766</b> |
| Belægningsprocent:                |               |               |               |               |               |              |              |
| I stativ + i tilknytning          | 86            | 72            | 75            | 94            | 63            | 70           | 70           |
| <b>Alle cykler samlet</b>         | <b>133</b>    | <b>87</b>     | <b>103</b>    | <b>150</b>    | <b>76</b>     | <b>98</b>    | <b>82</b>    |

1.2. Skemaet viser antallet af kommunale offentlige stativer og parkerede cykler i det offentlige rum fordelt på bydele

Ved cykler placeret i eller i tilknytning til stativ er belægningsgraden under 100 % i alle bydele. Ved den samlede belægningsprocent inkl. cykler placeret i klynge uden for cykelstativer overstiger belægningsgraden 100 % i Indre By og Vesterbro. I København er der samlet set næsten 20.000 cykler placeret i klynger uden for cykelstativer.

#### Cykelejerskab

Der er i dag ca. 550.000 cykler i København, og det antages, at fire ud af fem københavnere ejer mindst én cykel. Teknik- og Miljøforvaltningen har i en årrække fået foretaget undersøgelser om cykelvaner, herunder antallet af cykler pr. husstand. Undersøgelserne er baseret på ca. 1020 tilfældigt udvalgte respondenter. Undersøgelsen viser, at 86 % af de adspurgte i 2014 råder over en eller flere cykler.

| Antal cykler pr. husstand 2014          |             |
|---|-------------|
| Almindelige cykler, inkl. Mountainbikes | 1,96        |
| Børnecykler                             | 0,24        |
| Ladcykler                               | 0,05        |
| El-cykler                               | 0,01        |
| <b>I alt</b>                            | <b>2,26</b> |

1.3 Skemaet viser fordeling af antal cykler pr. husstand 2014

| Udvikling antal cykler pr. husstand     |             |             |             |             |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|
|   | 2008        | 2010        | 2012        | 2014        |
| Almindelige cykler, inkl. mountainbikes | 1,67        | 1,95        | 1,93        | 1,96        |
| <b>I alt</b>                            | <b>1,92</b> | <b>2,47</b> | <b>2,46</b> | <b>2,26</b> |

1.4 Skemaet viser udviklingen i antal cykler pr. husstand fra 2008-2014

### Antal cykler pr. 100 m2 bolig

Der er i gennemsnit 2,26 cykler i en københavnsk husstand, som i gennemsnit er 85,5 m2 stor. Det betyder, at der i gennemsnit er i omegnen af 2,6 cykler pr. 100 m2 i København, dog formentlig lidt lavere for byudviklingsområder.

## NORMER FOR CYKELPARKERING

Der har været fastsat normer for cykelparkering siden 2009, hvor de blev indført med Kommuneplanen.

| Gældende normer for cykelparkering (parkeringspladser pr. m2 etageareal) |                                   |
|--|-----------------------------------|
| Boliger  | 2,5 plads pr. 100 m2              |
| Ungdomsboliger   | 4 pladser pr. 100 m2              |
| Ældre- og plejeboliger   | 1,5 plads pr. 100 m2              |
| Arbejdspladser generelt  | 1,5 plads pr. 100 m2              |
| Uddannelsesinstitutioner   | 0,5 plads pr. studerende og ansat |
| Butikker*  | 4 pladser pr. 100 m2              |

\* I forbindelse med planlægning af butikcentre foretages en konkret vurdering

I tilknytning til boliger og butikker skal der være parkeringsmulighed for pladskrævende cykler (1 plads pr. 1.000 m2).

Ved andre end de ovenfor nævnte funktioner fastsættes der normer for cykelparkering på baggrund af konkret vurdering.

Som udgangspunkt skal mindst 50 % af cykelparkeringspladserne etableres med overdækning, enten i skure eller som en integreret del af byggeriet.

Teknik- og Miljøforvaltningen har samlet de interne erfaringer fra egen forvaltning og Økonomiforvaltningen med de nuværende normer og har derudover foretaget stikprøvetællinger og observationer ved en række udvalgte nyere byggerier. På baggrund af dette arbejde vurderes det, at der er behov for visse mindre justeringer i de gældende normer i forslag til Kommuneplan 2015 indenfor følgende punkter:

- Cykelparkering i tilknytning til arbejdspladser
- Cykelparkering til pladskrævende cykler
- Boliger og cykelparkering
- Adgangsforhold, kvalitet og placering

Punkterne er uddybet i *Vurdering af behovet for øgede krav til cykelparkering i kommuneplanen*, som blev forelagt for Teknik- og Miljøudvalget primo 2015.

## STATUS PÅ AKTUELLE INITIATIVER

### Bedre cykelparkering

Teknik- og Miljøudvalget har i hhv. 2013 og 2014 afsat midler (i alt 12,5 mio. kr.) til bedre cykelparkering. Målet med disse midler er, at der gennem tre faser etableres 5-6.000 nye cykelparkeringspladser understøttet af forsøg med nye løsninger og partnerskaber med fx butikker og boligforeninger. Forvaltningen arbejder konkret med fire overordnede temaer:

1. Forbedrede parkeringsforhold for indkøb på cykel
2. Forbedret cykelparkering i boligområder
3. Bedre fastlåsningsmuligheder og færre efterladte cykler
4. Forsøg med flytning af uhensigtsmæssigt parkerede cykler

| Eksempler på cykelparkeringsindsatser under Bedre Cykelparkering  |   |
|---|---|
| Indsats   | Områder   |
| Samarbejde med dagligvarebutikker om bedre forhold for indkøb på cykel  | Særligt fokus på Nørre Kvarter, Grønnegade-kvarteret samt området omkring Silkegade, hvor der er størst tilgængeligheds- og kapacitetsmæssige problemer |
| Opgradering af cykelparkering og adgangen hertil i sammenhæng med kommende Supercykelsti  | Langs H.C. Andersens Boulevard  |
| Partnerskaber med boligforeninger om valg af cykel som primære transportmiddel. Der udarbejdes en strategi for, hvordan boligforeningerne på sigt kan videreføre konceptet selv | Hele byen, bl.a. udsatte byområder  |
| Bedre fastlåsningsmuligheder ved cykelparkering samt undersøgelse af, hvordan cyklisterne påvirkes til at låse deres cykel bedre  | Hele byen   |
| Forsøg med flytning af uhensigtsmæssigt parkerede cykler i samarbejde med bl.a. Vejdirektoratet, Københavns Citycenter og DSB   | Vanløse Station og Lille Kongensgade  |
| Pilotprojekt om opgradering af cykelparkeringskældre i samarbejde med Metroselskabet  | Amagerbro og Kongens Nytorv Metrostationer  |



1.5. Cykelbutler ordner cykler ved station



1.6. Parkering af cykler ved arrangementer i byen



### *Tietgensbro og Cykelhåndtering A/S*

I Budget 2015 blev der afsat 2,0 mio. kr. til projektering af en cykelparkeringsløsning på Tietgensbro.

Med Overførselssagen 2014-2015 er der bevilget i alt 1,6 mio. kr. til Københavns Kommunes egenfinansiering af et projekt, der skal øge cykelparkeringskapaciteten ved igangsættelse af projektet Cykelhåndtering A/S. Projektet har til formål at øge cykelparkeringskapaciteten ved at udvikle og implementere nye måder at håndtere stjålne og efterladte cykler.

## **MULIGE UDVIKLINGSOMRÅDER**

For at kunne imødekomme byens behov for cykelparkering og dermed matche det stigende antal cyklister samt ønsket om at være Verdens Bedste Cykelby, vil Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejde et grundlag for cykelparkeringsområdet, der både udstikker retningslinjer og visioner for området.

Teknik- og Miljøforvaltningen vil herunder arbejde for, at cykelparkering i højere grad tænkes ind i alle fremtidige projekter på byens arealer på linje med bilparkering, fortove, cykelstier, begrønning mm.

Endvidere skal der ske en general afklaring af forvaltningspraksis for området. Det skal således klarlægges, om Teknik- og Miljøforvaltningen i højere grad skal bevæge sig fra en myndighedsorganisation på området til en serviceorganisation. Som myndighed er forvaltningspraksis f.eks., at behov og ønsker i beboelsesområder om bedre cykelparkering overlades til ejendomsjerne/andelsforeningerne at løse på egne arealer, hvorimod praksis i en serviceorganisation i højere grad vil være, at forvaltningen går ind og hjælper aktivt med løsninger. Indtil videre har myndighedsorganisationen været den dominerende forvaltningspraksis. Det skal endvidere afklares, hvorvidt drift og vedligehold af cykelparkering på offentligt areal til private behov, skal være en del af forvaltningens ansvar, hvor forvaltningspraksis således også vil skulle bevæge sig fra en myndighedsorganisation til serviceorganisation.

I det omfang det bliver relevant at inddrage det politiske niveau i denne afklaring, vil Teknik- og Miljøudvalget blive forelagt det opdaterede administrationsgrundlag for cykelparkeringsområdet.

## **MULIGE INVESTINGER FOR CYKELPARKERING I 2016**

I forbindelse med Budget 2016 er der blevet udarbejdet budgetspillekort om cykelparkering. De omfatter:

- Cykelparkering i anlæg på Tietgensbro. Etablering af cykelparkering (basis og udvidet løsning i forhold til antal pladser er under projektering). anbefaling til scenarie foreligger august 2015.
- Projektering af højklasset cykelparkering i anlæg i form af underjordisk parkering med cykelvenlige adgangsforhold vil omfatte en til to lokaliteter som f.eks. Højbro Plads, Nordhavn Station og ved Torvehallerne.

- Teknik- og Miljøforvaltningen har ansøgt om statspuljemidler til etablering af cykelparkering i forbindelse med vigtige knudepunkter for bustrafikken eksempelvis i forbindelse med +Way Nørre Campus projekt, jf. indstilling forelagt for Teknik- og Miljøudvalget den 3. marts 2015. Hvis forvaltningen modtager puljemidlerne, vil der blive udarbejdet et budgetnotat om kommunens egenfinansiering til projektet.

Af skemaet fremgår et overblik over forvaltningens vurdering af mulige investeringer på cykelparkerings- området som oplæg i forbindelse med Budget 2016.

| CYKELPARKERING – INVESTERINGER I 2016   |                                 |             |
|---|---------------------------------|-------------|
| Tema  | Udgift                          | Årlig drift |
| <b>Mere og bedre cykelparkering</b>   |                                 |             |
| Cykelparkering på Tietgensbro, hhv. basis og udvidet løsning  | 25.000.000 –<br>250.000.000 kr. | -           |
| Projektering af højklasset underjordisk cykelparkering  | 2.000.000 kr.                   | -           |
| Etablering af cykelparkering ved vigtige knudepunkter for bustrafikken  | 1.200.000 kr.                   | -           |
| Katalog over cykelparkeringsløsninger i dialog med byens aktører  | 900.000 kr.                     |             |
| I forlængelse af igangværende indsats under Bedre Cykelparkering en årlig pulje til udvikling og etablering af cykelparkering | 2.000.000 kr.                   |             |

**KØBENHAVNS KOMMUNE**

Teknik- og Miljøforvaltningen

Postboks 348

1503 København V

Telefon 3366 3366

Email: [mobilitetogbyrum@tmf.kk.dk](mailto:mobilitetogbyrum@tmf.kk.dk)



**KØBENHAVNS KOMMUNE**

Teknik- og Miljøforvaltningen