

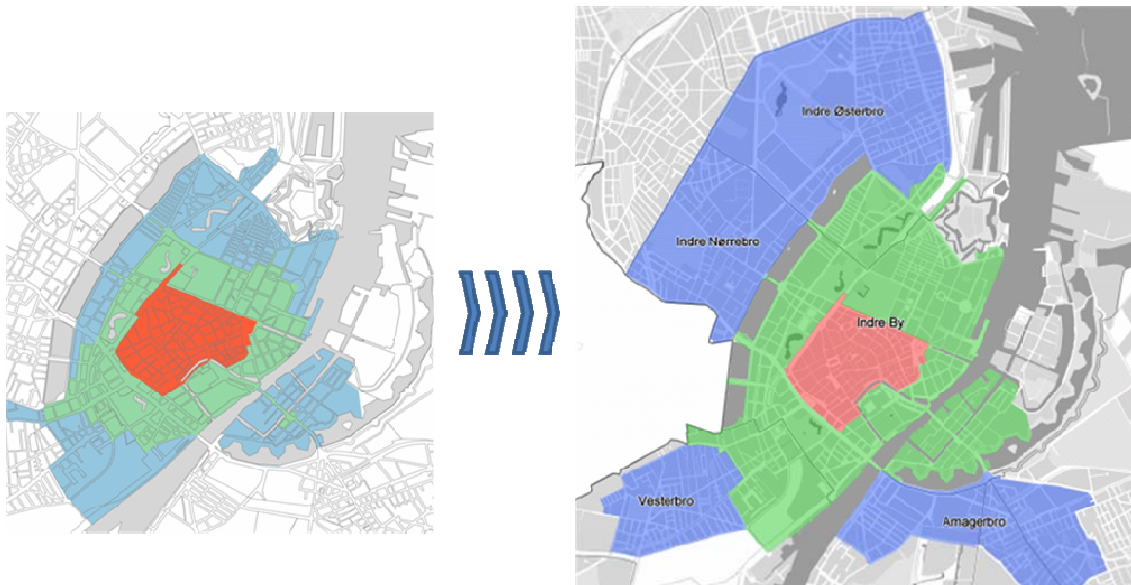
Københavns parkeringsstrategi 2008

- Paper til trafikdage på AUC 2008

P-strategi 2005

Københavns Borgerrepræsentation vedtog i 2005 en ny parkeringsstrategi for København. Den bestod af tre indsatsområder:

1. En forstærket adfærdsregulering i form af øget betalingsparkering med fokus på at dæmpe pendlertrafikken i bil
2. En forbedring af forholdene for beboerparkering i de indre brokvarterer, så beboerne i disse kvarterer kan få mulighed for et øget bilejerskab i samme takt som hidtil uden at skulle udsættes for en forringelse af parkeringsforholdene
3. En nedlæggelse af 1.000 gadeparkeringspladser som led i forbedring af byrum og det trafikale miljø.



Figur 1: Udvidelse af området med betalingsparkering 2006 & 2007

Det er i parkeringsstrategien forudsat, at adfærdsregulering af biltrafikken med indførelse af nattakst vil reducere natparkeringen med 5-10%, svarende til ca. halvdelen af de parkerede biler, der ikke har mulighed for at opnå beboer- eller erhvervslicens. Det svarer til, at der frigøres 1.500-3.000 parkeringspladser, som i stedet kan bruges af beboerne om natten.

Derudover blev det forudsat, at der i alt skulle bygges 4.000 nye P-pladser i fortrinsvis underjordiske P-anlæg. Heraf medgår de 3.000 til at imødekomme beboernes stigning i bilejerskab og de 1.000 til at erstatte de nedlagte gadeparkeringspladser. (Derudover forudsættes det, at der nedlæg-

ges i alt 200 P-pladser i de indre brokvarterer i forbindelse med anlæg af cykelstier, busbaner mv. frem til 2014.)

Det blev desuden aftalt politisk, at udgifterne til de 4.000 P-pladser ikke må overstige det merprovenu, der fremkommer 2006 – 2014 fra udvidelsen af betalingsparkeringen. Hvis anlægsudgifterne overstiger dette merprovenu, skal parkeringsstrategien af budgetmæssige grunde genforhandles. Dvs. at der blev aftalt en investeringsramme på ca. 1,3 mia. kr. (2008 pl).

Nu 3 år efter parkeringsstrategiens vedtagelse er der grundlag for at gøre status over opfyldelsen af de forudsætninger, der lå til grund for parkeringsstrategien.

Status 2007

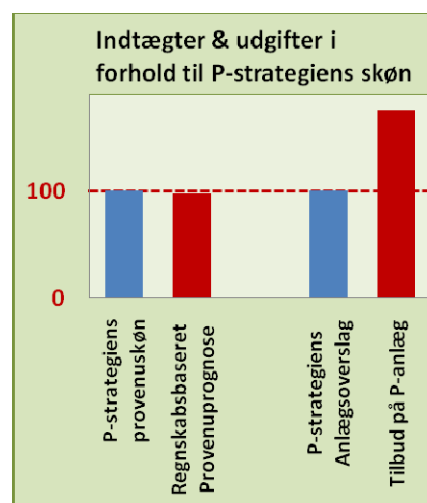
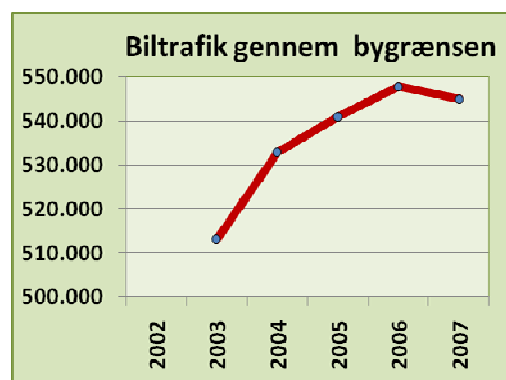
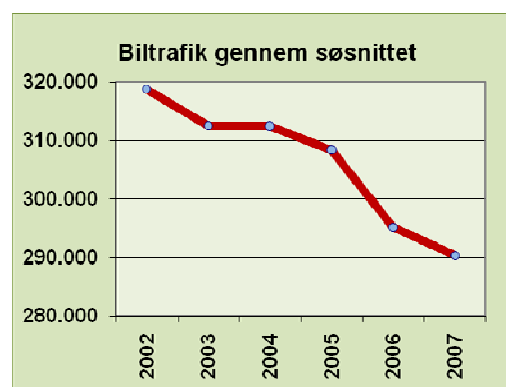
Adfærdsreguleringen fra den udvidede betalingsparkering virker som forudsat. Biltrafikken gennem søsnittet rundt om Indre By er således faldet stærkere i 2006 end i de tidligere år. Derudover er der i 2007 konstateret et fald i biltrafikken over kommunegrænsen.

Ser man på provenuet fra betalingsparkeringen, så er det i Indre By noget lavere end forudsat, hvilket betyder at der er mindre parkering end forventet i parkeringsstrategien. Det er især parkeringen i aftentimerne, der har været lavere. Der er således mindre behov for begrænsning af biltrafikken i aftentimerne end forudsat. I overensstemmelse hermed har Borgerrepræsentationen 1. sept. 2007 sænket parkeringstaksterne i aftentimerne fra hhv. 26 kr. i Rød zone og 15 kr. i Grøn zone til 9 kr., svarende til aftentaksten i de indre brokvarterer – Blå zone.

I den nye Blå betalingszone i de indre brokvarterer svarer merprovenuet derimod ret nøje til det, der er forudsat i parkeringsstrategien. Det samlede provenu fra betalingsparkering forventes på baggrund af regnskabstal fra 2006 og 2007 at ligge ca. 3% under det forudsatte.

I 2007 modtog kommunen tilbud på de 4 første parkeringsanlæg, der har været i offentligt udbud. Tilbuddet på et anlæg i Kastelsvej på Østerbro var så dyrt – ca. 850.000 kr. pr. P-plads – at Borgerrepræsentationen vedtog, at anlægget ikke skulle bygges. De 3 øvrige anlæg med i alt 840 P-pladser er der blevet indgået kontrakt på, selvom gennemsnitsprisen pr. plads ligger på ca. 550.000 kr. (2007 p/1) – hvilket er ca. 70% højere end forudsat i parkeringsstrategien.

De tre P-anlæg ligger i hhv. Leifsgade, Under Elmene og Nørre Allé og koster i alt 476 mio. kr. (2007 p/1).



Kommunen har desuden købt et parkeringsanlæg i Rejsbygade med 80 P-pladser. Anlægget kostede 22,8 mio. kr. (2007 p/l) og blev åbnet den 8. februar 2008.

Kommunen har endvidere indgået en 2 - årig aftale med Amager Centret om brugsret til 250 P-pladser i aften- og nattetimerne, således at beboere i Sundby Nord med beboerlicens kan holde gratis i centrets parkeringsanlæg i aften- og nattetimerne. Ordningen blev iværksat den 17. april 2008.

Teknik- og Miljøudvalget har endelig besluttet hvilke 300 gadeparkeringspladser, der skal nedlægges frem til 2009 og hvilken målsætning, der er for den fremtidige anvendelse af det frigjorte gadeareal. Der er endnu ikke bevilget midler til projektering og indretning af de frigjorte byrum.

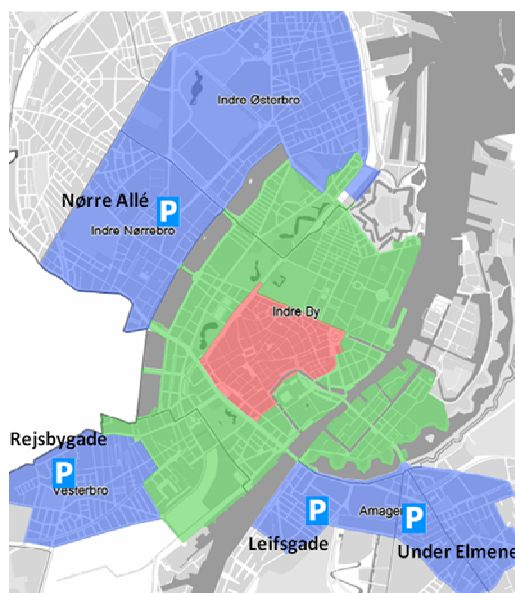
I den gældende parkeringsstrategi er der en anlægsramme på ca. 1.319 mio. kr. På baggrund erfaringerne med merprovenuet i 2006 og 2007 må investeringsrammen nedsættes med 145 mio. kr. til 1.174 mio. kr.

Af den revideret ramme på 1.174 mio. kr. er der disponeret 518 mio. kr. på 920 P-pladser og 47 mio. kr. til bygherrefunktion og undersøgelser. Der vil således indenfor den nedskrevne investeringsramme være ca. 609 mio. kr. tilbage til fremskaffelse af nye parkeringspladser.

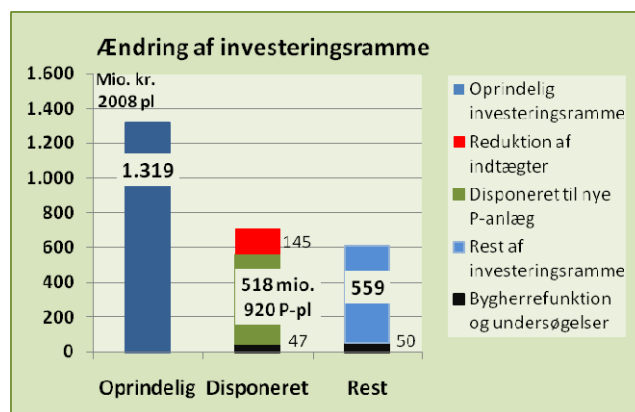
Der er ikke grundlag for at forvente lavere tilbudspriser på de kommende P-anlæg. Det betyder, at de 4.000 P-pladser i fortrinsvis underjordiske P-anlæg ikke kan finansieres indenfor det merprovenu, der fremkommer fra den øgede adfærdsregulering frem til 2014. Der er således på grund af de uventede høje anlægsomkostninger på P-anlæg brug for en revision af parkeringsstrategien. Dette indgår allerede i den politiske budgetaftale for 2008.

Men derudover har Regeringen i aftalen med KL om den kommunale økonomi i 2009 tilkendegivet.....” at den vil søge tilslutning i Folketinget til en ændring i lovgivningen, således at de stigninger i de kommunale parkeringsindtægter, der skyldes generelle takststigninger, udvidelse af eksisterende eller indførelse af nye parkeringszoner eller lignende, vil blive modregnet i den enkelte kommunes tilskud, og fremadrettet tilfalder staten. Udgangspunktet for ændringen vil som tidligere tilkendegivet være niveauet i 2007.”

Såfremt Regeringens intention gennemføres betyder det, at Københavns Kommunes service-ramme nedskrives med nedsættelsen af statens tilskud, hvilket umiddelbart får betydning for kommunens muligheder for at afholde driftsudgifter. Såfremt kommunens indtægter i øvrigt opretholdes, påvirkes muligheden for at afholde anlægsudgifter ikke umiddelbart. Det skal dog bemærkes, at der i forvejen er indført et loft over anlægsudgifter for 2009.



Figur 2 Placering af de 4 første P-anlæg



Regeringens planlagte lovændring vil imidlertid også medføre fordelingsmæssige konsekvenser, idet bortfaldne tilskud er 100% statsfinansierede, mens indtægter fra øget betalingsparkering er 30-50% finansieret af borgere i København og stigninger i beboerlicenser er 100% finansieret af københavnere. Det planlagte regeringsindgreb vil således udover serviceindskrænkningerne betyde, at københavnere mister et tilskud, som skal erstattes af egenbetaling for parkering.

Effektiv udnyttelse af P-kapaciteten

Revisionen af P-strategien tager udgangspunkt i følgende:

- ◆ Målet om etablering af 4.000 nye P-pladser og nedlæggelse af 1.000 gadeparkeringspladser opretholdes.
- ◆ Der arbejdes med en optimering af gadearealet med det formål at fremskaffe flere gadepladser – f.eks. ved skråparkering – på steder, hvor det er muligt samtidigt at forbedre bymiljøet og forholdene for cykelparkeringen.
- ◆ Området for betalingsparkering og etablering af kommunale P-anlæg udvides løbende i overensstemmelse med de behov, der kortlægges gennem parkeringstællinger og statistiske opgørelser af bilejerskabet
- ◆ Der anlægges en ”cost-effectiveness” strategi til fremskaffelse af nye parkeringspladser. Det betyder, at nye P-pladser etableres efter følgende prioritering:
 - ▶ Opklassificering af interne veje i større institutions- og erhvervsområder til offentlige veje, således at disse kan indgå i betalingsområdet.
 - ▶ Etablering af fremskudte gadehjørner på gadestrækninger, således at der kan ses bort fra 10 meter reglen.
 - ▶ Åbning af kommunale P-anlæg under institutioner og lign. til offentlig parkering
 - ▶ Køb af private P-anlæg med lav udnyttelse
 - ▶ Etablering af traditionelle underjordiske P-anlæg i 1-2 plan
 - ▶ Etablering af fuldautomatiske, underjordiske P-anlæg.

Denne prioriteringsrækkefølge er omvendt den, der hidtil har været forudsat i implementering af parkeringsstrategien.

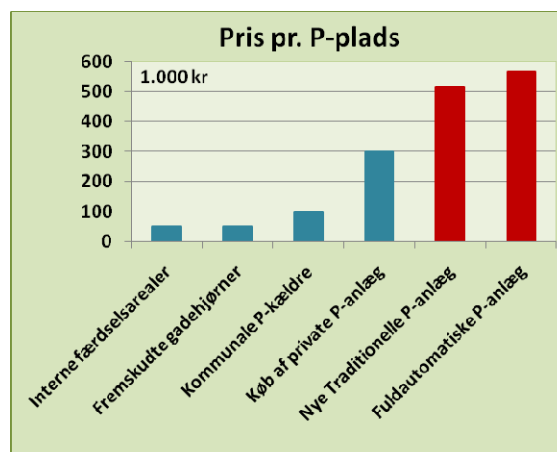
I de indre brokvarterer findes der 2 store erhvervs-/institutionsområder, hvor det i dag ikke er muligt for beboere i området at parkere om natten. Det er De Gamles By på Nørrebro og Den Hvide Kødby på Vesterbro. Inddragelse af færdselsarealerne i disse områder i den Blå betalingszone kan skaffe ca. 400 ekstra pladser til beboerparkering.

En medvirkende faktor til manglen på beboerparkering er den såkaldte 10 meter regel, som af sikkerhedsmæssige grunde gør det forbudt at parkere nærmere end 10 meter fra et gadehjørne. Reglen gælder imidlertid ikke, hvor parkeringen er indpasset som båse i fortovsarealet. Det betyder, at den kan ophæves ved anlæg af fremskudte fortovs-hjørner, som tilmed kan give plads til træer og cykelparkering. Ca. 300 ekstra P-pladser forventes fremskaffet på denne måde.

Ved en række kommunale institutioner som skoler og plejehjem findes der P-pladser, som er etableret på grund af byggelovens krav om parkering i forbindelse med nybyggeri. En del af disse pladser benyttes relativt lidt eller benyttes slet ikke til parkering. Ved at åbne disse P-kældre for offentlig parkering på samme vilkår som for gadeparkering, kan der skaffes ca. 300

ekstra P-pladser. Det forudsætter, at de pågældende institutioners medarbejdere – ligesom kommunens øvrige medarbejdere – ikke får stillet P-plads til rådighed af deres arbejdsgiver.

Endelig findes der et antal private P-kældre, som kun er ganske lidt benyttet. Kommunen har allerede købt et sådant anlæg med 80 pladser ved VEGA for enden af Rejsbygade på Vesterbro. Anlægget er nyrenoveret og fremtræder helt moderne med lys-sætning og videoovervågning. Det er taget i brug 8. februar 2008. Det skønnes, at kommunen kan erhverve yderligere 500 private P-pladser, der i dag ikke benyttes effektivt. Den nærmere omkostning forbundet med overtagelse af private anlæg afhænger naturligvis af forhandlingerne med ejerne, men der er al mulig grund til at forvente, at disse pladser kan erhverves væsentligt billigere end den udgift kommunen vil have ved at bygge selv.



Det skønnes, at det maksimalt vil være muligt at fremskaffe ca. 1.600 ekstra P-pladser, hvor stk-prisen er lavere end de 300.000 kr. (2005 p/l) der var forudsat i parkeringsstrategien. Den samlede udgift til disse ekstra P-pladser skønnes i alt at udgøre ca. 216 mio. kr. Fremskaffelse af yderligere P-pladser må ske enten gennem etablering af egentlige P-anlæg eller ved en nedlæggelse af færre gadeparkeringspladser.

Såfremt udbuddet af P-pladser skal holde trit med stigningen i bilejerskab skal der bygges yderligere 1.560 P-pladser i P-anlæg frem til 2014. Selv med en maksimal udnyttelse af den eksisterende P-kapacitet vil der ikke inden for den politisk vedtagne investeringsramme være midler nok til at finansiere det antal P-pladser, der modsvarer stigningen i beboernes bilejerskab frem til 2014. Såfremt det alternativt lægges til grund at parkeringsindtægterne skal fastfryses på 2007 niveauet, som det er Regeringens intention, mangler der endnu flere midler for at parkeringsbehovet kan opfyldes.

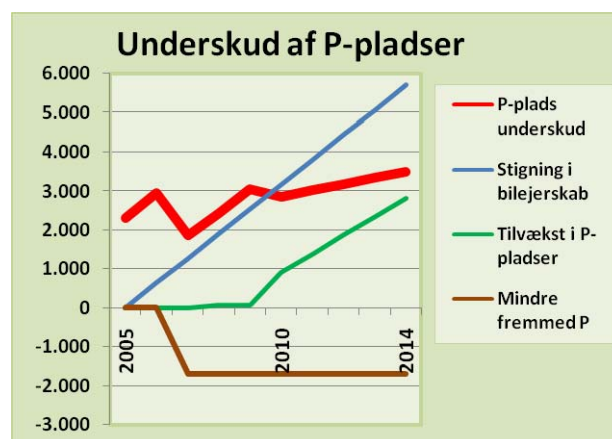
Tages der udgangspunkt i en fastfrysning af parkeringsindtægterne på 2007 niveau mangler der ca. 640 mio. kr.

Den nye situation kan teoretisk imødegås på 4 forskellige måder.

4 teoretiske strategier

Model 0: Den første logiske mulighed er, at man nøjes med at bruge anlægsmidler, svarende til fastfrysning af parkeringsindtægterne på 2007 niveau. Dvs. at man accepterer, at det bliver vanskeligere for beboerne at parkere efterhånden som bilejerskabet stiger. Frem til 2014 øges underskuddet af P-pladser med ca. 1200 P-pladser.

Model 1: Der bevilges et rammeløft på 640 mio. kr., således at der kan bygges 1.560 yderligere P-pladser i P-anlæg frem til 2014 og således at der ikke sker en forværring af den nuværende balance



mellem udbud og efterspørgsel i nogen af bydelene. Det betyder, at parkeringssituationen totalt set holdes uændret eller forbedres frem til 2014 i de områder, hvor der etableres nye P-anlæg.

Model 2: Målet om nedlæggelse af 1.000 gadepladser ændres til nedlæggelse af 1.000 gadepladser og en tilvækst på 1200 P-pladser gennem omlægning af gadearealet. Heraf er de 200 erstatningspladser for P-pladser, der nedlægges til busbaner, cykelstier etc. og 1000 egentlig nye skråparkeringspladser. Reorganiseringen skal så vidt muligt forbedre forholdene for fodgængere, cyklister og parkerende – og samtidig skabe et bedre miljø i byrummene. Denne strategi, som indebærer at der slet ikke bliver færre gadepladser, kan dog ikke øge P-udbuddet i samme takt som bilejerskabet vokser. Det vil således være nødvendigt at bygge 360 P-pladser i P-anlæg og hæve investeringsrammen med ca. 110 mio. kr.

Model 3: Beboernes efterspørgsel efter parkering adfærdsreguleres gennem en forhøjelse af beboerlicensen fra 15 kr./måned til 200 kr./måned i 2010. Der er allerede vedtaget en forhøjelse af beboerlicensen i 2010 fra 15 kr. til 55 kr. pr. måned.

Denne forhøjelse af beboerlicensen skønnes at medføre et fald i efterspørgslen på 2%, svarende til, at der bliver behov for 600 færre P-pladser i de indre brokvarterer.

For at P-udbuddet kan følge med stigningen i bilejerskabet er det endvidere nødvendigt med en forøgelse af investeringsrammen med 320 mio. kr. til finansiering af yderligere 960 P-pladser i P-anlæg.

Der vil komme ekstra indtægterne fra beboerlicenser på ca. 340 mio. kr. frem til 2014. Men da disse sandsynligvis vil blive modregnet 100% i kommunens statslige tilskud er modellen næppe realistisk.

