

TM40 fremme af grøn transport og CO₂-reduktion, bydækkende



Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om fremme af grøn transport og reduktion af CO₂ til Budget 2023.

Indhold

Budgetnotatet indeholder en række initiativer, som forvaltningen vurderer, er realistiske at implementere indenfor en overskuelig tidshorisont og økonomi og med fokus på CO₂-reduktion fra vejtrafikken. Takststigninger for beboerlicens til parkering og timebetaling for parkering samt nedlæggelser af parkeringspladser indgik som initiativer i mobilitetsanalyserne (BR 3. juni 2021). Hertil har forvaltningen udpeget yderligere initiativer, herunder betaling om søndagen og takstjusteringer og miljødifferentiering af erhvervslicenser og erhvervsperiodekort. I valg af initiativerne er der lagt vægt på, om grebene opfylder følgende krav:

- At initiativet i sig selv forventeligt reducerer CO₂-udledning fra vejtrafikken.
- At initiativerne er indenfor Københavns Kommunes handlerum uden behov for ændringer i lovgivning e.l.
- At initiativerne kan realiseres indenfor en overskuelig årrække.
- At initiativerne er økonomisk overkommelige i forhold til effekt.

Ved fuld indfasning af effekten vurderes initiativerne samlet set at give 13.000 – 19.000 tons CO₂-reduktion i København. CO₂-effekten afhænger af, hvilket af de to initiativer for beboerlicenspris der vælges (initiativ 2,1 eller 2,2). Vurderingerne er i øvrigt forbundet med almindelig usikkerhed omkring vurderinger af effekter i fremtiden. Ca. 4000-7500 ton af den samlede CO₂-reduktion vurderes at kunne nås i 2025. Initiativ 5 (foranalyse af nedlæggelse af 12 % af offentlige parkeringspladser til fossile køretøjer) vurderes i sig selv at give 6.900 CO₂-reduktion fra 2029 og frem. Initiativets CO₂-effekt kan dog blive påvirket af, at de øvrige initiativer måske allerede har taget toppen af presset på parkeringskapaciteten. På den måde virker initiativet relativt mindre begrænsende for parkanter. Synergien mellem initiativ 5 og de øvrige initiativer er meningsfuld i forhold til en langsigtet strategi for reduktion af biltrafikken i København da ledig kapacitet har det med at blive optaget. Det ser man fx ser ved motorvejsudvidelser og parkeringsbelægningen i gul betalingszone. For det samledes hovedstadsområde forventes CO₂-effekten af være endnu større idet en del af de reducerede kørte kilometer i bil køres udenfor kommunen.

Budgetnotatets til initiativ 2.1, 2.2, 3 og 4 svarer til initiativerne i budgetnotat TM230 *CO₂-reduktion fra vejtrafik – takststigninger parkeringslicens og timebetaling*. Effekten på CO₂ varierer mellem TM40 og TM230. Dette skyldes, at parkeringsregulering er regulering af adfærd. Ved at indfase prisstigninger langsomt, opleves ændringer langt mindre markante og deraf bliver effekten mindre. Herudover forsvinder en del af effekten



i inflation og almindelige prisstigninger i samfundet. Tidligere erfaringer fra mindre reguleringer af takster for timebetaling og licenser understøtter dette.

Initiativ 1. Betalingsparkering om søndagen (0,2 mio. kr. i service)

I Københavns Kommune betales der ikke for parkering fra kl. 17.00 lørdag til mandag morgen kl. 8.00. For at begrænse adgangen til parkering og trængslen er det muligt også at indføre betalingsparkering om søndagen. Med dette initiativ indføres betalingsparkering i betalingsområdet fra kl. 17.00 lørdag til mandag morgen kl. 8.00. Initiativet forventes at have effekt på korte søndagsture, hvor den gratis parkering kan anspore til at anvende bilen. Initiativet kan øge motivationen til at tage kollektiv trafik eller cykel, når der lørdage og søndage er større arrangementer i København, der typisk skaber trængsel.

Midlerne anvendes til mindre tilpasninger af IT-systemer samt kommunikationsindsats overfor borgerne. Det vil medføre estimerede merindtægter fra betalingsparkering på ca. 27 mio. kr. årligt. Beregningen er behæftet med usikkerhed.

Initiativet estimeres at reducere CO₂-udledningen i Københavns Kommune med ca. 1000 tons og effekten indtræder indenfor det første år efter implementering (estimeret. 1000 tons CO₂-reduktion i 2025). Det vurderes i øvrigt at initiativet samtidig reducerer CO₂-udledningen i omegnskommunerne med ca. 5500 ton CO₂.

Initiativet har ikke konsekvenser for træer eller antallet af bil- eller cykelparkeringspladser

Initiativ 2.1. Differentieret prisstigning på parkeringslicens for beboere for fossile biler (0,4 mio. kr. i service)

Med dette initiativ indføres prisstigninger på parkeringslicenser for beboere for fossilbiler. Det vil medføre øget prisdifferentiering mellem den dyreste licens for de mest brændstofforbrugende køretøjer og den billigste licens for de køretøjer, der er mest brændstoføkonomiske. Beboerlicensen for el- og brintbiler er uændret. Formålet er at øge incitamentet for at skifte til grønnere køretøjer.

Se nedenstående tabel for nuværende takst og forslag til fremtidig takst for beboerlicens.

Tabel 1. Nuværende og forslag til kommende miljødifferentieret beboerlicens

Energiklasse (km/l)	Nuværende forventet pris i 2023 (årlig i kr.)	Forslag til ny pris i 2023 (årlig i kr.)
Elbil, brintbil og elmotorcykel	215	215
Benzin >34,3-20,0 / Diesel >38,6-22,5	1.075	3.225
Benzin 19,9-18,2 / Diesel 22,4-20,5	2.145	6.435
Benzin 18,1-15,4 / Diesel 20,4-17,3	2.145	6.435
Benzin 15,3-0,1 / Diesel 17,2-0,1	4.290	12.870
Beboerlicens forbrug af brændstof ikke registreret	2.145	6.435

Ca. halvdelen af licensholdere forventes at ombytte deres licens, lige inden en eventuel prisstigning træder i kraft. Det kan derfor først forventes, at alle betaler den nye pris i det andet år efter en prisstigning. Beregningerne er behæftet med betydelig usikkerhed. Den forventede effekt af tiltaget vil være et fald i antallet af aktive licenser på ca. 3.200, da det vurderes, at stigningen vil gøre det mindre attraktivt for nogle beboere fortsat at have bil eller at investere i en beboerlicens. Initiativet estimeres at reducere CO₂ med ca. 4.000-6.000 tons efter fuld indfasning af effekten (estimeret. 2.300 - 3.500 tons CO₂-reduktion i 2025) og medføre estimerede merindtægter fra betalingsparkering på ca. 149 mio. kr. årligt, når initiativet er i fuld effekt.



Initiativet har ikke konsekvenser for træer eller antallet af bil- eller cykelparkeringspladser. Initiativet er gensidigt udelukkende med initiativ 2.2.

Initiativ 2.2 Prisstigning på parkeringslicens for beboere for fossile biler til 12.000 kr. pr. år (0,4 mio. kr. i service)

Med dette initiativ indføres prisstigninger på beboerlicenser til fossilbiler, som er ens uanset brændstofforbrug. Der gives derfor kun reduceret pris for beboerlicens til el- og brintkøretøjer. Formålet er at øge incitamentet for at skifte til nulemissionskøretøjer.

Se nedenstående tabel for nuværende takst og forslag til fremtidig takst for beboerlicens.

Tabel 2. Nuværende og forslag til kommende pris for beboerlicens med reduceret pris for el- og brintkøretøjer

Energiklasse (km/l)	Nuværende forventet pris i 2023 (årlig i kr.)	Forslag til ny pris i 2023 (årlig i kr.)
Elbil, brintbil og elmotorcykel	215	215
Benzin >34,3-20,0 / Diesel >38,6-22,5	1.075	12.000
Benzin 19,9-18,2 / Diesel 22,4-20,5	2.145	12.000
Benzin 18,1-15,4 / Diesel 20,4-17,3	2.145	12.000
Benzin 15,3-0,1 / Diesel 17,2-0,1	4.290	12.000
Beboerlicens forbrug af brændstof ikke registreret	2.145	12.000

Ca. halvdelen af licensholdere forventes at ombytte deres licens, lige inden en eventuel prisstigning træder i kraft. Det kan derfor først forventes, at alle betaler den nye pris i det andet år efter en prisstigning. Beregningerne er behæftet med betydelig usikkerhed. Den forventede effekt af tiltaget vil være et fald i antallet af aktive licenser på ca. 8.500, da det vurderes, at stigningen vil gøre det mindre attraktivt for nogle beboere fortsat at have bil eller at investere i en beboerlicens. Initiativet estimeres at reducere CO₂ med ca. 10.000 tons efter fuld indfasning af effekten (estimeret. 5.800 tons CO₂-reduktion i 2025) og medføre estimerede merindtægter fra betalingsparkering på ca. 395 mio. kr. årligt, når initiativet har fuld effekt.

Initiativet har ikke konsekvenser for træer eller antallet af bil- eller cykelparkeringspladser. Initiativet er gensidigt udelukkende med initiativ 2.1.

Initiativ 3. Forhøjelse af timetakster på parkering (0 mio. kr. i service - kun måltal)

Borgerrepræsentationen vedtager årligt justerede takster for betalingsparkering, herunder timetakster og periodekort, som pris- og lønreguleres på baggrund af foregående års takster. Med et periodekort er det billigere at parkere, hvis man skal parkere mere end fem dage ad gangen, end hvis man betaler for parkering fra dag til dag. Det er muligt at beslutte andre takster for betalingsparkering i forbindelse med budgetforhandlingerne ud fra et ønske om at begrænse adgangen til parkering yderligere. Prisstigninger vil bidrage til at gøre det mindre attraktivt at anvende bilen til ærinder, der ender i en parkering i betalingsområdet.

Men initiativet øges taksterne for timeparkering og periodekort med 40 % i forhold til den nuværende forventede takst for 2023 (se tabel 3). Det vil medføre estimerede merindtægter fra betalingsparkering på ca. 5,5 mio. kr. årligt.



Tabel 3. Nuværende timetakster og forslag til kommende timetakster samt periodekort

Takst	Nuværende forventet pris 2023 (årlig i kr.), jf. budgetforslag 2023	Forslag til ny pris pr. 1. januar 2023 (årlig i kr., 2023 p/l)
Timetakst, Rød zone	41	57
Timetakst, Rød zone (aften)	16	22
Timetakst, Rød zone (nat)	5	7
Timetakst, Grøn zone	24	34
Timetakst, Grøn zone (aften)	16	22
Timetakst, Grøn zone (nat)	5	7
Timetakst, Blå zone	15	21
Timetakst, Blå zone (aften)	16	22
Timetakst, Blå zone (nat)	5	7
Timetakst, Gul zone (dag og aften)	12	17
Timetakst, Gul zone (nat)	3	4
Periodekort, Rød zone, pris pr. betalingsdag, min. 5 dage	256	358
Periodekort, Grøn zone, pris pr. betalingsdag, min. 5 dage	148	207
Periodekort, Blå zone, pris pr. betalingsdag, min. 5 dage	94	132
Periodekort, Gul zone, pris pr. Betalingsdag, min. 5 dage	74	104

Initiativet medfører ikke omkostninger til indførelse, men vil medføre merindtægter fra betalingsparkering. Initiativet er skalerbart. Initiativet forventes at reducere CO₂ udledning med ca. 600 tons.

Initiativet har ikke konsekvenser for træer eller antallet af cykel- eller bilparkeringspladser

Initiativ 4. Takstjusteringer og miljødifferentiering af erhvervslicenser og erhvervsperiodekort (0,2 mio. kr. i service)

Der udstedes i dag to typer erhvervslicenser i betalingsområdet, der gælder som betaling for parkering (Erhvervslicens og Erhvervslicens plus) samt erhvervsperiodekort til erhvervskøretøjer hos virksomheder beliggende inden- og udenfor betalingsområdet. For erhvervsperiodekort er det billigere at parkere per dag, hvis der købes parkering til mere end fem dage. Erhvervslicenserne og erhvervsperiodekort er ikke prisdifferentierede efter brændstofforbrug, som det fx gælder for beboerlicenser.

Med dette initiativ indføres der prisdifferentiering afhængig af køretøjets brændstofforbrug på henholdsvis erhvervslicenser, erhvervslicens plus og på erhvervsperiodekort. Formålet er at anspore flere virksomheder til at omstille til mere brændstoføkonomiske køretøjer, hvilket kan reducere CO₂ udledningen. Der tages udgangspunkt i de samme brændstofintervaller, som der gælder for beboerlicenser, og den samme procentmæssige forskel i pris. Den nuværende pris for henholdsvis Erhvervslicens og Erhvervslicens plus udgør den mellemste kategori.

Tabel 4 viser nuværende takst og forslag til fremtidig takst for henholdsvis Erhvervslicens og Erhvervslicens plus.



Tabel 4. Nuværende og forslag tilkommende takster for erhvervslicens og erhvervslicens plus

Brændstofforbrug og Benzin	Brændstofforbrug og Diesel	Erhvervslicens		Erhvervslicens plus	
		Nuværende forventede pris 2023, jf. budgetforslag 2023 (årlig i kr.)	Ny pris pr. 1. juni 2023 (årlig i kr.)	Nuværende forventede pris 2023, jf. budgetforslag 2023 (årlig i kr.)	Ny pris pr. 1. juni 2023 (årlig i kr.)
min. 20,0	min. 22,5	3.325	1.640	10.545	5.270
18,2 - 19,9	20,5 - 22,4	3.325	3.325	10.545	10.545
15,4 - 18,1	17,3 - 20,4	3.325	3.325	10.545	10.545
0,1 - 15,3	0,1 - 17,2	3.325	6.650	10.545	21.090
Køretøjer uden registreret forbrug af brændstof		3.325	3.325	10.545	10.545
Elbil og brintbil*		3.325	215	10.545	215

*Langt størstedelen behøver ikke en licens, da el- og brintbiler parkerer gratis på gadeparkeringspladser

Tabel 5 viser nuværende takst og forslag til kommende takst for erhvervsperiodekort.

Tabel 5. Nuværende takst og forslag til kommende takst for erhvervsperiodekort

Brændstofforbrug Benzin	Brændstofforbrug Diesel	Erhvervsperiodekort (1-4 dage)		Erhvervsperiodekort (5+ dage)	
		Nuværende forventede pris 2023, jf. budgetforslag 2023 (pr. dag i kr.)	Pris fra 1. juni 2023 (Pr. dag i kr.)	Nuværende forventede pris 2023, jf. budgetforslag 2023 (pr. dag i kr.)	Pris fra 1. juni 2023 (Pr. dag i kr.)
min. 20,0	min. 22,5	104	52	70	35
18,2 - 19,9	20,5 - 22,4	104	104	70	70
15,4 - 18,1	17,3 - 20,4	104	104	70	70
0,1 - 15,3	0,1 - 17,2	104	208	70	140
Køretøjer uden registreret forbrug af brændstof		104	104	70	70
Elbil og brintbil		0	0	0	0

Initiativet er skalerbart idet, der kan vedtages andre takster eller større spænd i prisdifferentieringen.

Initiativet estimeres at reducere CO₂ med ca. 600 tons efter fuld indfasning af effekten (estimeret. 200 tons CO₂-reduktion i 2025).

Initiativet har ikke konsekvenser for træer eller antallet af bil- og cykelparkeringspladser.

Initiativ 5. Foranalyse vedr. nedlæggelse af 12 % af de offentlige parkeringspladser til fossile køretøjer (1,4 mio. kr. i anlæg)



Initiativet består af en foranalyse og dispositionsforslag for nedlæggelse af 12 % af kommunens kantstensparkeringspladser (ca. 15.000 pladser). Analysen skal kortlægge, hvor parkeringspladser kan nedlægges eller omprioriteres, så det blandt andet øger trafikikkerheden, skaber bedre byrum og plads til andre byrumsfunktioner. Herudover skal analysen afdække, hvor meget det kræver af anlægsomkostninger, og hvordan sidstnævnte kan minimeres fx ved koordinering af andre kommunale anlægsprojekter.

Nedlæggelse af 15.000 parkeringspladser frigør ca. 150.000-165.000 m² areal mellem husene, der kan anvendes til andre formål.

Nedlæggelse af parkering i betalingsområdet er forbundet med indtægtstab, som afhænger af, hvor mange p-pladser der nedlægges i hver takstzone i betalingsområdet. I henhold til regler om modregning af indtægter vil det kun have betydning for servicemåltallet, der bliver lavere 1:1 i forhold til tabte indtægter.

Da plan for nedlæggelse indledningsvist konkretiseres i en foranalyse og et dispositionsforslag, kan den endelige plan for nedlæggelse først besluttes og finansieres med Budget 2024. Der skal bl.a. afsættes anlægsmidler til at fjerne og omdanne parkeringspladser.

Forventede CO₂-effekt ved fuld indfasning er ca. 6.900 ton. Effekt forventes at indtræde løbende med fuld effekt efter 3-5 år, således at fuld effekt kan opnås i ca. 2028.

Foranalysen i sig selv har ingen konsekvenser for træer eller bil- og cykelparkeringspladser.

Økonomi

Initiativerne har samlede estimerede anlægsudgifter på i alt 1,4 mio. kr. i 2023. Initiativerne har estimerede serviceudgifter på 0,8 mio. kr. i 2023.

Initiativ 1, 2.1, 2.2 og 3 forventes ibrugtaget i januar 2023. Initiativ 4 forventes ibrugtaget i juni 2023. Initiativ 5 forventes ibrugtaget i august 2023.

Eksekvering af anlægsprojekter i 2023 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i 2023.

Tabel 6. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styrings- område	2023	2024	2025	2026	I alt
<i>Initiativ 1. Betalingsparkering om søndagen</i>						
- IT-ændringer og kommunikation	Service	200				200
- Parkeringsindtægter	Service	- 27.700	- 27.700	- 27.700	- 27.700	-110.800
- Statslig modregning af parkeringsindtægter	Finansposter	27.700	27.700	27.700	27.700	110.800
Initiativ 1 i alt		200	0	0	0	200
<i>Initiativ 2.1 Takstjusteringer på beboerlicenser (differentieret)</i>						
- Kommunikation og håndtering af licenser	Service	400				400
- Parkeringsindtægter	Service	-74.550	-149.100	-149.100	-149.100	-521.850
- Statslig modregning af parkeringsindtægter	Finansposter	74.550	149.100	149.100	149.100	521.850
Initiativ 2.1 i alt		400	0	0	0	400



<i>Initiativ 2.2 Takstjusteringer på beboerlicenser (flad pris for fossilbiler)</i>						
- Kommunikation og håndtering af licenser	Service	400				400
- Parkeringsindtægter	Service	-197.620	-395.241	-395.241	-395.241	-1.383.342
- Statslig modregning af parkeringsindtægter	Finansposter	197.620	395.241	395.241	395.241	1.383.342
Initiativ 2.2 i alt		400	0	0	0	400
<i>Initiativ 3. Takstjusteringer på timebetaling og periodekort</i>						
- Parkeringsindtægter	Service	-5.512	-5.512	-5.512	-5.512	-22.048
- Statslig modregning af parkeringsindtægter	Finansposter	5.512	5.512	5.512	5.512	22.048
Initiativ 3 i alt		0	0	0	0	0
<i>Initiativ 4. Miljødifferentiering af erhvervslicenser og erhvervsperiodekort</i>						
IT tekniske ændringer	Service	200				200
- Parkeringsindtægter	Service		-2.365	-2.030	-1.690	-6.085
- Statslig modregning af parkeringsindtægter	Finansposter		2.365	2.030	1.690	6.085
Initiativ 4 i alt		200	0	0	0	200
<i>Initiativ 5. Nedlæggelse af 12 % af parkeringspladser til fossile køretøjer</i>						
- Foranalyse og Kortlægning	Anlæg	1.000				1.000
- Projektledelse	Anlæg	400				400
Initiativ 5 i alt		1.400	0	0	0	1.400
Udgifter i alt, alle initiativer		2.200	0	0	0	2.200

Tabel 7 Oversigt over skønnede CO₂effekter af budgetnotatet

Kilde til reduktion	Reduktion i 2025 (ton CO ₂ e)	Reduktion ved fuld indfasning (ton CO ₂ e)
Initiativ 1,	1.000	1.000
Initiativ 2.1	2.300-3.500	4.000-6.000
Initiativ 2.2	5.800	10.000
Initiativ 3	600	600
Initiativ 4	200	600
Initiativ 5	0	6.900
I alt	4.000-7.500	13.000-19.000

Note: CO₂-effekter for initiativ 1 og 3 er vurderet på baggrund af analyser fortaget af eksterne rådgivere. CO₂e-effekter af initiativ 2 er vurderet på baggrund af erfaringer fra tidligere prisreguleringer på timetakster.

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering af initiativerne er, at de er relativt ukomplicerede, og der er derfor ikke afsat midler til risikotillæg.

Bevillingstekniske oplysninger

Reglerne for statens modregning af kommunens parkeringsindtægter betyder, at mer- og mindreindtægter fra betalingsparkering som udgangspunkt skal afregnes med staten og derfor ikke har finansiell betydning for Københavns Kommune. Mer-/mindreindtægterne vil dog påvirke servicemåltallet med 1:1.



Table 8. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg (1.000 kr. - 2023 p/l)	Udvalg	Bevilgning	2023	2024	2025	2026	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>								
- Projektering, initiativ 5	TMU	2000	1.000				1.000	1.000*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 5	TMU	2000	400				400	400*
Anlægsudgifter i alt			1.400	0	0	0	1.400	1.400*
<i>Serviceudgifter</i>								
- Service, initiativ 1	TMU	1000	200				200	
- Service, initiativ 2.1/2.2	TMU	1000	400				400	
- Service, initiativ 4	TMU	1000	200				200	
Serviceudgifter i alt			800	0	0	0	800	
<i>Afledte servicemåltalseffekter</i>								
Parkeringsindtægter, initiativ 1	TMU	1010	- 27.700	- 27.700	- 27.700	- 27.700	-110.800	
Parkeringsindtægter, initiativ 2.1	TMU	1010	-74.550	-149.100	-149.100	-149.100	-521.850	
Parkeringsindtægter, initiativ 2.2	TMU	1010	-197.620	-395.241	-395.241	-395.241	-1.383.342	
Parkeringsindtægter, initiativ 3	TMU	1010	-5.512	-5.512	-5.512	-5.512	-22.048	
Parkeringsindtægter, initiativ 4	TMU	1010		-2.365	-2.030	-1.690	-6.085	
Afledte servicemåltalseffekter i alt (v. vedtagelse af 2.1)			-107.762	-184.647	-184.314	-183.980	-660.703	
Afledte servicemåltalseffekter i alt (v. vedtagelse af 2.2)			-230.832	-430.788	-430.455	-430.121	-1.522.195	
<i>Finansposter</i>								
- Statslig modregning af parkeringsindtægter, initiativ 1	ØU	2500	27.700	27.700	27.700	27.700	110.800	
- Statslig modregning af parkeringsindtægter, initiativ 2.1	ØU	2500	74.550	149.100	149.100	149.100	521.850	
- Statslig modregning af parkeringsindtægter, initiativ 2.2	ØU	2500	197.620	395.241	395.241	395.241	1.383.342	



- Statslig modregning af parkeringsindtægter, initiativ 3	ØU	2500	5.512	5.512	5.512	5.512	22.048	
- Statslig modregning af parkeringsindtægter, Initiativ 4	ØU	2500		2.365	2.030	1.690	6.085	
Finansposter i alt (v. vedtagelse af 2.1)			107.762	184.647	184.314	183.980	660.703	
Finansposter i alt (v. vedtagelse af 2.2)			230.832	430.788	430.455	430.121	1.522.195	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende					X
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/Kgs. Enghave	Valby	Amager Øst	
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest	

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X
IT-projekt (KIT)		X

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til de konkrete initiativer, som er indeholdt i dette budgetnotat.

Bilag

Bilag 1. Oversigt over initiativernes CO2-reduktion

Bilag 1. Oversigt over initiativernes CO₂-reduktion – bilag til TM40

Oversigt over initiativernes effekter og indfasningsprofil i forhold til reduktion af CO₂-udledningen fra vejtrafikken

Initiativerne vurderes samlet set at give **13.000 – 19.000 tons CO₂-reduktion i København**. CO₂-effekten afhænger af, hvilket af de to initiativer for beboerlicenspris der vælges (initiativ 2,1 eller 2,2). Vurderingerne er forbundet med almindelig usikkerhed omkring vurderinger af effekter i fremtiden. **Ca. 4000-7500 ton af den samlede CO₂-reduktion vurderes at kunne nås i 2025**. Initiativ 5 (foranalyse af nedlæggelse af 12 % af offentlige parkeringspladser til fossile køretøjer) vurderes i sig selv at give 6.900 CO₂-reduktion fra 2029 og frem. Initiativets CO₂-effekt kan dog blive påvirket af, at de øvrige initiativer måske allerede har taget toppen af presset på parkeringskapaciteten. På den måde virker initiativet relativt mindre begrænsende for parkanter. Synergien mellem initiativ 5 og de øvrige initiativer er meningsfuld i forhold til en langsigtet strategi for reduktion af biltrafikken i København, da ledig kapacitet har det med at blive optaget.

Initiativ	Økonomi	Estimeret tid til anlæg / implementering samt effekt	CO ₂ -effekt i 2025 (ved finansiering med Budget 2023)	CO ₂ -effekt årligt ved fuld indfasning (ved finansiering med Budget 2023)
1 Betalingssparkering om søndagen	0,2 mio. kr. i serviceomkostninger og ca. 27,7 mio. kr. årligt i merindtægter fra betalingssparkering*	Kan implementeres på 2-3 måneder CO ₂ -effekten forventes at træde i kraft inden for det første år efter implementering	Ca. 1000 tons Det vurderes i øvrigt at initiativet samtidig reducerer CO ₂ -udledningen i omegnskommunerne med ca. 5500 ton CO ₂ .	Ca. 1000 tons (effekt fuldt indfaset i løbet af det første år) Det vurderes i øvrigt at initiativet samtidig reducerer CO ₂ -udledningen i omegnskommunerne med ca. 5500 ton CO ₂ .
2,1 Differentieret prisstigning på parkeringslicens for beboere for fossile biler	0,4 mio. kr. i serviceomkostninger og ca. 149 mio. kr. årligt i merindtægter fra betalingssparkering*.	Kan implementeres på 2-3 måneder. CO ₂ -effekten forventes indfaset over ca. syv år. Efter to års indfasning vurderes effekten at være ca. 58 % af det angivne.	Ca. 2300-3500 tons	Ca. 4000-6000 tons CO ₂ -reduktion i 2029

<p>2,2</p> <p>Prisstigning på parkeringslicens for beboere for fossile biler til 12.000 kr. pr. år</p>	<p>0,4 mio. kr. i serviceomkostninger og ca. 198 mio. kr. årligt i merindtægter fra betalingsparkering*.</p>	<p>Kan implementeres på 2-3 måneder.</p> <p>CO₂-effekten forventes indfaset over ca. syv år. Efter to års indfasning vurderes effekten at være ca. 58 % af det angivne.</p>	<p>Estimeret. 5.800 tons CO₂-reduktion i 2025</p>	<p>Estimeret. 10.000 tons CO₂-reduktion i 2029</p>
<p>3</p> <p>Forhøjelse af timetakster på parkering</p>	<p>0 mio. kr. i serviceomkostninger og ca. 5,5 mio. kr. årligt i merindtægter fra betalingsparkering*</p>	<p>Kan implementeres på 2-3 måneder.</p> <p>CO₂-effekten forventes at træde i kraft inden for det første år efter implementering.</p>	<p>600 tons ved 40 % forhøjelse af timeparkeringstakst</p>	<p>600 tons ved 40%forhøjelse af timeparkeringstakst</p> <p>(effekt fuldt indfaset i løbet af det første år)</p>
<p>4</p> <p>Takstjusteringer og miljødifferentiering af erhvervsperiodekort)</p>	<p>0,2 mio. kr. og ca. 2,3 mio. kr. årligt i merindtægter fra betalingsparkering* fra 2024 (merindtægter aftager i takt med udviklingen i antallet af grønnere køretøjer)</p>	<p>Kan implementeres på 2-3 måneder.</p> <p>CO₂-effekten forventes indfaset over ca. syv år. Efter to års indfasning vurderes effekten at være ca. 58 % af det angivne.</p>	<p>Ca. 200 tons</p>	<p>Ca. 600 tons CO₂-reduktion i 2029</p>
<p>5</p> <p>Nedlæggelse af 12 % af de offentlige parkeringspladser til fossile køretøjer</p>	<p>Foranalyse af nedlæggelse af 12 % af de offentlige parkeringspladser til fossile biler (15.000 pladser)</p> <p>Ca. 1,4 mio. kr. + anlæg.</p>	<p>Initiativet er en foranalyse, hvorfor der først kan iværksættes anlæg med Budget 24 - dermed ingen effekt i 2025.</p> <p>Effekt efter anlæg forventes at indtræde løbende med fuld effekt efter 3-5 år.</p> <p>Dvs. fuld effekt kan opnås i ca. 2028.</p>	<p>0 tons</p>	<p>Ca. 6.900 tons</p> <p>(fra 2028 og frem)</p>

* I henhold til regler om modregning af indtægter har kommunen fra 1. januar 2020 afleveret alle indtægter fra betalingsparkering, som ligger over 320 kr. pr. indbygger i kommunen til staten i form af modregning i bloktilskuddet. Hvis kommunens indtægter øges (fx ved takstforhøjelser eller udvidelse af betalingsområdet) tilfalder merindtægten reelt staten. Indtægterne har dog betydning for kommunens servicemåltal i forholdet 1:1.