

## Parkeringsstrategi 2010

- Paper til trafikdage 2010

Københavns P-strategi 2010 beskriver den samlede parkeringsstrategi for Indre By og de indre brokvarterer. Derved gives et samlet overblik over parkeringsproblemer i København og de løsninger der tages i anvendelse.

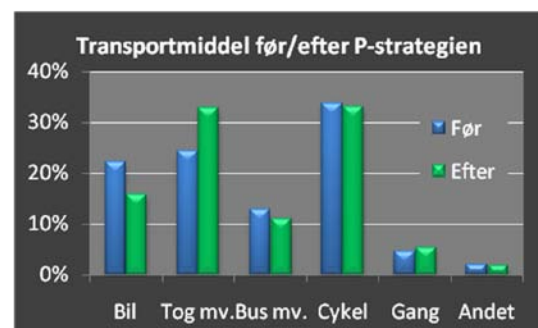
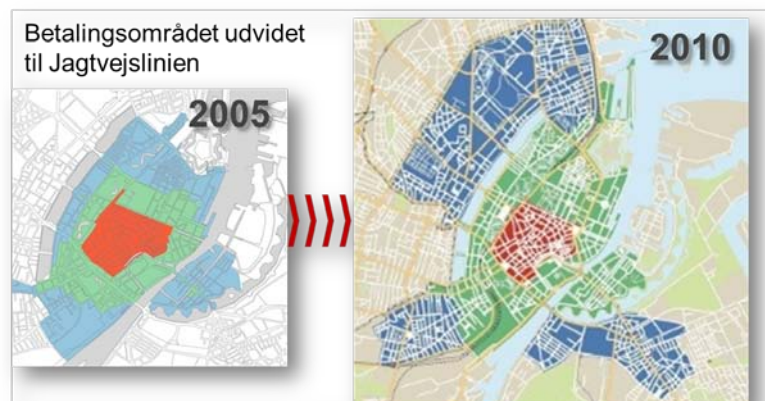
### 1. P-strategi 2005 og erfaringerne

I 2005 vedtog Borgerrepræsentationen P-strategi 2005 som bestod af tre indsatsområder:

- ▶ Øget betalingsparkering for at dæmpe pendlertrafikken i bil
- ▶ 4.000 nye, fortrinsvis underjordiske P-pladser som udvidelse af ”gadeparkeringen” i de indre brokvarterer
- ▶ Forbedring af byrum og trafikmiljø gennem nedlæggelse af 1.000 gadepladser i de indre brokvarterer.

Betalingsparkeringen blev i 2006 udvidet fra kun at gælde i Indre By til at gælde i både Indre By og de indre brokvarterer ud til Jagtvejslinien. Efterfølgende er det besluttet også at inddrage Frihavnen og de private veje i Indre By i betalingsordningen. Den gennemførte udvidelse har medført, at ca. 6% af de ansatte på arbejdspladser i betalingsområdet er skiftet fra at køre i bil til arbejde til at bruge tog/ metro i stedet.

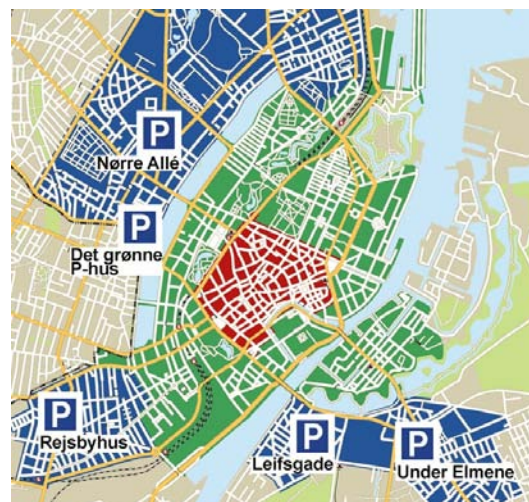
I den politiske aftale bag P-strategi 2005 indgik, at der i perioden 2005-2014 skal investeres 1,2 mia. kr. (2005 pl) i etablering af 4.000 fortrinsvis underjordiske P-pladser i de indre brokvarterer under den politiske forudsætning, at investeringen ikke overstiger merprovenuet fra udvidelsen af betalingsparkeringen.



Der vil ultimo 2010 være etableret 1.335 nye P-pladser, hvoraf de 840 P-pladser er i 3 nye fuldautomatiske P-anlæg. 200 P-pladser er etableret som skråparkeringspladser i gader på Østerbro. Prisen pr. P-plads i de fuldautomatiske anlæg er ca. 70% højere end forudsat.

Merprovenuet fra betalingsparkeringen forventes nu at blive mindre end de forventede 1,2 mia. kr. fordi:

- ▶ Forsinkelse af betalingsparkerings etablering medførte et provenutab
- ▶ Staten har planer om modregning af øgede parkeringsindtægter i blokskuddene til kommunerne. (Der nævnes dog ikke noget herom i kommuneaftalen for 2011).



Det er politisk vedtaget, at nedlægge 300 gadeparkeringspladser som led for bedring af byrum og trafikmiljø. Indtil nu er der imidlertid kun nedlagt ca. 200 P-pladser, hvoraf de ca. 150 P-pladser nedlægges i forbindelse med etablering af de 3 nye fuldautomatiske P-anlæg. Den manglende nedlæggelse af gadepladser skyldes, at der ikke har været budgetteret med midler til byrumsforbedringer.

Forudsætningerne bag P-strategi 2005 har således ændret sig så væsentligt, at det i 2009 var nødvendigt at forny P-strategien.

## 2. Fornyet P-strategi - P-udbuddet for de indre brokvarterer

Borgerrepræsentation vedtog den 17. september 2009 en fornyet strategi for forbedring af forholdene for beboerparkering i de indre brokvarterer – Blå zone.

Målet i P-strategi 2005 om at etablere 4.000 nye P-pladser i P-anlæg og nedlægge 1.000 gadepladser er ændret til, at der skal etableres 3.000 flere P-pladser inden udgangen af 2014.

Nedlæggelse af gadepladser som led i forbedring af byrum og trafikmiljø er nu udgået af P-strategien. I stedet øges gadeparkeringen på steder, hvor der er dokumenteret behov for flere P-pladser. Det vil især ske ved at etablere skråparkering. Der vil blive taget hensyn til trafikale, sikkerhedsmæssige og arkitektoniske forhold, når P-pladserne etableres.

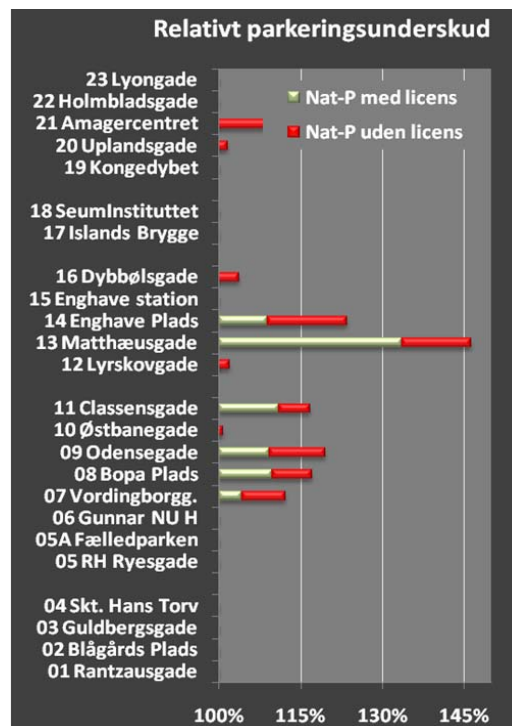
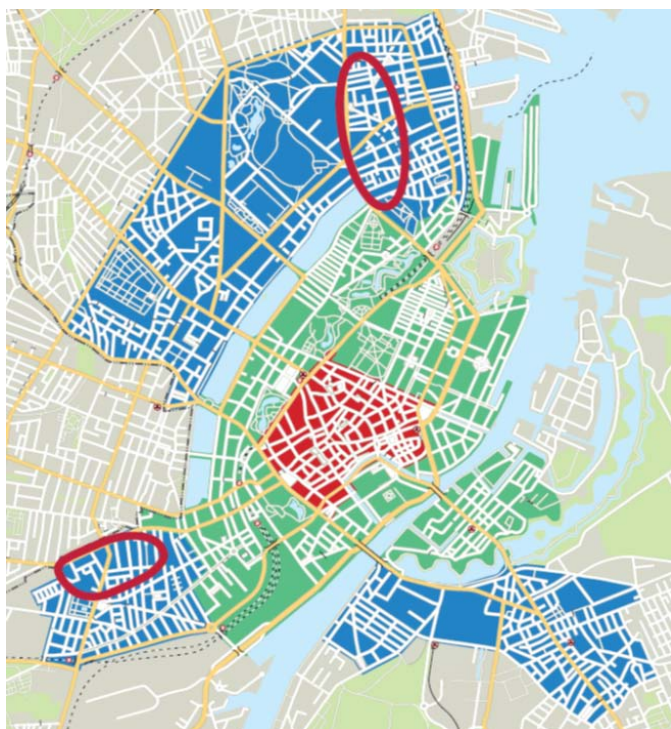
Udover, at der skal etableres 3.000 flere P-pladser, vil der også fremover blive etableret erstatningspladser i forholdet 1:1 for de antal P-pladser, der bliver nedlagt som led i etablering af cykelstier, busbaner og lignende i de indre brokvarterer.

Frem til 2012 vil der blive etableret yderligere ca. 740 P-pladser i de indre brokvarterer. Det betyder, at der i alt vil være etableret godt 2.000 nye P-pladser i 2012 inkl. de 5 P-anlæg.

Fra 2010 er problemerne for beboerparkering i de indre brokvarterer koncentreret i et område på



Vesterbro mellem Enghave Plads og Vesterbrogade samt området langs Østerbrogade.



### 3. P-strategi 2010 for Indre By

Teknik- & Miljøudvalget har vedtaget at sende et forslag til P-strategi for Indre By i offentlig høring.

#### Prioriteringer

Nødvendigheden af at begrænse parkering og biltrafik i København betyder, at der specielt i de centrale byområder må foretages en prioritering af, hvordan gadearealer anvendes og hvilke parkeringsbehov, der skal tilgodeses.

Inden der kan afsættes gadeareal til parkering er det imidlertid nødvendigt at sikre fremkommeligheden for redningskøretøjer, servicetrafik og kollektiv trafik mv. Dvs. at hensynet til alle former for parkering viger til fordel for den helt nødvendige forsynings trafik.

Med P-strategi 2005 blev der fastlagt følgende prioritering af parkeringsbehovene:

*Højest prioritet* har beboerparkeringen. Målet er her, at borgere i København skal have mulighed for at anskaffe flere biler i takt med velstandsstigningen, ligesom borgere i resten af landet har det. For at sikre denne mulighed udstedes der beboerlicenser, som giver dispensation for at betale fuld pris for parkering i et nærområde (licensområde) omkring boligen.



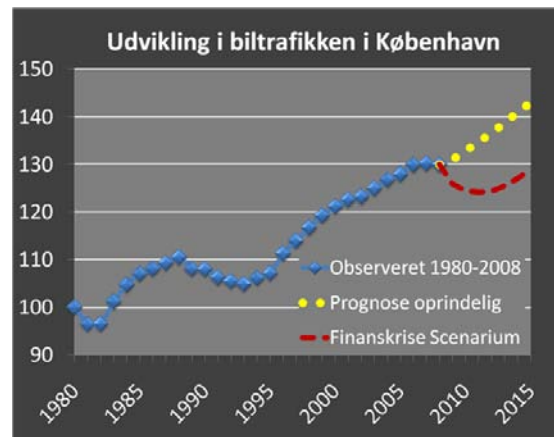
*Næsthøjste prioritet* har hensynet til kunder og andre besøgende. For denne type trafik tilstræbes en markedsfølsom regulering, hvor prisen i områder med betalingsparkering sættes så høj, at det er muligt at finde en ledig P-plads efter en kort søgetid.

*Lavest prioritet* har pendlerparkeringen. Målet er, at flest mulige pendlere bevæger sig til fods, cykler eller bruger kollektiv transport.

### **Målsætninger for Indre Bys P-udbud**

Der er opstillet følgende målsætninger for parkeringsudbuddet i Indre By:

- ◆ Forbedringer af byrum og trafikmiljø skal muliggøres gennem en begrænsning af langtidsparkeringen af besøgende og pendlere – og dermed en begrænsning af gadeparkeringen i Indre By
- ◆ Trængsels- og miljøproblemerne skal afhjælpes ved at begrænse pendlertrafikken i bil til Indre By
- ◆ Adgangsforholdene til butikker og erhverv i Indre By skal forbedres
- ◆ Forholdene for beboerparkering særligt aften og nat samt i weekenden skal forbedres.



Der anvendes følgende virkemidler til at opnå målsætningen:

- ◆ Der indføres en ny Lilla betalingszone for den miljømæssigt mest følsomme del af Middelalderbyen. Her hæves timetaksten i dagtimerne på hverdage og lørdage hæves fra de nuværende 29 kr. til 45 kr.
- ◆ Beboerlicenserne i og omkring Lilla Zone forbedres, ved at tidsbegrænsninger i dagtimerne bortfalder
- ◆ Der indføres 30 min's tidsbegrænsning med gratis parkering på yderligere 100 P-pladser i Lilla zone i tidsrummet kl. 08-15 på hverdage og lørdage.
- ◆ Det samlede antal private og offentlige P-pladser i Indre By begrænses med et loft på 23.400 pladser.
- ◆ Rød zone udvides ved at 3.500 pladser skifter fra Grøn til Rød zone
- ◆ Der udpeges lokaliteter på offentlig vej til udbud af retten til privat finansierede P-siloer i Middelalderbyens randområder.

For Lilla zone vil det på hverdage og lørdage i dagtimerne mellem kl. 08-18 være muligt for elbiler, handicapbiler og delebiler at parkere på særligt afmærkede P-pladser.



### ***Loft over parkeringsudbud***


Det samlede antal P-pladser i Indre By er i dag ca. 23.600. Heraf ligger ca. 13.600 på offentlig gade, mens ca. 10.000 ligger i offentligt tilgængelige P-anlæg/P-huse eller på private arealer – enten i gårde eller i private P-anlæg.

Målsætningen er, at det totale antal private og offentlige P-pladser i alt begrænses til det nuværende antal minus det antal pladser der er besluttet nedlagt på Nørre Vold, dvs. 23.400. Forslaget betyder, at der for hver plads, der etableres af private / institutionelle investorer, kan nedlægges en gadeplads som bidrag til forbedring af bymiljøet i Indre By.

P-anlæggene i Indre By er især koncentreret i Middelalderbyens randområde, jf. figuren. Det er således muligt at gå fra et P-anlæg til et sted i Middelalderbyen på 5-10 minutter, hvilket svarer til den gangafstand, der normalt er til en S-togs- eller Metrostation i de centrale byområder. Gangtiden fra et P-anlæg til et sted i Middelalderbyen vil blive af samme størrelsesorden som den tid, det gennemsnitligt tager at parkere i dag i Indre By, men der vil blive brugt mindre tid på at køre rundt efter en ledig P-plads og lidt mere tid på at gå fra P-pladsen til det endelige bestemmelsessted.



### **Reservation af arealer til P-siloer**

For at sikre, at betalingsvillige bilister også fremover vil kunne parkere indenfor 5-10 minutters gang til et bestemmelsessted i Middelalderbyen, er der udpeget et antal lokaliteter under offentlige pladser og veje til etablering af såkaldte P-siloer, jf.  på illustrationen.

En P-silo med plads til 60-75 biler kan med moderne boreteknik etableres på kortere tid end det tager at bygge et traditionelt P-anlæg og under selv forholdsvis trange pladsforhold. Anlægsomkostningerne ligger i størrelsesordenen 0,6 mio. kr. pr. P-plads, hvilket betyder, at det kun er realistisk at udpege lokaliteter til P-siloer ret få steder i Rød zone.



Det overordnede formål med etablering af privatfinansierede P-siloer er gevinsten for bymiljøet ved at nedlægge overfladeparkering i det pågældende område.

### **Betalingstidspunkter – og takster**

Der foreslås ikke ændringer i de tidsrum, hvor der opkræves betaling for parkering. Dvs. at der opkræves betaling hele døgnet på hverdage og på lørdage frem til kl. 17. Fra lørdag kl. 17 og frem til mandag morgen kl. 08 opkræves ikke betaling. Tilsvarende opkræves der ikke betaling på helligdage.

Der betales fremover efter følgende dagtakster kl. 08-18 (2010 pl):

- ◆ Lilla zone 45 kr.
- ◆ Rød zone: 29 kr.
- ◆ Grøn zone: 17 kr.
- ◆ Blå zone: 10 kr.

Taksterne pristalsreguleres 1 gang årligt i forbindelse med kommunens budgetlægning. Taksterne reguleres 1 kr. op, når indekset overstiger den gældende takst med 0,5 kr.

Aftentaksten for parkering på hverdage kl. 18-22 er i alle zoner den samme som dagtaksten i Blå zone, dvs. 10 kr. (2010 pl).

Nattaksten for parkering man-fredag nat, kl 22-08 er i alle zoner 3 kr. (2010 pl).

Den 1. januar 2010 steg beboerlicensen fra 185 kr. pr. år til 690 kr. pr. år. Stigningen i prisen på beboerlicens forventes at medføre et fald i antallet af hjemmehørende beboerbiler på ca. 200 biler i betalingsområdet.

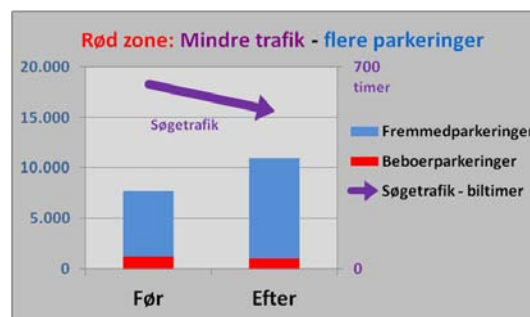
### **Trafikale konsekvenser**

For Lilla zone er det forvaltningens vurdering at søgetrafikken, som er det antal kørte timer, der anvendes på at finde en parkeringsplads, når bilisten er nået frem til det område, hvor bilisten har sit rejsemål, vil falde med 43 % og at antallet af fremmedparkeringer vil stige med

7%. Det betyder at den trafikale tilgængelighed vil forbedres samtidig med at trafikmiljøet forbedres.

Resultatet er beregnet ud fra følgende forudsætninger:

1. Det tager i dag i gennemsnit 10 minutter at finde en ledig P-plads i Lilla zone. Efter strategiens gennemførelse antages det, at det kun vil tage 5 minutter at finde en P-plads, fordi der bliver 3 gange så mange 30 min. pladser som i dag.
2. Det er forudsat, at der i dag i gennemsnit er 5 parkeringer på en almindelig P-plads i dagtimerne, såfremt denne ikke beslaglægges af beboerparkering. På 30 min's pladserne regnes der med i alt 16 parkeringer i dagtimerne. På grund af takststigningen fra 29 kr. til 45 kr. pr. time forventes der at ske en lidt hurtigere udskiftning på de almindelige P-pladser, så der efter strategiens gennemførelse gennemsnitlig parkere 6 biler i dagtimerne på de P-pladser, der ikke beslaglægges af beboerbiler.



For Rød zone vurderer forvaltningen, at antallet af fremmedparkeringer stiger med 53 %, og at søgetrafikken falder med 15 %. Det betyder, at den trafikale tilgængelighed vil forbedres samtidig med at trafikmiljøet forbedres

Det er forudsat, at der i dag i gennemsnit parkerer tre biler i dagtimerne på de P-pladser, der ikke er beslaglagt af beboerparkering, og at der i gennemsnit er en belægning på 95 % på P-pladserne.

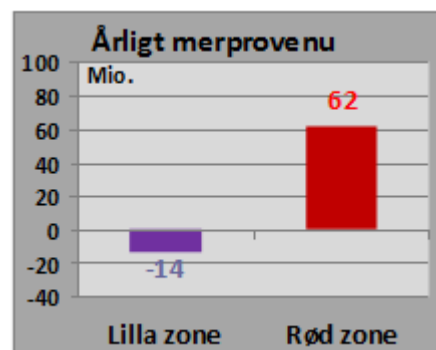
Efter strategiens gennemførelse forventes det som følge af prisstigningen fra 17 kr. til 29 kr. pr. time, at den gennemsnitlige belægning falder til 80 %, og antallet af parkeringer pr. P-plads stiger fra 3 til 5 parkeringer i dagtimerne.

Det skønnes, at det i dag i gennemsnit tager 5 minutter at finde en P-plads i dette område. Som følge af prisforhøjelsen og den lavere belægningsprocent forventes det, at bilisterne vil kunne finde en P-plads på 3 minutter i gennemsnit efter strategiens gennemførelse.

### Økonomiske konsekvenser

Indførelse af Lilla zone betyder et årligt provenutab på 14 mio. kr. (2010 pl), fordi beboerne vil kunne holde gratis i dagtimerne og fordi antallet af gratis 30 min's pladser i dagtimerne øges.

Udvidelsen af Rød zone vil medføre årlige ekstraintægter på 62 mio. kr. (2010 pl), fordi timesatsen øges fra 17 kr. til 29 kr. i dagtimerne for de 3.500 P-pladser, der skifter fra Grøn til Rød zone og fordi en del af beboerparkeringen rykker ind i Lilla



zone.

Det årlige nettoprovenu for kommunekassen bliver således på 48 mio. kr. (2010 pl).

#### **Andre konsekvenser**

Forholdene for beoerparkering i Indre By vil generelt set blive forbedret ved en gennemførelse af forslaget


P-strategien for Indre By rummer et incitament for pendlere til ikke at anvende bil til arbejde. Pendlere til Lilla zone vil fremover kun i meget begrænset omfang kunne parkere på gaden.

For erhvervene og især butikslivet skønnes der at blive en smule bedre forhold for af- og pålæsning samt gennemførelse af korte ærinder. For kunder der ønsker at parkere mere end 30 minutter udenfor Lilla zone vil det blive lettere at finde en P-plads. Til gengæld vil betalingen for at parkere blive højere.

For kulturlivet vil der blive bedre parkeringsmuligheder om aftenen end i dag. I dagtimerne vil der blive bedre muligheder for at parkere om end til en højere pris.

#### **4. P-strategi for betalingsområdets randområder mv.**

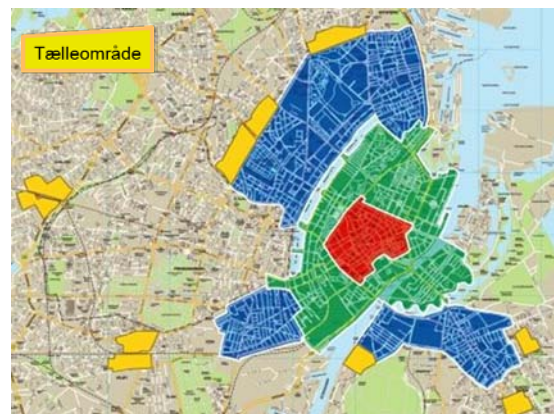
I randområdet til betalingsområdet samt i nærområdet til flere tog-/metrostationer har der siden udvidelsen af betalingsområdet været et forhøjet parkeringspres af pendlere, som ikke ønsker at skifte transportform og som søger at undgå at betale for parkering.

Der løbende talt parkering i et antal områder, hvor der har været et sådant parkeringspres af pendlere, jf.  i figuren. På baggrund af disse tællinger og på baggrund af henvendelser fra beboere i disse områder, der føler sig generet af pendlerparkeringen, har Borgerrepræsentationen besluttet, at der kan etableres 2-timers parkering i tidsrummet kl. 08-18 på ugens 5 hverdage.

2-timers begrænsningen suppleres med udstedelse af beoerlicenser, der giver adgang til parkering uden tidsbegrænsning i de pågældende områder.

Der udstedes af juridiske grunde 2 typer beoerlicenser:

- Beboere på private fællesveje kan erhverve en beoerlicens, der kun gælder til den pågældende private fællesvej. Der ikke er lovhjemmel til at opkræve betaling for denne beoerlicens og den udstedes derfor gratis.
- Beboere på offentlige veje - og beboere på private fællesveje, der selv ønsker det - kan erhverve en beoerlicens, der gælder til de offentlige veje i zonen. Prisen sættes til det samme som prisen i betalingszonen, dvs. 690 kr. i 2010.





Der udstedes dagbilletter til parkering hele dagen for de offentlige veje. Da der ikke er lovhjemmel til at opkræve betaling for dagbilletter på private fællesveje udstedes der ikke dagbilletter hertil.

Når der udstedes de to nævnte typer beboerlicenser er det ikke nødvendigt at overtage de private fællesveje for at etablere ordningerne.