



## Notat

Til Teknik- og Miljøudvalget

### Faktaark og handlemuligheder: Ændring af takststrukturen på parkeringsområdet

#### Resumé

Teknik- og Miljøudvalget orienteres om, at Teknik- og Miljøforvaltningen har udarbejdet en samlet analyse, der indeholder faktaark og handlemuligheder på parkeringsområdet, som opfølgning på en hensigtserklæring fra Budget 2024.

#### Sagsfremstilling

I aftale om Budget 2024 (A, B, C, F, L, O og V) indgår følgende hensigtserklæring på parkeringsområdet:

*Der bliver flere københavnere og flere biler i byen, og det er ikke muligt at sikre kommunale pladser, herunder i p-kældre, til de mange biler, som københavnere forventes at ville have i fremtiden. Den nuværende parkeringstakststruktur understøtter ikke i tilstrækkelig grad den grønne omstilling og klimahensyn, at sikre parkeringspladser til de københavnere, som har behov, samt at begrænse trængslen fra lokale og udefrakommende biler. Derfor er parterne enige om at se på en gennemgribende reform af takststrukturen på parkeringsområdet, herunder ift. takster for søn- og helligdage, gadeparkering og beboerlicenser i budget 25, i forlængelse af de igangværende screeninger på parkeringsområdet.*

Den 1. marts 2024 blev Teknik- og Miljøudvalget orienteret via TMU-portalen om, at Teknik- og Miljøforvaltningen havde udarbejdet en række faktaark som første led af arbejdet med hensigtserklæringen.

Efterfølgende har Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejdet en række handlemuligheder.

Analysen, som indeholder faktaark og handlemuligheder, ligger samlet som bilag til orienteringen.

#### Politisk handlerum

Et eller flere udvalgsmedlemmer kan hæve sagen til en beslutningssag, så den behandles på et kommende møde i Teknik- og Miljøudvalget.

Udvalget kan desuden bestille budgetnotater til forhandlinger om Budget 2025 på baggrund af enkelte handlemuligheder eller kombinationer af handlemuligheder.

07-05-2024

Sagsnummer i F2  
2024 - 860

Dokumentnummer i F2  
137780

Sagsnummer i eDoc  
2024-0012782

Bygge-, Parkerings- og Miljømyndighed

Njalsgade 13  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452

### **Videre proces**

De budgetnotater, som bliver bestilt på baggrund af analysen, vil indgå i forhandlingerne om Budget 2025.

Lena Kongsbach

Vicedirektør

# Takststruktur på parkeringsområdet - faktaark og handlemuligheder



Teknik- og Miljøforvaltningen  
Maj 2024

<b>Indholdsfortegnelse</b>		<b>Side- tal</b>
<b>Baggrund og opbygning</b>		3
<b>Faktaark</b>		
a	Overblik: Den samlede parkeringsøkonomi	
	i. Timebetaling, periodekort og licenser	4
	ii. Afgifter	6
	iii. Budgetmodel for betalingsparkering	7
b	Takster	
	i. Licenser	8
	ii. Timetakster	9
	iii. Parkeringsafgifter	10
c	Øvrig regulering	
	i. P-zoner: Betalingszoner og tidsbegrænsede zoner	11
	ii. Reserverede pladser	12
	iii. Lokale restriktioner	13
	iv. Udvikling i antal parkeringspladser	14
d	Datagrundlag	
	i. Data for indpendling til KK	15
	ii. Data for parkeringsbelægning	16
	iii. Data om udvikling i antal biler	19
	iv. Køretøjer, der kræver opladning	20
	v. Analyser	21
e	Historik og retsgrundlag	22
f	Parkeringsdeklarationer	
	i. Antal	23
	ii. Fordeling af ejere	24
	iii. Økonomisk konsekvens	25
	iv. Juridiske forhold + bilag	26
<b>Handlemuligheder</b>		
P-pladser til københavnere med behov		
	1. Reservering af til køretøjer med beboerlicens	33
	2. Pris på beboerlicens reguleres efter belægningsgrad i området	34
	3. Indførelse af ny billigere beboerlicensstype, som kun gælder aften, nat og weekend	35
	4. Opjustering af pris på 2. beboerlicens pr. husstand	36
	5. Begrænsning af antal beboerlicenser (Amsterdam-model)	37
	6. Justering af det område beboerlicensen kan anvendes	38
	7. Licens til nulemissionskøretøj gælder i nabozoner for lettere adgang til ladestanderne	39
	8. Justering af pris på licenser til debiler	40
	9. Leje af p-pladser i private anlæg	41
Begrænse trængslen fra lokale og udefrakommende biler		
	10. Scenarier for øget timebetaling	42
	11. Progressiv betaling	43
	12. Søn- og helligdagsbetaling	44
	13. Timetaksten reguleres efter udbud og efterspørgsel	45
	14. Timetaksten reguleres efter køretøjstyper	46
	15. Betalingszoner udvides til at omfatte hele byen	47
Grøn omstilling		
	16. Zonerreservation til nulemissionskøretøjer	48
	17. Revision af beboerlicens kategorier mht. klimabelastning	49
<b>Bilag</b>		
	1. Status på parkeringsanlæggene under Langebro og i Landgreven	50
	2. Status på screening for p-anlæg i brokvarterene	52
	3. Status på screening af leje af private parkeringspladser	56

# Baggrund og opbygning: Reform af takststrukturen på parkeringsområdet

## Baggrund

I Budget 2024 blev parterne bag aftalen enige om at se på en gennemgribende reform af takststrukturen på parkeringsområdet.

### Hensigtserklæring fra Budget 2024

“Der bliver flere københavnere og flere biler i byen, og det er ikke muligt at sikre kommunale pladser, herunder i p-kældre, til de mange biler, som københavnere forventes at ville have i fremtiden. Den nuværende parkeringstakststruktur understøtter ikke i tilstrækkelig grad den grønne omstilling og klimahensyn, at sikre parkeringspladser til de københavnere, som har behov, samt at begrænse trængslen fra lokale og udefrakommende biler. Derfor er parterne enige om at se på en gennemgribende reform af takststrukturen på parkeringsområdet, herunder ift. takster for søn- og helligdage, gadeparkering og beboerlicenser i budget 25, i forlængelse af de igangværende screeninger på parkeringsområdet.

Partierne bag Principaftalen er enige om 2-3 parkeringshuse. Forvaltningerne skal fremlægge forslag til konkrete placeringer og projekter til forhandlingerne om budget 2025.”

## Opbygning

Rapporten er bygget op om 20 faktaark om parkering og efterfølgende 17 handlemuligheder.

Faktaarkene skal give en overskuelig præsentation af væsentlig faktuel information om parkeringsområdet.

Handlemulighederne skal give et overblik over potentielle muligheder for politisk handling med udgangspunkt i de retninger, som er sat i hensigtserklæringen. Det vil sige, at forvaltningen har koncentreret sig om at skitsere handlemuligheder med udgangspunkt i den grønne omstilling/klimahensyn, at sikre parkeringspladser til de københavnere, som har behov samt at begrænse trængslen fra lokale og udefrakommende biler. De konkrete fokusområder, som er nævnt i hensigtserklæringen, indgår under handlemulighederne: Takster for søn- og helligdage, gadeparkering og beboerlicenser.

Slutteligt er tre bilag, der indeholder status på initiativer, som også nævnes i hensigtserklæringen. Bilagene omhandler diverse igangværende screeninger på parkeringsområdet: status på screening af leje af private parkeringspladser (herunder statslige), status på parkeringsanlæggene under Langebro og Landgreven og status på screening af brokvartererne for muligheder for at anlægge parkeringsanlæg.

## Faktaark: a. Overblik over den samlede parkeringsøkonomi

### i. Timebetaling, periodekort og licenser

Tabellen nedenfor viser kommunens bruttoindtægter fra betalingsparkering. Dette inkluderer timebetaling samt beboerlicenser og andre licenstyper. En licens kan udstedes i en periode på op til et år.

Mio. kr., lb. priser	R2017	R2018	R2019	R2020	R2021	R2022	R2023	B2024	B2025
Timebetaling	-422	-424	-434	-383	-391	-401	-392	-375	-361
Beboerlicenser mv.	-40	-33	-36	-91	-98	-93	-107	-115	-110
<b>Bruttoindtægter</b>	<b>-462</b>	<b>-457</b>	<b>-470</b>	<b>-474</b>	<b>-489</b>	<b>-494</b>	<b>-499</b>	<b>-489*</b>	<b>-471</b>

\* Forudsat, at Borgerrepræsentationen godkender 1. sag med bevillingsmæssige ændringer, som behandles den 30. maj, 2024.

Udviklingen i bruttoindtægterne afspejler såvel udvikling i parkeringsbelægning som politiske beslutninger om ændringer i taksterne, zonerne og pladsantallet.

Hvad angår parkeringsbelægningen skal bemærkes, at udviklingen i 2020 og 2021 særligt er påvirket af COVID-19-nedlukningerne, hvilket vurderes afspejlet i faldet i timebetalingen i de pågældende år.

I forbindelse med budgetaftaler er der løbende foretaget ændringer angående takster og pladsantal. Særligt skal bemærkes, at der med Budget 2020 blev foretaget forhøjelser af beboerlicenserne, som vurderes afspejlet i udviklingen mellem 2019 og 2020 i ovenstående tabel. Derudover blev gratis parkering for nulemissionskøretøjer afskaffet med Budget 2024, og indtægtsbudgettet justeret som følge heraf. Trods dette falder indtægtsbudgettet i 2024 og 2025 set i forhold til regnskabet for 2023. Dette skyldes ændringer af parkeringspladserne, som har konsekvenser for indtægtsbudgettet i de kommende år. Således konverteres 600 pladser i Middelalderbyen (erstatningspladser lejes), initiativer vedr. ladeinfrastruktur implementeres (herunder tidsbegrænsning på elbilpladser med opladning), og Toldbodgade fredeliggøres.

#### Afregningsmodel med staten

Siden 2011 har kommunen som følge af ny lovgivning skulle aflevere en vis andel af sine indtægter fra betalingsparkering til staten via modregning i bloktilskuddet. Loven blev indført for at begrænse kommunerne mulighed for at benytte betalingsparkering som selvstændig indtægtskilde.

Afregningsmodellen er siden blev ændret ad flere omgange, hvilket har medført en stadig større modregning i bloktilskuddet.

Den nuværende afregningsmodellen trådte i kraft i 2020 med virkning fra og med regnskab 2019. Modellen beskriver, at kommunen får modregnet alle indtægter, der ligger over 345 kr. pr. indbygger (2023-niveau). Konkret sker der modregning for det foregående regnskabsårs parkeringsindtægter i det følgende års bloktilskud. Det skal bemærkes, at modregningen kun har finansiel effekt og således ikke påvirker servicemåltallet. Således genererer stigende indtægter et øget servicemåltal, mens faldende indtægter omvendt medfører et lavere måltal.

Tabellen viser modregningen sat i forhold til bruttoindtægten det pågældende år samt den afledte servicemåltalseffekt.

Mio. kr., lb. priser	R2017	R2018	R2019	R2020	R2021	R2022	R2023	B2024	B2025
Bruttoindtægter	-462	-457	-470	-474	-489	-494	-499	-489*	-470
Modregning i bloktilskuddet	47	107	128	274	271	277	273	250	218
<b>Nettoindtægter</b>	<b>-415</b>	<b>-350</b>	<b>-342</b>	<b>-200</b>	<b>-218</b>	<b>-217</b>	<b>-226</b>	<b>-239</b>	<b>-253</b>
<b>Service-måltalseffekt</b>	<b>462</b>	<b>457</b>	<b>470</b>	<b>474</b>	<b>489</b>	<b>494</b>	<b>499</b>	<b>489</b>	<b>470</b>

\* Forudsat, at Borgerrepræsentationen godkender 1. sag med bevillingsmæssige ændringer, som behandles den 30. maj, 2024.

Note: Modregningen i 2023-2025 er baseret på foreløbig beregning.

## Faktaark: a. Overblik over den samlede parkeringsøkonomi

### ii. Afgifter

Tabellen nedenfor viser udviklingen i antal pålagte parkeringsafgifter samt bruttoindtægter fra pålæggelsen af afgifterne. Det bemærkes, at stigningen fra regnskab 2023 til budget 2024 primært er forårsaget af implementering af de 15 nye tidsbegrænsede zoner.

	R2017	R2018	R2019	R2020	R2021	R2022	R2023	B2024	B2025
Antal pålagte afgifter	310.298	307.767	332.713	227.459	245.548	301.439	297.923	-	-
Bruttoindtægter*	-159	-160	-171	-117	-145	-157	-150	-201	-201

\*Mio. kr., løbende priser

Varetagelse af parkeringskontrol inden for kommunens grænser er en myndighedsopgave, som Københavns Kommune varetager på vegne af Rigspolitiet. Derfor afregnes en del af de betalte indtægter fra parkeringsafgifter med Rigspolitiet. Den seneste model er fra 2020 og medfører, at kommunen skal aflevere halvdelen af de indtægter, der overstiger et årligt bundfradrag på 26,7 mio. kr. (2024 p/l).

Kommunens indtægter fra parkeringsafgifter har både finansiell effekt og måltalseffekt. Nettoindtægten svarer således til måltalseffekten. Tabellen nedenfor viser afregningen sat i forhold til bruttoindtægten.

Mio. kr., lb. priser	R2017	R2018	R2019	R2020	R2021	R2022	R2023	B2024	B2025
Bruttoindtægter	-159	-160	-171	-117	-145	-157	-150	-201	-201
Afregning til Rigspolitiet	52	55	58	42	55	57	60	86	86
<b>Nettoindtægter/serVICEMÅLTALSEFFEKT</b>	<b>-107</b>	<b>-105</b>	<b>-113</b>	<b>-75</b>	<b>-90</b>	<b>-100</b>	<b>-90</b>	<b>-115</b>	<b>-115</b>

På området for afgifter er der ikke udarbejdet en egentlig budgetmodel. Indtægterne er desuden ikke underlagt pris- og lønfremskrivning, da afgiftens størrelse er fastsat ved lov og ikke reguleres fra år til år. Ændringer i budgettet er således udtryk for politisk prioritering af tiltag til øget kontrol eller udvidelse af betalingszoner og tidsbegrænsede zoner.



## **Faktaark: a. Overblik over den samlede parkeringsøkonomi**

### **iii. Budgetmodel for betalingsparkering**

Indtægter fra betalingsparkering og parkeringsafgifter budgetlægges og bogføres på Teknik- og Miljøudvalgets serviceramme. Over årene er der set store ændringer i parkeringsaktiviteten – f.eks. som følge af nye trafikmønstre, COVID-19 samt midlertidige og permanente ændringer i antallet af parkeringspladser. Disse ændringer har i nogle år haft stor påvirkning på udvalgets økonomi. Borgerrepræsentationen vedtog derfor med Budget 2020 (justeret med Indkaldelsescirkulæret til Budget 2023) at indføre en budgetmodel for indtægter fra betalingsparkering, så indtægtsniveauet for betalingsparkering fastlægges med udgangspunkt i udviklingen i aktivitetsniveauet.

Konkret fastlægges indtægtsniveauet for det kommende år på grundlag af aktiviteten i indeværende års første fire måneder set i forhold til disse måneders gennemsnitlige andel af aktiviteten i de to foregående år. Dog korrigeres der for eventuelle pladser nedlagt udenfor forhandlingerne (f.eks. i forbindelse med indstillinger), såfremt disse sager medfører mindreindtægter på over 0,2 mio. kr. årligt. Sådanne mindreindtægter skal således dækkes indenfor udvalgets egen ramme.

Budgetmodellen har medført, at budgettet løbende tilpasses som følge af aktivitetsudviklingen fra år til år. Det bemærkes dog, at der stadig kan opstå større budgetafvigelse, som følge af evt. ekstraordinære omstændigheder, som det f.eks. var tilfældet med COVID-19-perioden eller blot som følge af større ændringer i aktiviteten fra år til år, som det f.eks. var tilfældet i de seneste år med gratis parkering for nulemissionskøretøjer. Mindreindtægter i forhold til budgettet medfører, at udvalget som udgangspunkt skal søge at dække indtægterne gennem mindreforbrug eller besparelser andre steder inden for udvalgets ramme på service. Da der alene er tale om en servicemåltalsudfordring, er der dog praksis for, at udvalget får dækket udfordringen, såfremt der opstår ledigt servicemåltal andetsteds i kommunen. Omvendt er der også praksis for, at udvalget ikke kan disponere over eventuelle merindtægter på området. Ligeledes korrigeres udvalgets overførselsadgang i forbindelse med regnskabsaflæggelsen således, at udvalgets overførselsadgang for de øvrige opgaveområder på service ikke påvirkes af evt. mer- eller mindreindtægter på betalingsparkering.

## Faktaark: b. Takster

### i. Licenser

Det bemærkes, at der for betalingsparkering findes en budgetmodel, beskrevet i faktaark aii.

Kommunen udsteder en række licenser og periodekort til udvalgte brugergrupper, som er besluttet af Borgerrepræsentationen. Prisen på beboerlicenserne, som udgør det største antal, har siden 2017 været differentieret i forhold til brændstofforbrug og drivmiddel. Priserne justeres årligt jf. pris- og lønfremskrivninger og med jævne mellemrum, som udløber af budgetaftaler.

Tabellen viser også, hvor mange licenser i de enkelte kategorier, der er udstedt pr. 1. marts 2024 og hvor stor en andel de enkelte beboerlicens kategorier udgør af alle beboerlicenser.

Takst	Beløb i kr. 2022	Beløb i kr. 2023	Beløb i kr. 2024	Antal	Andel
<b>Beboerlicenser, pr. forbrug (km/l)</b>					
Elbil og brintbil (Nulemissionskøretøjer)	205	215	695	4929	10 %
Benzin 15,3-0,1 / Diesel 17,2-0,1	4.145	5.530	5.755	5486	11 %
Benzin 18,1-15,4 / Diesel 20,4-17,3	2.075	2.405	2.505	5726	12 %
Benzin 19,9-18,2 / Diesel 22,4-20,5	2.075	2.405	2.505	4781	10 %
Benzin >34,3-20,0 / Diesel >38,6-22,5	1.035	1.335	1.390	27180	56 %
Beboerlicens forbrug ikke registreret	2.075	2.405	2.505	386	1 %
<b>Periodekort</b>					
Erhvervsperiodekort pr. dag de første 4 dage	100	104	108		
Erhvervsperiodekort pr. dag efterfølgende	68	70	74		
Periodekort, Rød zone, pris pr. betalingsdag	247	256	268		
Periodekort, Grøn zone, pris pr. betalingsdag	143	148	155		
Periodekort, Blå zone, pris pr. betalingsdag	91	94	99		
Periodekort, Gul zone, pris pr. Betalingsdag	72	74	78		
<b>Andre licenstyper</b>					
Lånebillicenser, pr. måned.	135	140	150		
Erhvervslicens	3.215	3.325	3.485	966	
Erhvervspluslicens	10.190	10.545	11.040	139	
Licens til delebil med fast stamplads	200	200	200	722	
Licens til el-delebil uden fast stamplads*			695		

\* Forventes først indført i andet kvartal 2024

**Faktaark: b. Takster****ii. Timetakster**

I tabellerne nedenfor fremgår taksterne for timebetaling i de fire betalingszoner rød, grøn, blå og gul. Prisen varierer hen over døgnet, og er til en vis grad sat i forhold til det tryk fra udefrakommende bilisme, som opleves i det pågældende område (nærhed til centrum) og tidsrum. Taksterne blev - udover den løbende pris- og lønfremskrivning - senest justeret pr. 1. januar 2017. Det er gratis at parkere fra kl. 17 om lørdagen, hele søndag og indtil kl. 8 mandag morgen.

Benævnelse:	Betalingsparkering
Hjemmel:	Vejlovens § 90 stk. 2 og stk. 4. Samt Bekendtgørelse om parkering på offentlige veje.
Fastsættes af:	Borgerrepræsentationen.
Prisfastsættelsesprincip:	Taksterne fastsættes ud fra niveauet for den adfærdsregulering af bilisterne, der er behov for. Dette prisfastsættelsesprincip er det eneste lovlige i forhold til betalingsparkering.
Bemærkninger:	En P-billet udstedes kun elektronisk og taksten gælder for én time.

	Takst	Beløb i 2022 (Kr.)	Beløb i 2023 (Kr.)	Beløb i 2024 (Kr.)
	<b>P-billetter</b>			
1.	P-billet, Rød zone	39	41	43
2.	P-billet, Rød zone (kl.18-23)	15	16	17
3.	P-billet, Rød zone (kl. 23-08)	5	5	6.
4.	P-billet, Grøn zone	22	24	25
5.	P-billet, Grøn zone (kl.18-23)	15	16	17
6.	P-billet, Grøn zone (kl. 23-08)	5	5	6
7.	P-billet, Blå zone	14	15	16
8.	P-billet, Blå zone (kl.18-23)	15	16	17
9.	P-billet, Blå zone (kl. 23-08)	5	5	6
10.	P-billet, Gul zone (kl.08--23))	11	12	12
11.	P-billet, Gul zone (kl. 23-08)	3	3	3

**Faktaark: b. Takster****iii. Parkeringsafgifter**

I tabellerne nedenfor fremgår takster for parkeringsafgifter pålagt ved overtrædelse af parkeringsbestemmelserne, samt baggrunden for fastsættelsen heraf. Under særlige forhold hører ulovlig parkering på parkeringspladser forbeholdt køretøjer med synligt handicapkort (handicappladser) samt parkering foran port.

Benævnelse:	Parkeringsafgift
Hjemmel:	Færdselslovens § 121 stk. 5.
Fastsættes af:	Lovbestemt (Justitsministeriet).
Prisfastsættelsesprincip:	Lovfastsat.
Kalkulationsprincip:	Taksten er en statslig fastsat afgift, som kommunen ikke kan regulere.

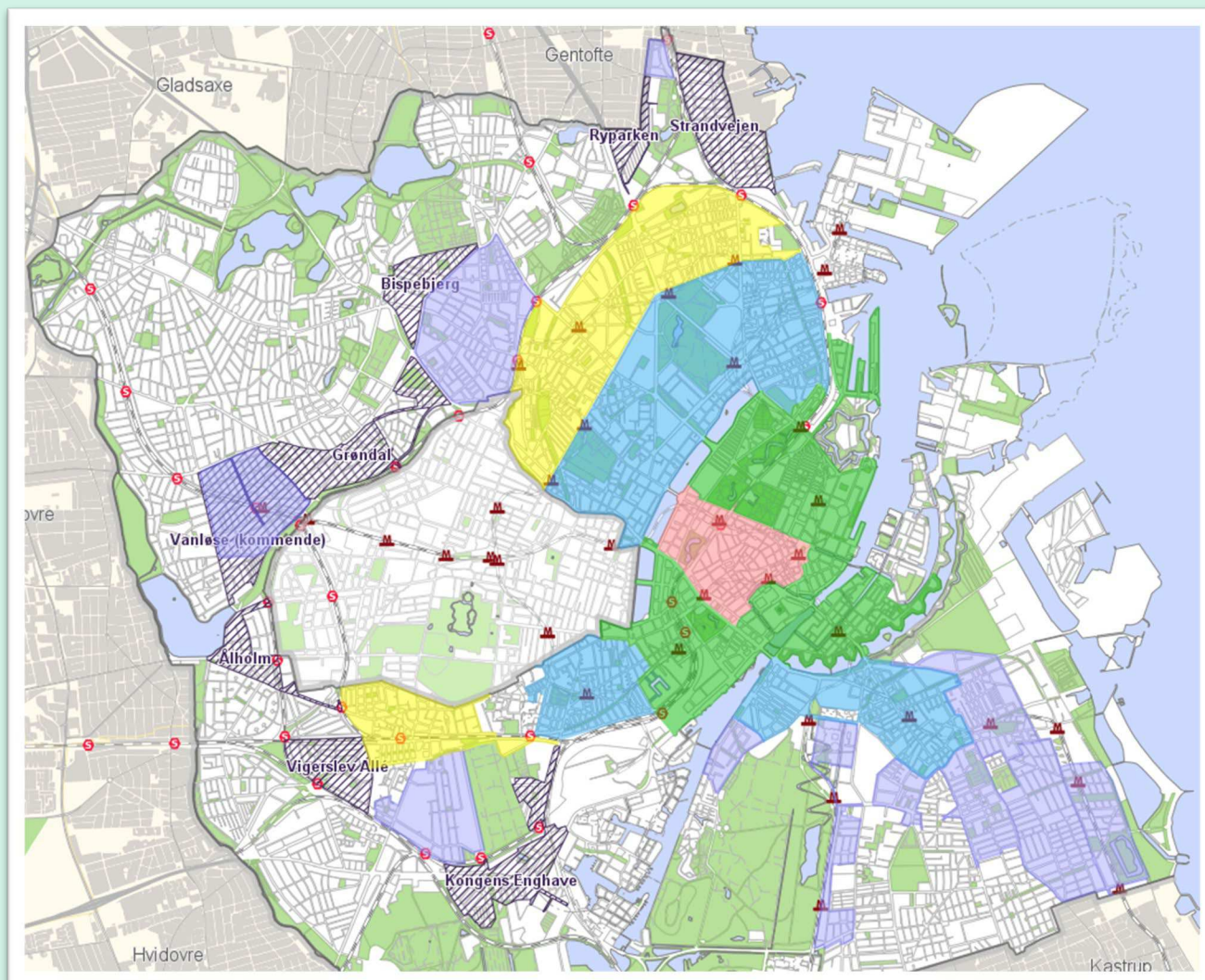
	Takst*	Beløb i 2022 (kr.)	Beløb i 2023 (kr.)	Beløb i 2024 (kr.)
1.	P-afgift <sup>1</sup>	510,00 kr.	510,00 kr.	510,00 kr.
2.	P-afgift <sup>2</sup> (særlige forhold)	1.020,00 kr.	1.020,00 kr.	1.020,00 kr.
3.	P-afgift <sup>3</sup> (tunge køretøjer)	2.040,00 kr.	2.040,00 kr.	2.040,00 kr.

1. Prisen blev fastsat i 2003 og er ikke ændret siden.
2. Prisen blev fastsat i 2014 og er ikke ændret siden.
3. Prisen blev fastsat i 2020 og er ikke ændret siden.

## Faktaark: c. Øvrig regulering

### i. P-zoner: Betalingszoner og tidsbegrænsede zoner

Kortet viser byens eksisterende og kommende parkeringszoner. Restriktionerne er stærkest i city og aftager, jo længere man parkerer fra centrum. Zonerne er gradvist blevet flere siden '90'erne. Senest er vedtaget 12 nye zoner med tre-timers tidsbegrænsning. Disse er under implementering. Betalingszoner kræver, at alle veje er optaget til kommuneveje. Der er krav om betaling fra mandag kl. 8 til lørdag kl. 17. I det resterende tidsrum er det gratis at parkere, dvs. hele søndag.



**Rød betalingszone**  
P-takst dag (kl.08-18): 43 kr./time  
P-takst aften (kl.18-23): 17 kr./time  
P-takst nat (kl.23-08): 6 kr./time

**Grøn betalingszone**  
P-takst dag (kl.08-18): 25 kr./time  
P-takst aften (kl.18-23): 17 kr./time  
P-takst nat (kl.23-08): 6 kr./time

**Blå betalingszone**  
P-takst dag (kl.08-18): 16 kr./time  
P-takst aften (kl.18-23): 17 kr./time  
P-takst nat (kl.23-08): 6 kr./time

**Gul betalingszone**  
P-takst dag (kl.08-18): 12 kr./time  
P-takst aften (kl.18-23): 12 kr./time  
P-takst nat (kl.23-08): 3 kr./time

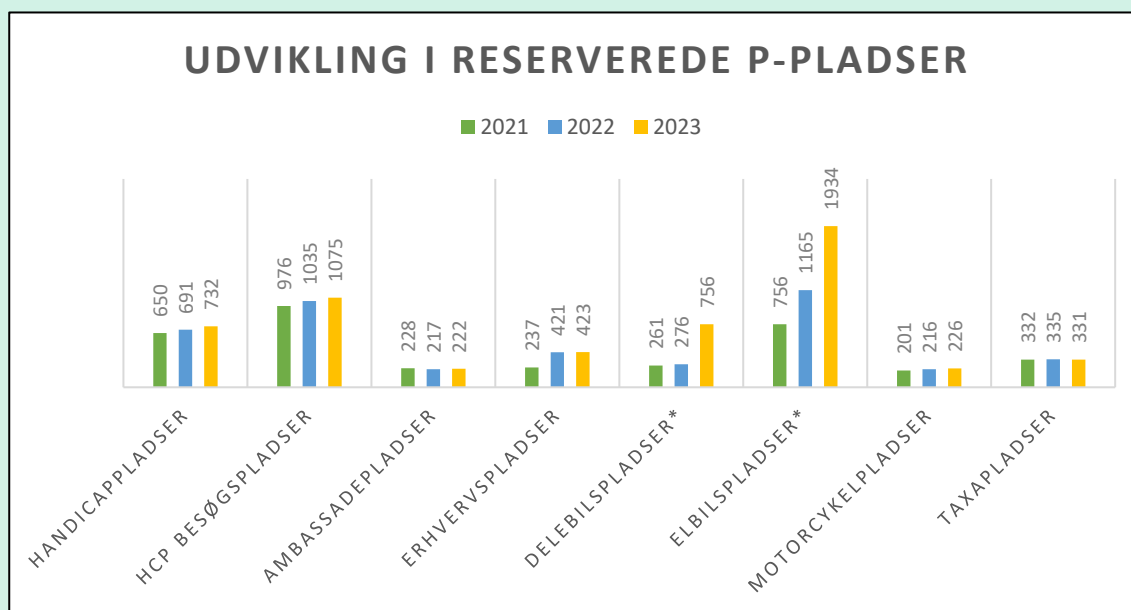
**Tidsbegrænset zone (nuværende)**  
Gratis parkering maks. 3 timer på alle hverdage fra kl. 08-22.

**Tidsbegrænset zone (kommende 2024)**  
Gratis parkering maks. 3 timer på alle hverdage fra kl. 08-22.

## Faktaark: c. Øvrig regulering

### ii. Reserverede p-pladser

Kommunen reserverer stadig flere parkeringspladser til udvalgte køretøjstyper og brugere. Nedenfor fremgår udviklingen de seneste tre år af antal pladser registreret pr. 1. marts indenfor de enkelte kategorier.



En handicapplads er defineret som en plads reserveret til et bestemt køretøj (nummerplade), mens en handicap besøgsplads kan anvendes af alle køretøjer med synligt handicapkort.

Pladstype	2021	2022	2023
Handicappladser	650	691	732
HCP Besøgspladser	976	1035	1075
Ambassadepladser	228	217	222
Erhvervspladser	237	421	423
Delebilpladser	261	276	*756
Elbilpladser	756	1165	*1934
Motorcykelpladser	201	216	226
Taxapladser	332	335	331
<b>I alt</b>	<b>3641</b>	<b>4356</b>	<b>5699</b>

\* Tallene for elbilpladser og delebilpladser er trukket i samspil med Mobilitetsredegørelsen 2024 og dækker også de nye typer el-delebil- og elbilpladser uden tilhørende ladestandere på offentlige vejarealer.

## **Faktaark: c. Øvrig regulering**

### **iii. Lokale restriktioner**

Udover den zonemæssige regulering (faktaark d.i.) og hovedgrupperne af reserverede parkeringspladser (faktaark d.ii.) findes et stort antal lokale restriktioner i byen. De har til formål at regulere parkeringen på specifikke steder, hvor kommunen vurderer, at der udover parkeringsreglerne i medfør af færdselsloven kan være trafikale grunde herfor. Disse restriktioner kan gælde permanent eller i udvalgte tidsrum. Al opstilling af parkeringsskiltning kræver politiets samtykke.

Herunder hører blandt andet strækninger med:

- Standsningsforbud, på strækninger eller i zoner. evt. med tilladt af- og pålæsning eller ind- og udstigning.
- Parkeringsforbud, på strækninger eller i zoner.
- Lokal tidsbegrænset parkering, hvor der kun må parkeres et mindre tidsrum fra 15 min. til tre timer.
- Parkeringspladser allokeret til busser, lastbiler og motorcykler.
- Kys og kør pladser ved skoler og daginstitutioner.
- Gågade og lege-ophold zoner, hvor der ikke må parkeres udenfor afmærkning.
- Standsning- eller parkeringsforbudszoner.
- Flexparkering, hvor pladsen afhængigt af tidspunkt allokeres til enten biler eller cykler.

Endvidere findes der en lang række private parkeringsordninger enten på privat grund eller på private fællesveje. Ordninger på private fællesveje skal godkendes af kommunen som vejmyndighed.

## Faktaark: c. Øvrig regulering

### iv. Udvikling i antal parkeringspladser

Udviklingen i antallet af parkeringspladser har ligget relativt stabilt gennem den seneste årrække. Tabel 1 viser udviklingen af registrerede parkeringspladser fra 2018-2023. Opgørelsen omfatter både kommunale pladser samt pladser på private fællesveje.

Der foretages ikke løbende opdateringer over antallet af private parkeringspladser. I 2018 kortlagde Rambøll, at der er cirka 125.000 private parkeringspladser i København. Tallet omfatter dog ikke samtlige parkeringskældre, der er tilknyttet boligbyggeri. Der er derfor en vis usikkerhed forbundet med tallet.

Tabel 1: Faktiske antal af parkeringspladser

	Antal registrerede kommunale p-pladser	p-pladser i betalingszonen	p-pladser i tidsbegrænsede zoner
<b>2018</b>	125.344	51.855	12.251
<b>2019</b>	125.448	51.062	12.122
<b>2020</b>	125.381	51.582*	12.717
<b>2021</b>	125.249	52.082	12.783
<b>2022</b>	126.310	53.084	12.439
<b>2023</b>	125.857	52.955	12.474

\*Kilde: GIS-kortet (Estimat)

Det bemærkes, at Teknik- og Miljøforvaltningen ved at foretage en foranalyse på bygbarhed af et parkeringsanlæg med plads til minimum 250 biler på fire lokationer på hhv. Østerbro, Nørrebro, Vesterbro og Amager. I maj fremlægges et notat med overslagspriser og det forventede antal parkeringspladser for de fire lokationer. Selve foranalysen forelægges for Teknik- og Miljøudvalget forud for forhandlingerne om Budget 2025.

Derudover har Teknik- og Miljøforvaltningen i 2023 gennemført to screeninger vedr. henholdsvis:

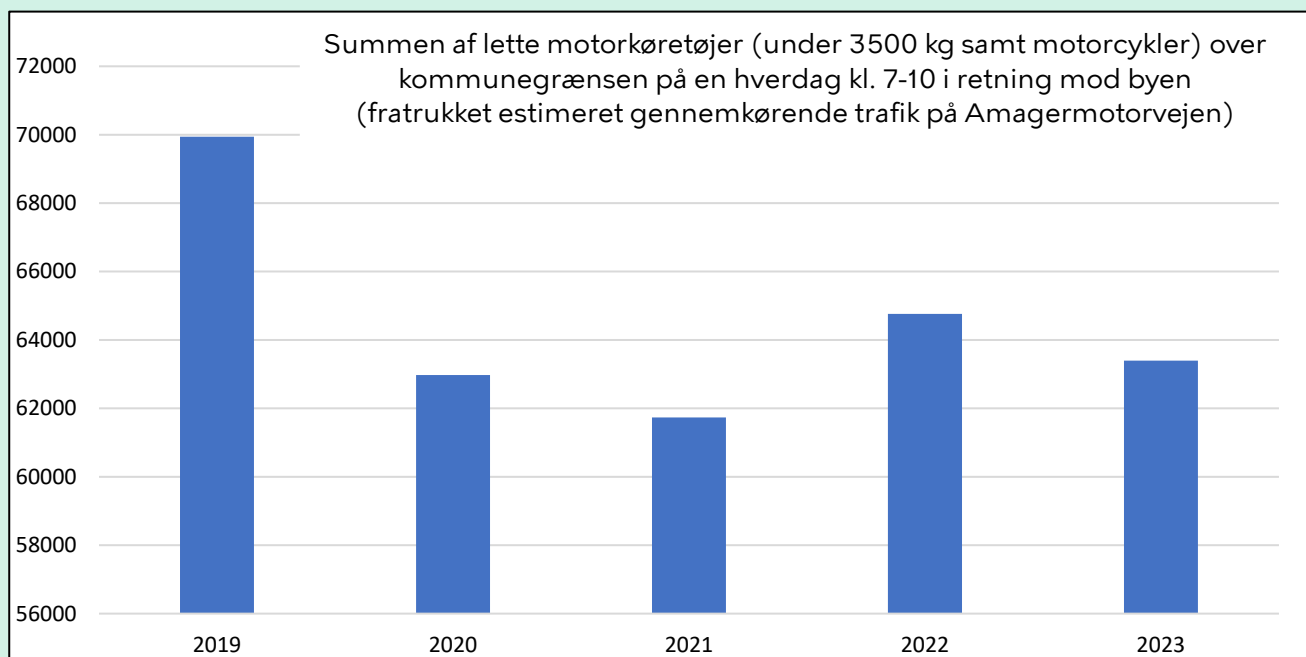
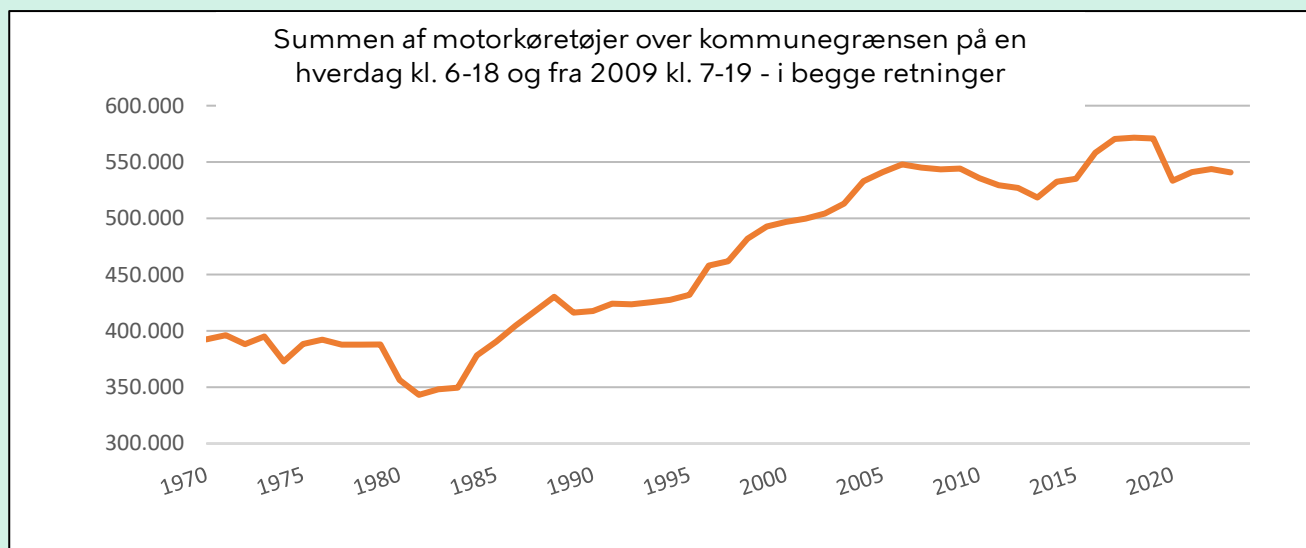
1. Private p-anlæg, hvor kommunen kan leje pladser til beboernes biler. På baggrund af screeningsresultatet er kommunen gået i udbud mht. leverance af en app-baseret adgangsløsning for beboere til udvalgte p-anlæg. Screeningen har kortlagt ca. 6.700 tilgængelige parkeringspladser.
2. Potentiale for fysiske erstatningspladser på vej. Screeningen er undervejs og forventes færdiggjort ultimo 2024. Teknik- og Miljøudvalget orienteres løbende om resultaterne, når de enkelte bydele er færdigscrenet og klar til anlæg.



## Faktaark: d. Datagrundlag

### i. Data for indpendling til Københavns Kommune

Opgørelserne, som går på biltrafik generelt og dermed ikke er isoleret til indpendling, bygger på Teknik- og Miljøforvaltningen egen manuelle trafiktællinger samt Vejdirektoratets automatiske tællinger. *Analyse af biltrafikken til og fra København* udarbejdet af COWI tilbage i 2018 viser, at trafikken over kommunegrænsen vil stige med 10% fra 2025 til 2035. Samme analyse peger på, at 60 % af personturene i bil over kommunegrænsen foretages af udefrakommende. Forvaltningen har desuden bearbejdet tal fra Sund&Bælt's Miljøzonestyrelse i 2023. Tallene viser, at biltrafikken om søndagen udgjorde ca. 85% af trafikken på hverdage.

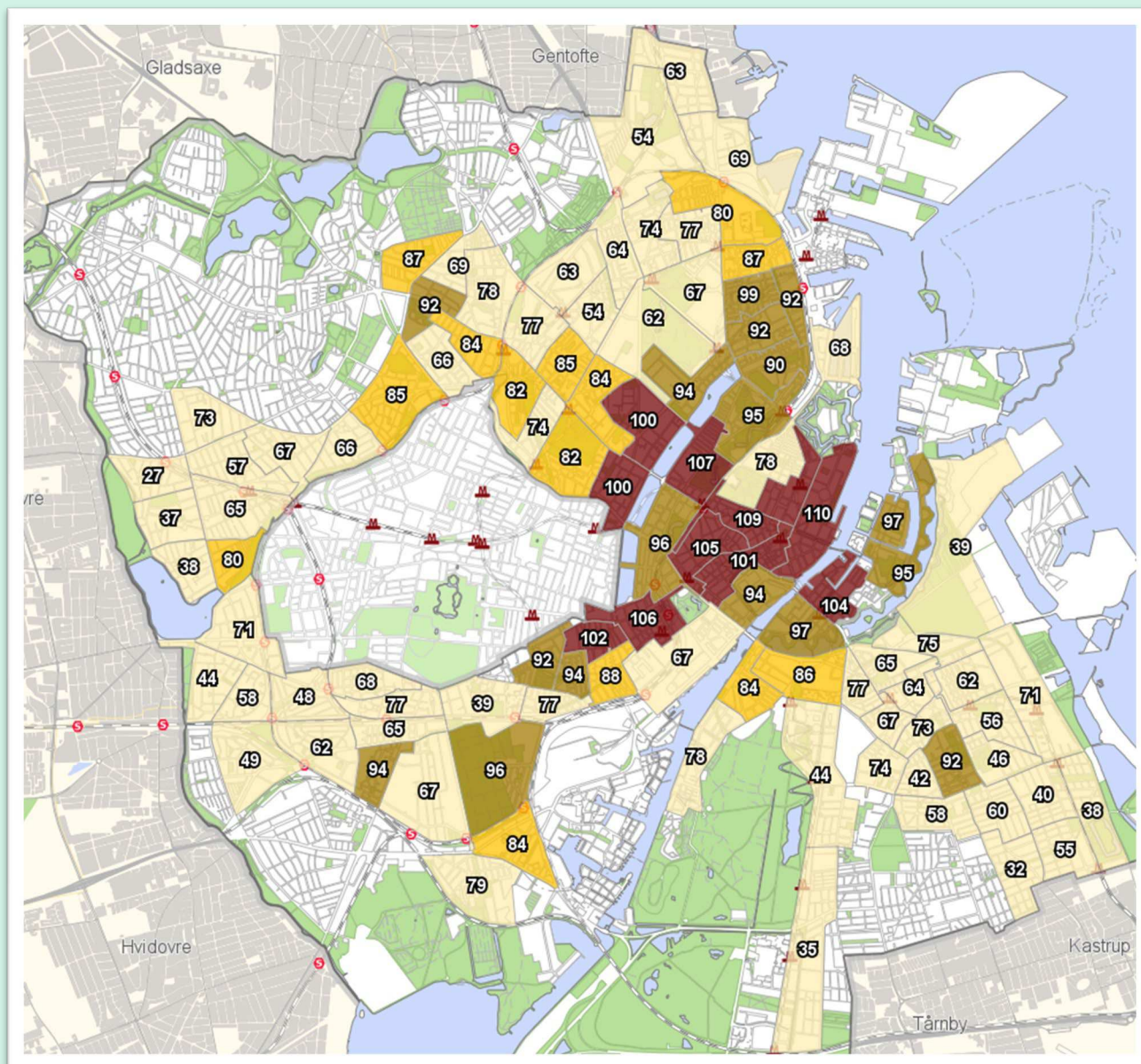


## Faktaark: d. Datagrundlag

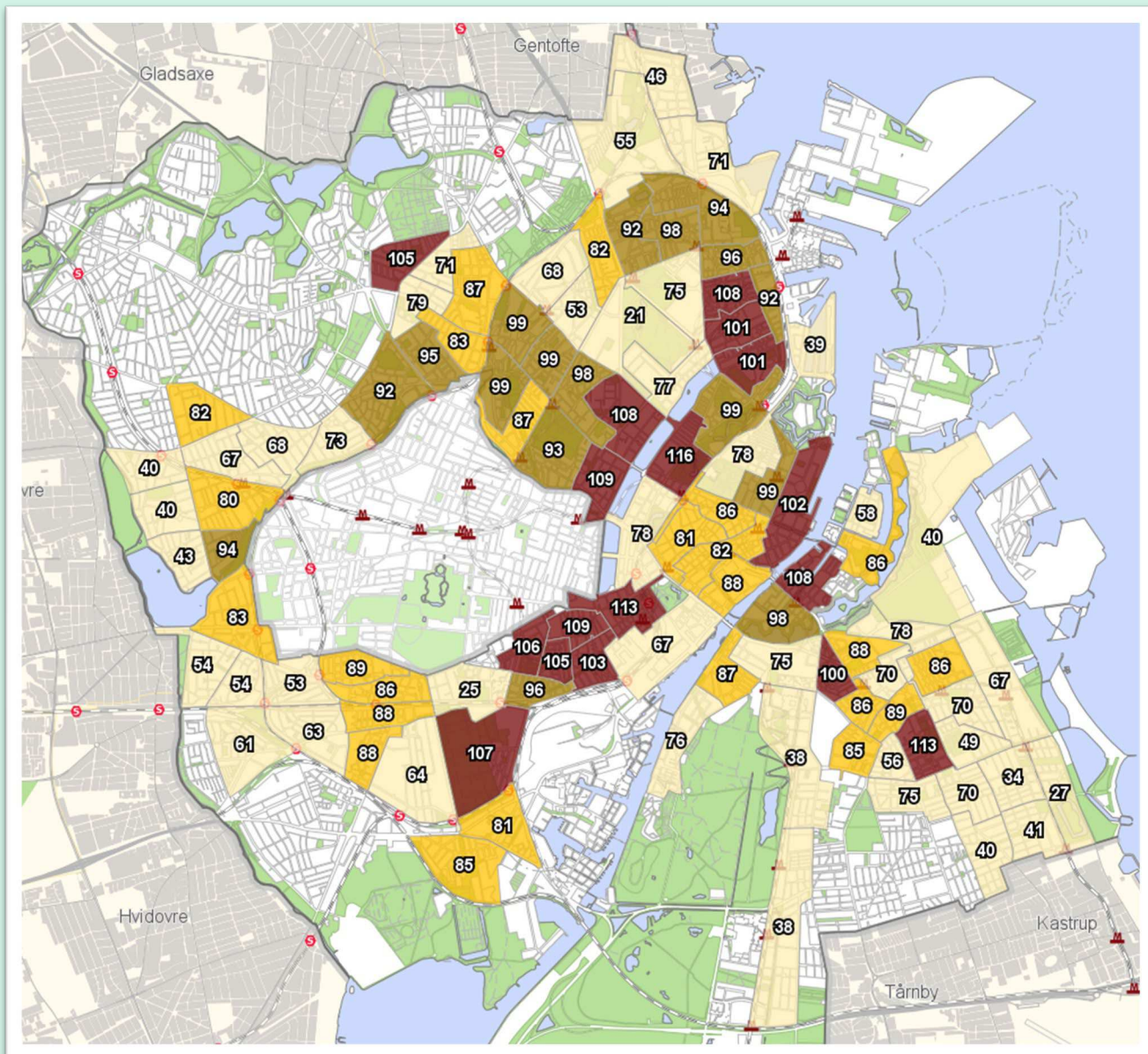
### ii. Data for parkeringsbelægning

Teknik- og Miljøforvaltningen fortager halvårligt manuelle tællinger af parkeringsbelægningen i store dele af byen. Der tælles på hverdage på tre tider af døgnet. Tællingen kl. 22 viser som hovedregel det parkeringspres, som beboere uden anden parkeringsmulighed oplever, mens tællingen kl. 12 er nettobelægningen efter ind- og udfpendling. De viste tællinger er fra oktober 2023 bortset fra de 25 af de yderste tællezoner, som ikke er talt siden oktober 2022. Bevillingen til at udføre tællingerne er således varig, men kun i de inderste 86 zoner, hvilket blandt andet betyder, at effekter af flere af de nye tidsbegrænsende zoner ikke kan monitoreres.

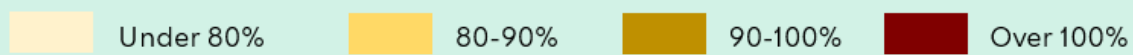
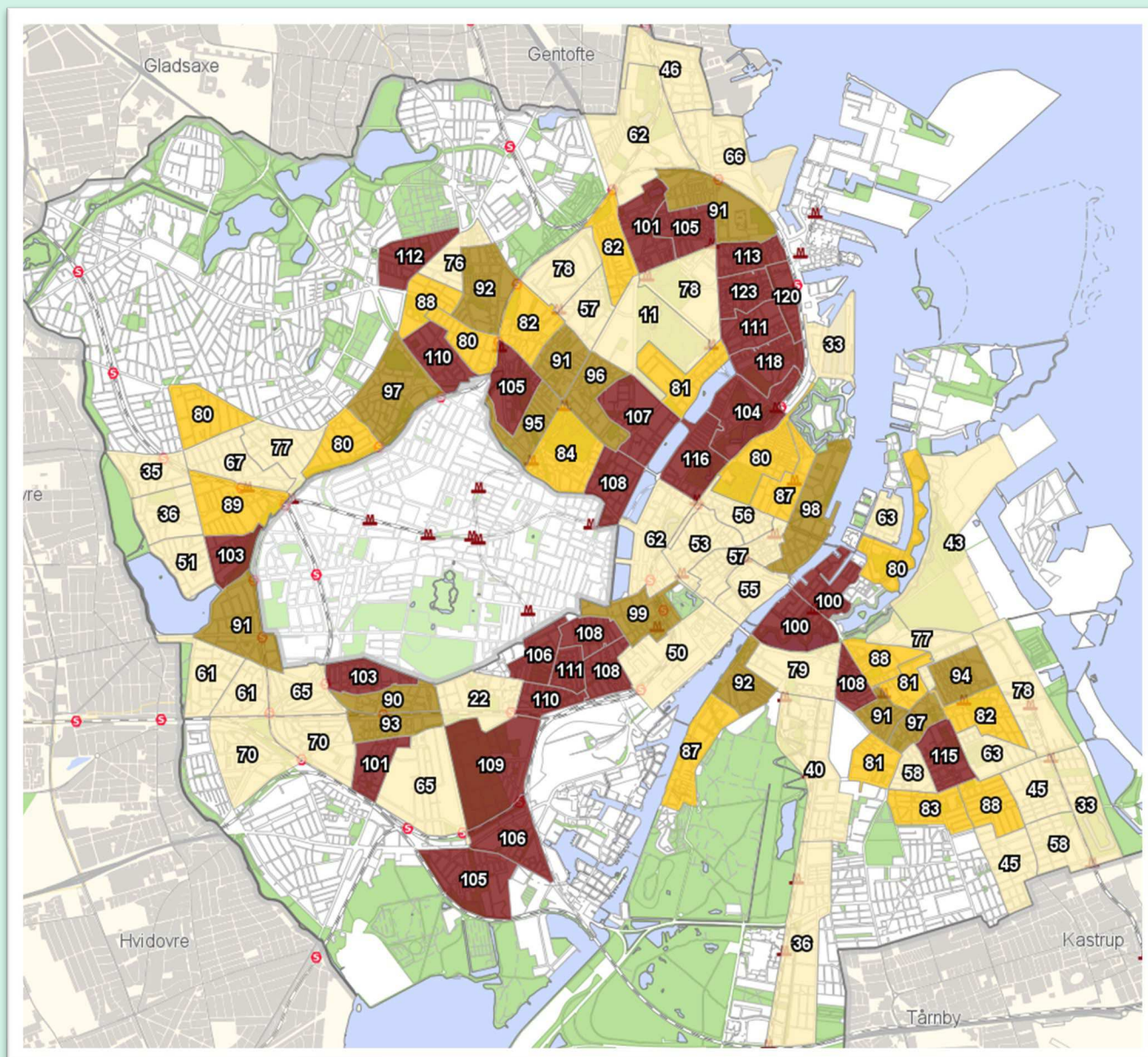
#### Belægningsprocent kl. 12



## Belægningsprocent kl. 17



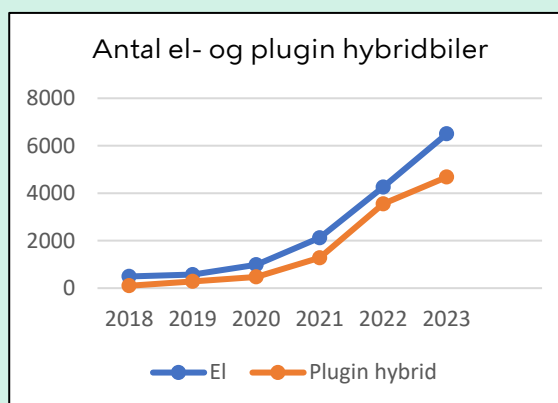
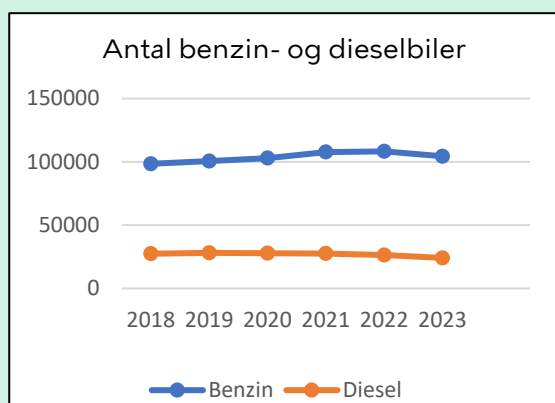
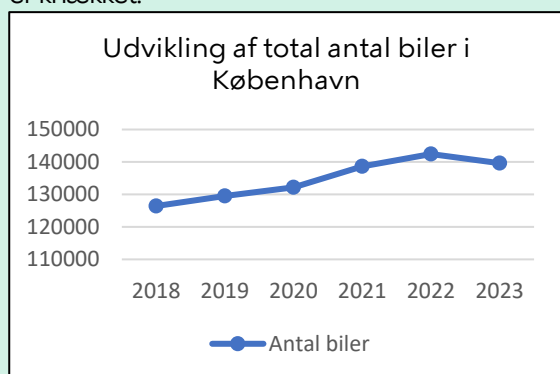
# Belægningsprocent kl. 22



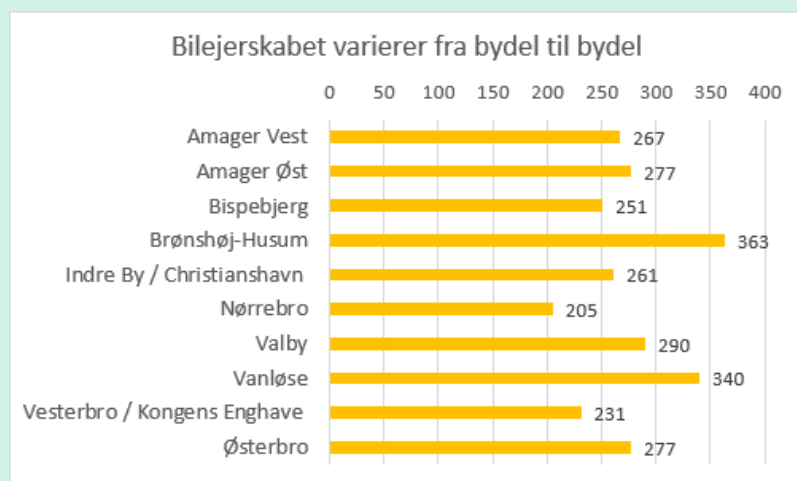
## Faktaark: d. Datagrundlag

### iii. Data om udvikling af antal biler i byen

Tabellerne nedenfor viser udvikling af antal privatejede biler og bilejerskab i kommunen siden 2018. Der vises også udvikling i antal biler fordelt på drivmiddel. Som det ses, er der de seneste år registreret et mindre fald i både antal biler og i bilejerskabet. Forvaltningerne har ikke nogen evidensbaseret forklaring på, hvorfor kurven er knækket.



Kilde: Københavns Kommunes egne beregninger på baggrund af mikrodata fra Danmarks Statistiks Forskningservice.



Kilde: Konsulenthuset Incentive, analyse gennemført primo 2023. Bilejerskab pr. bydel måles som antal biler pr. 1.000 indbyggere over 18 år.

Faktaark: d.

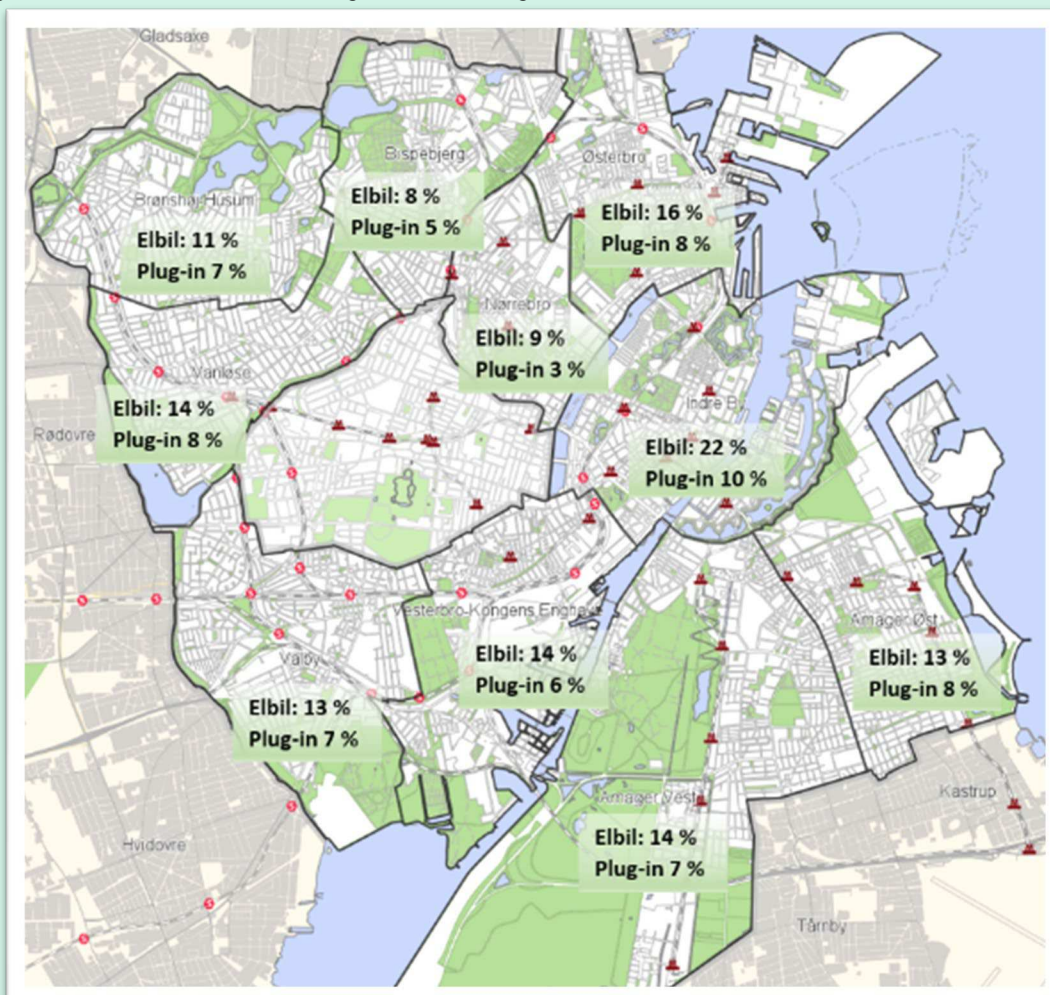
## iv. Køretøjer der kræver opladning

Tabellen viser antal plug-in hybrid- og elbiler registreret til personkørsel samt antal børnefamilier i de forskellige bydele. Tallene er fra primo 2024.

Bydel	El	Plug-in-hybrid	Antal børnefamilier	Antal familier i alt
Indre By	1309	596	5.982	36.450
Østerbro	1625	754	9.971	49.828
Nørrebro	800	301	8.977	50.637
Vesterbro/Kgs. Enghave	1392	614	10.010	50.243
Valby	1050	593	8.338	39.582
Vanløse	757	436	5.258	23.682
Brønshøj-Husum	737	454	6.466	23.793
Bispebjerg	443	290	5.897	36.047
Amager Øst	953	557	7.348	38.897
Amager Vest	1560	839	11.404	52.262
I alt	10626*	5434	79.818*	405.247**

\* Data trukket på bydelsniveau. Der er et antal elbiler, som ikke er registreret på dette niveau, som ikke kommer med og ikke er mulige at opgøre i dette træk \*\* Inklusive børnefamilier uden for geografisk inddeling. Kilde Danmark Statistik

Kortet viser forholdet mellem, hvor mange biler der er registreret og antal børnefamilier i bydelen, dog uden at bilerne nødvendigvis alle er registreret hos disse familier.



## Faktaark: d. Datagrundlag

### v. Analyser

Nedenfor ses en oversigt over en række af de eksisterende analyser udarbejdet af eksterne leverandører de senere år. Teknik- og Miljøforvaltningen kan tage udgangspunkt i dette materiale i forbindelse med fremlæggelse af yderligere datagrundlag eller mere detaljerede beskrivelser af politiske handlemuligheder og evt. budgetindspil. Analyserne skal ses i samspil med de af forvaltningen selv udarbejdede data og analyser herunder Mobilitetsredegørelser.

Bilejerskab og brug af bil i Københavns Kommune (Incentive, 2023)

Effekter på bilejerskab og delebilsbrug ved at forhøje beboerlicensen, (EY, 2023)

Turlængde til betalingsparkeringszoner i København (Rambøll, 2023)

Klimaeffekter af parkeringsinitiativer (Incentive, 2022)

Analyse om fremme af samkørsel (Transportministeriet, 2022)

Grøn omstilling af trafikken (ViaTrafik, 2021)

Klimaeffekter af udvidede parkeringszoner (Incentive, 2021)

Analyse af forskellige typer delebilisme og deres effekter i København (Urban Creators, 2021)

Adfærdsstudie om parkering (Alexandra Institutet, 2020)

Kortlægning af ikke-kommunal parkering i Københavns Kommune (Rambøll, 2019)

Parkeringsområdet, Bruger- og holdningsundersøgelse (COWI, 2018)

Parkeringsøgende trafik i København, (Moe, Tetraplan, 2018)

Erhvervslivets holdning til effekt af parkeringsrestriktioner i København (Epinion, 2018)

Analyse af biltrafikken til og fra København (COWI, 2018)

Parkeringsanalyse før og efter etablering af gul zone (COWI, 2017)

Hvordan bruges P-pladserne i København (COWI, 2017)

**Faktaark: e.**

## **Historik og retsgrundlag**

### **Betalingsparkerings:**

#### Tidslinje

<1965	Tidsbegrænset parkering i Middelalderbyen.
1965	660 parkometerregulerede pladser i Indre By.
80'erne	P-billetautomater erstatter parkometrene.
1990	Zoneopdelt betalingsparkerings i København. Rød og grøn zone indeholdt samlet ca. 17.000 pladser.
2000	Zone med tidsbegrænsning indføres i Brokvartererne.
2007	Zonernes udstrækning, takster og betalingstidsrummet justeres gennemgribende. Ny blå betalingszone implementeres i brokvartererne. Kommunen overtager i den forbindelse de private fællesveje i områderne.
2010	Nye zoner med tidsbegrænsning etableres i randzonen, og udrulningen pågår fortsat efter gentagne politiske beslutninger.
2016	Digitalisering af betalingsparkeringsordningen.
2017	Betalingsområdet udvides med gul zone. Der findes i dag ca. 48.000 p-pladser på offentlig vej som er reguleret af betaling.

Hjemlen til, at kommunen opkræver betaling for parkering, findes i *Lov om offentlige veje §90*, mens *Bekendtgørelse om parkering på offentlige veje* fastlægger rammerne for bilisternes dokumentation for betalingen, herunder regler for udstedelse af beboer- og erhvervslicenser samt licenser til delebiler.

Geografi og takster skal primært sættes i forhold til et trafikalt sigte, men priserne kan godt i nogen udstrækning fastsættes (reduceres) under hensyntagen til miljøet.

### **Parkeringskontrol:**

Historisk har udelukkede politiet udført parkeringskontrol i byen. Siden 1. januar 1992 har kommunens parkeringskorps dog kunne varetage kontrollen med visse færdselslovsovertrædelser samt anden regulering, og i dag er der kun ganske få overtrædelser tilbage, som alene politiet kontrollerer for (herunder parkering til fare og ulempe).

Hjemlen til, at kommunen pålægger afgifter for parkeringsforseelser, findes i *Færdselsloven*; mens *Bekendtgørelse om vejmyndighedernes parkeringskontrol* fastlægger rammerne for bilisternes dokumentation for betalingen herunder beboer- og erhvervslicenser.

Formålet med kontrollen er at mindske trafikale trængsel og uheld.

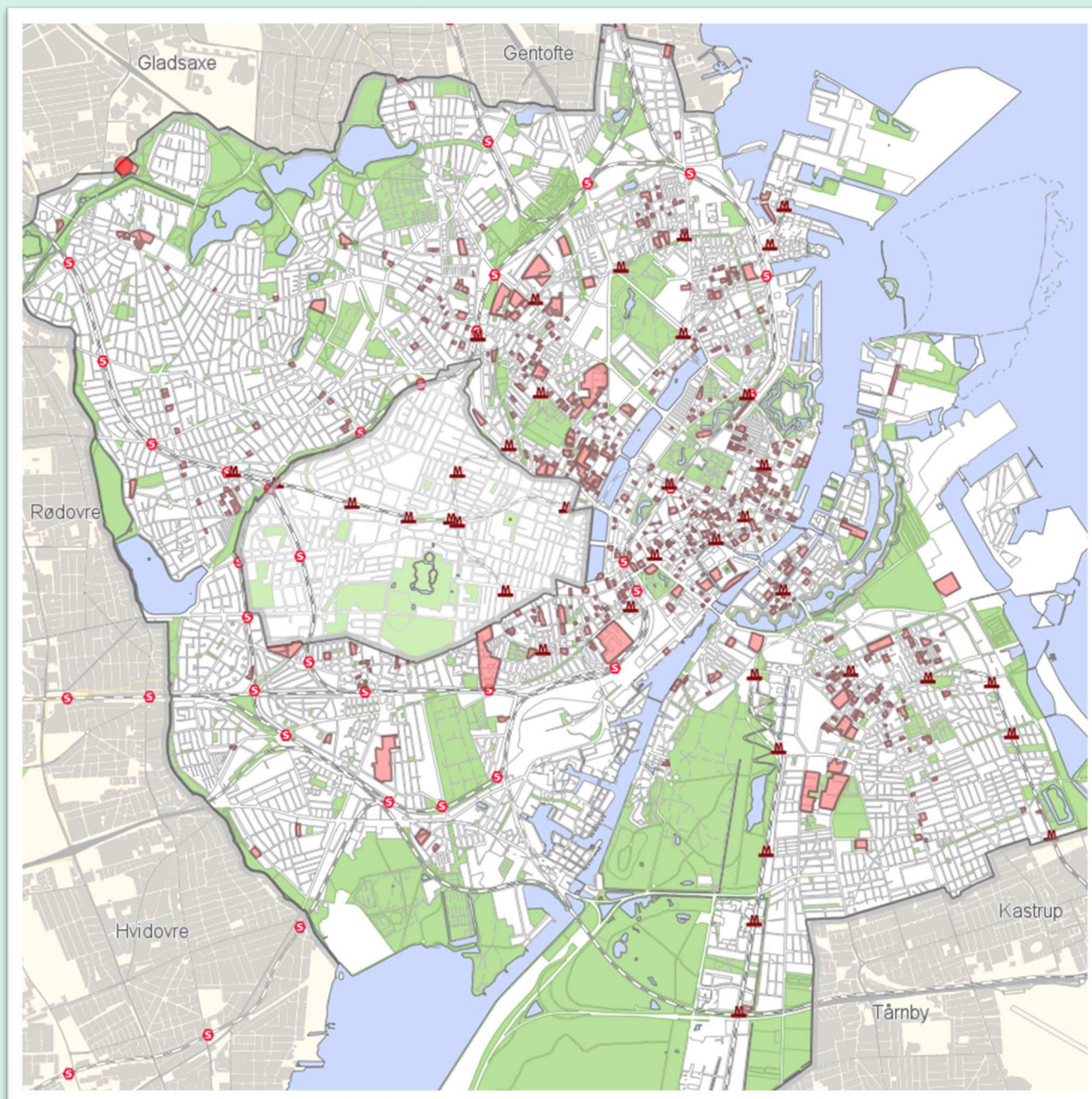


## Faktaark: f. Parkeringsdeklarationer

### i. Antal

En parkeringsdeklaration kan udstedes i forbindelse med en betinget byggetilladelse. Bygherren fritages herefter for at anlægge parkeringspladser i forbindelse med det planlagte byggeri. I stedet forpligter bygherren sig til på et senere tidspunkt, når bygge- eller planmyndigheden vurderer det relevant at svare for de parkeringspladser, som efter byggetilladelsen skulle være etableret i forbindelse med byggeriet.

Teknik- og Miljøforvaltningen har primo 2024 registreret parkeringsdeklarationer på 777 ejendomme i byen med et samlet antal pladser på 14.276. Ikke alle kvarterer er dog fuldstændig screenet, og der vil derfor sandsynligvis i tillæg eksistere et mindre antal uregistrerede deklarationer. Spørgsmålet om, hvornår parkeringsdeklarationer indfries, indgår i den konkrete byggesagsbehandling ved eventuel udmøntning af deklarationen. Kortet viser majoriteten af de ejendomme, som er behæftet med parkeringsdeklaration.



## Faktaark: f. Parkeringsdeklarationer

### ii. Fordeling af ejere

Parkeringsdeklarationerne er udstedt i perioden mellem ca. 1950-2010 i forbindelse med byggesagsbehandling. Deklarationerne er udstedt til forskellige ejertyper og på to forskellige hjemmelsgrundlag.

Tabellerne herunder viser en skønnet opgørelse over fordelingen af antal ejendomme og parkeringspladser. Opgørelsen bygger på flere historiske tiltag vedr. en samlet registrering af deklARATIONERNE, men der er ikke blevet foretaget en systematisk gennemgang af deklARATIONERNE, da det vil kræve, at der afsættes midler til at finansiere en bydækkende screening. Teknik- og Miljøforvaltningen har derfor ikke eksakte opgørelser over fordelingen, og tallene er omtrentlige og skal tages med forbehold.

Ejertype	Antal ejendomme	Antal pladser
Københavns Kommune	62	424
Staten	10	500
Almene	177	5.460
Private	528	7.600

Hjemmelsgrundlag	Antal ejendomme	Antal pladser
Byggelov	645	10.650
Planlov	132	3.400

## **Faktaark: f. Parkeringsdeklarationer**

### **iii. Økonomisk konsekvens**

Udstedelse af parkeringsdeklarationer og dermed udskydelse af ejendomssejeres forpligtelse til at anlægge parkeringspladser vurderes historisk set i et vist omfang at have bidraget til øget byggeaktivitet i byen med deraf afledt betydning for samfundsøkonomien. Som en konsekvens af udskydelsen af etableringen af parkeringspladser mangler der flere steder parkeringspladser, hvilket lægger yderligere pres på de offentlige parkeringspladser.

En fuldstændig udmøntning af alle deklarationer én for én og med udgangspunkt i den oprindelige ordlyd vurderes teoretisk set at kunne værdisættes til en samlet anlægsøkonomi på mellem 10 og 15 mia. kr. Det er med andre ord værdien af de parkeringspladser, som de berørte ejendoms-ejerne historisk set skylder kommunen.

Hvis parkeringsdeklarationerne udmøntes en bloc efter den i Borgerrepræsentationen d. 8. maj 2014 vedtagne model, hvor kapitaliseringen via p-fonde anvendes til at etablere offentlig parkeringskapacitet, vurderes værdien at være af en størrelsesorden på op til to mia. kr. Ifølge modellen nedskrives antallet af pladser i deklaration til 1/3, og kommunen finansierer halvdelen af anlægsomkostningerne. Hertil kommer en noget mindre kommunal finansiering, der vil udspringe af en påkrævet udmøntning af deklarationer på kommunens egne ejendomme.

I forbindelse med vedtagelsen af modellen granskede forvaltningen konsekvenserne, hvis man udmøntede deklarationer udstedt på den almene boligsektors ejendomme. Det er den enkelte organisation (i det tilfælde den enkelte almene boligorganisation), som selv skal finansiere udmøntningen. Konklusionen på daværende tidspunkt var, at der umiddelbart ikke findes nogen offentlige støttemuligheder, der kan afhjælpe de almene organisationer i en sådan situation, selv i tilfælde hvor der kan være tale om risiko for konkurs.

Det understreges, at det retlige grundlag for en evt. masseudmøntning ikke kan anses for sikkert før, der har været gennemført en principiel retssag omhandlende en konkret deklarations fortsatte gyldighed.

## Faktaark: f. Parkeringsdeklarationer

### iv. Juridiske forhold

En parkeringsdeklaration er et juridisk bindende dokument, som kan udstedes i forbindelse med en betinget byggetilladelse, hvorved en bygherre forpligter sig til på et senere tidspunkt - økonomisk eller ved anlæg - at svare for de parkeringspladser, som efter den gældende vurdering på tidspunktet for meddelelse af byggetilladelsen skulle være etableret i forbindelse med byggeriet. Kravet om, at der skal anlægges parkering i forbindelse med et byggeri, følger af reglerne i byggeloven og planloven.

Det fremgår af byggeloven, at der kan fastsættes regler i bygningsreglementet om ejendommens ubebyggede arealer med henblik på blandt andet at sikre tilfredsstillende parkeringsarealer. Bygningsreglementet indeholder ikke regler om, at der skal anlægges et bestemt antal parkeringspladser, men fastsætter derimod, at der skal sikres tilstrækkelige parkeringsarealer ud fra en behovsvurdering i forhold til det pågældende byggeri.

Bygningsreglementets bestemmelser om parkering gælder derimod ikke, hvis der er vedtaget en lokalplan, der omhandler disse forhold. Lokalplaner skal udarbejdes i overensstemmelse med den gældende kommuneplan, hvori der er fastsat parkeringsnormer for de enkelte områder i kommunen. Der kan i en lokalplan optages bestemmelser om parkering. En fravigelse af de i lokalplanen fastlagte krav til parkering, herunder hel eller delvis udsættelse af etableringen af parkeringspladser, skal gennemføres som en dispensation. En udsættelse af etableringen af parkeringspladser, vil således være en dispensation fra en lokalplans parkeringskrav, på betingelse af en senere etablering.

Begge typer deklarerationer om senere varetagelse af parkeringskravet kan - af hensyn til eventuelle efterfølgende ejere - sikres på den enkelte ejendom ved tinglysning. Langt de fleste deklarerationer udstedt af kommunen er tinglyst.

Folketinget vedtog i 2014 en ændring af byggeloven, som indebærer, at der for så vidt angår hjemmel i byggeloven, kun henstår mulighed for dispensation fra krav om anlæggelse af parkering gennem indbetaling til en p-fond eller ved *'andet forpligtende grundlag'* såsom tilvejebringelse af de krævede parkeringspladser på anden grund end ejendommens. Hvad angår dispensationer fra parkeringskrav, der er fastsat i lokalplaner, vil disse fortsat kunne meddeles med hjemmel i planloven. Københavns Kommune har aldrig etableret en p-fond, og skal - for at kunne udnytte dispensationsmuligheden i byggeloven - derfor have oprettet en eller flere sådanne. Inden vedtagelsen var kommunen i det hele taget dog allerede ophørt med at anvende praksis med at dispensere for parkeringskrav ved udstedelse af deklarerationer.

Hovedparten af de historiske parkeringsdeklarerationer er udformet således, at kommunen enten kan kræve, at grundejeren - evt. ved at medfinansiere et fælles parkeringsanlæg i området - skal etablere et bestemt antal parkeringspladser, eller at der sker indbetaling til en kommunal parkeringsfond, hvis en sådan oprettes. Spørgsmålet om, hvor pladserne skal anlægges, vil indgå i den konkrete byggesagsbehandling ved eventuel udmøntning af deklarerationen, men det vil som udgangspunkt være indenfor to km af ejendommen.

Borgerrepræsentationen vedtog d. 8. maj. 2014 *Model for udmøntning af parkeringsdeklarerationer*, som udstikker retningslinjer for, hvordan kommunen kan udmønte deklarerationerne en bloc. Og på møde d. 22. januar 2015 blev indstillingen *P-fonde - vedtægter og administration* vedtaget. Den tilvejebragte forudsætningerne for, at der kan oprettes P-fonde i Københavns Kommune. Der er dog endnu ikke taget initiativ til at oprette konkrete p-fonde i kommunen. Det understreges, at det retlige grundlag for en evt. masseudmøntning ikke kan anses for sikkert før, der har været gennemført en principiel rets-sag omhandlende en konkret deklarerations fortsatte gyldighed.

Teknik- og Miljøforvaltningen ser ikke andre muligheder for frivillig udmøntning af deklARATIONERNE end den, der fremgår af orienteringsnotat lagt på dagsordenen i Teknik- og Miljøudvalget d. 19. juni 2017 (vedlagt som bilag). Dvs. at der ikke vurderes at være juridisk grundlag for, at ejendomssejere kan udmønte deres deklARATIONER via f.eks. konvertering til pantebrev.

Endelig fremlagde forvaltningen d. 19. december 2022 en sag om praksisændring vedrørende genberegning af parkeringskrav til orientering for Teknik- og Miljøudvalget. Praksisændringen kan få betydning for det samlede antal af deklarerede parkeringspladser. Hvis der efter den oprindelige byggesagsbehandling, hvor deklARATIONEN blev udstedt, er vedtaget en ny lokalplan med et lavere parkeringskrav kan det betyde, at kommunen ikke kan håndhæve deklARATIONEN i dens oprindelige udformning, og at en ejer således har krav på, at den aflyses, eller at antallet af pladser nedskrives. Det betyder, at der ikke længere vil kunne kræves anlagt det antal parkeringspladser, som fremgik af deklARATIONEN. Dette har forvaltningen dog endnu ikke set konkrete eksempler på.



02-06-2017

Sagsnr.  
2017-0208359

Dokumentnr.  
2017-0208359-3

## **Til Teknik- og Miljøudvalget**

### **Frivillig udmøntning af parkeringsdeklarationer**

Teknik- og Miljøudvalget besluttede den 24. april 2017 ved godkendelse af Parkeringsredegørelsen ”Parkering 2017”, at Teknik- og Miljøforvaltningen skulle udarbejde retningslinjer for frivillig udmøntning af parkeringsdeklarationer.

Forvaltningen har nu udarbejdet sådanne retningslinjer. Disse gælder kun ved frivillig udmøntning – i modsætning til den politisk vedtagne generelle model for udmøntning af parkeringsdeklarationer, hvor kommunen udnytter sin ret til at kræve udmøntning.

Retningslinjerne skal sikre en ensartet og gennemsigtig håndtering af henvendelser om frivillig udmøntning af parkeringsdeklarationer.

Anne-Sofie Degn  
Serviceområdechef



## **Retningslinjer for frivillig udmøntning af parkeringsdeklarationer**

Dette notat opstiller retningslinjer for, hvordan forvaltningen kan og skal forholde sig i forhold til henvendelser om frivillig udmøntning af parkeringsdeklarationer. Retningslinjerne angår således ikke den politisk vedtagne generelle model for udmøntning af parkeringsdeklarationer, hvor kommunen udnytter sin ret til at kræve udmøntning.

Der kan eksempelvis være tale om, at en ejendomsejer ønsker at udvide parkeringskapaciteten ud over det antal pladser, som kan anlægges ifølge normeringen, eller at en ejendomsejer ønsker at få aflyst en parkeringsdeklaration ved at anlægge pladserne på anden ejendom.

### **Baggrund**

Siden 1950 har Københavns Kommune i forbindelse med byggetilladelser – som betingelse for dispensation fra krav om anlæg af parkeringspladser – fået tinglyst kravet om yderligere parkeringspladser i form af parkeringsdeklarationer.

Parkeringsdeklarationer er krævet tinglyst med hjemmel i byggeloven og efter 1977 også efter planloven – afhængig af om den pågældende ejendom var omfattet af lokalplan eller ej.

Hovedparten af parkeringsdeklarationerne forpligter ejeren til at etablere de manglende parkeringspladser på et senere tidspunkt – eventuelt ved deltagelse i et parkeringsanlæg i kvarteret – eller at indbetale til en kommunal parkeringsfond.

En standard-parkeringsdeklaration vil have følgende indhold:

... enten at indrette de pågældende xx parkeringspladser ved udførelse af eller eventuel deltagelse i et parkeringsanlæg i kvarteret på det tidspunkt, det af Teknik- og Miljøforvaltningen skønnes gennemførligt, eller at foretage indbetaling til en kommunal parkeringsfond, såfremt en sådan oprettes i Københavns Kommune ...

Det afhænger af ordlyden af en parkeringsdeklaration, der ikke er formuleret som standarddeklarationerne, om deklarationen kan udmøntes ved etablering af de manglende parkeringspladser på en anden ejendom i kvarteret.

02-06-2017

Sagsnr.  
2017-0086853

Dokumentnr.  
2017-0086853-3

**Center for Parkering**

Islands Brygge 37  
Postboks 446  
2300 København S

EAN nummer  
5798009809452

## **Proces**

Det skal være ejendomsejerne, som tager initiativet i forhold til frivillig udmøntning af parkeringsdeklarationer. En forespørgsel om muligheden for frivillig udmøntning kan komme fra en ejer af en ejendom, som ønsker at anlægge parkeringspladser, eller fra en ejer af en ejendom med en parkeringsdeklaration. Der er ikke formkrav til disse henvendelser.

Når forvaltningen modtager en forespørgsel om mulighed for frivillig udmøntning af parkeringsdeklarationer, henviser forvaltningen i første omgang til den generelle information om parkeringsdeklarationer på kommunens hjemmeside. Her vil baggrunden for parkeringsdeklarationer og mulighederne for udmøntning være beskrevet.

### *Oplysninger om ejendomme med parkeringsdeklarationer*

Ejendomsejere henvises til at søge oplysninger om, hvilke ejendomme der er pålagt parkeringsdeklarationer, i forvaltningens byggesagsarkiv eller i Tingbogen.

### *Kontakt mellem ejendomsejere om frivillig udmøntning*

Ejendomsejere skal selv kontakte andre ejendomsejere med henblik på frivillig udmøntning. Forvaltningen involverer sig ikke i denne kontakt.

Det er Økonomiforvaltningen, som skal kontaktes vedrørende parkeringsdeklarationer på kommunens ejendomme.

## **Godkendelse og kriterier**

Når forvaltningen modtager konkrete ansøgninger om frivillig udmøntning af parkeringsdeklarationer fra ejendomsejere, skal forvaltningen vurdere, om ansøgningerne kan godkendes. Der er ikke formkrav til ansøgninger, men de skal indeholde oplysninger om, hvilke ejendomme ansøgningen omfatter og fuldmagt fra ejere af ejendomme med parkeringsdeklarationer, hvis det ikke er disse ejere, der ansøger.

Forvaltningen skal foretage en konkret vurdering af deklarationens baggrund og ordlyd for at afklare, om parkeringspladserne kan anlægges på en anden ejendom. Desuden skal forvaltningen foretage en konkret saglig vurdering af, om parkeringspladser på den anden ejendom vil udgøre en egnet, hensigtsmæssig og naturlig parkeringsfacilitet i forhold til ejendommen med parkeringsdeklarationen.

### *Afstand*

Ved vurderingen af, om en ansøgning om frivillig udmøntning af en parkeringsdeklaration kan godkendes, vil forvaltningen lægge vægt på gåafstanden fra parkeringspladserne til ejendommen med parkeringsdeklaration. Desuden vil forvaltningen lægge vægt på afstanden fra ejendommen med parkeringsdeklaration til offentlig transport.



Der vil altid blive foretaget en konkret vurdering, men forvaltningen vil normalt acceptere en afstand på 1.200 m fra ejendommen med parkeringsdeklaration til parkeringspladserne. En afstand på mere end 2.000 m vil normalt ikke kunne accepteres.

#### *Rådighed/brugsret*

Der er ikke hjemmel i bygge- og planlovgivningen til at stille krav om, at de parkeringsarealer, der etableres i forbindelse med et byggeri, kun må anvendes af den personkreds, som er tilknyttet det byggeri, der er årsag til kravet om parkeringsarealer. Der er heller ikke noget til hinder for, at der kan opkræves betaling for brugen af parkeringsarealerne.

#### *Aflysning af parkeringsdeklarationer*

Hvis forvaltningen godkender frivillig udmøntning af en parkeringsdeklaration ved etablering af parkeringspladser på en anden ejendom, vil den pågældende parkeringsdeklaration blive aflyst, når parkeringspladserne er etableret, og der vil blive krævet tinglyst en deklaration, der sikrer pladsernes beståen på den ejendom, hvor pladserne bliver etableret.

## Indledning: Katalog over politiske handlemuligheder

Forvaltningen har udarbejdet et katalog med 17 politiske handlemuligheder, som udspringer af og er struktureret med udgangspunkt i hensigtserklæringen.

### Hensigtserklæring fra Budget 2024

”Den nuværende parkeringstakststruktur understøtter ikke i tilstrækkelig grad den **grønne omstilling** og klimahensyn, at **sikre parkeringspladser til de københavnere, som har behov**, samt at **begrænse trængslen fra lokale og udefrakommende biler**. Derfor er parterne enige om at se på en gennemgribende reform af takststrukturen på parkeringsområdet, herunder ift. takster for søn- og helligdage, gadeparkering og beboerlicenser i budget 25, i forlængelse af de igangværende screeninger på parkeringsområdet.

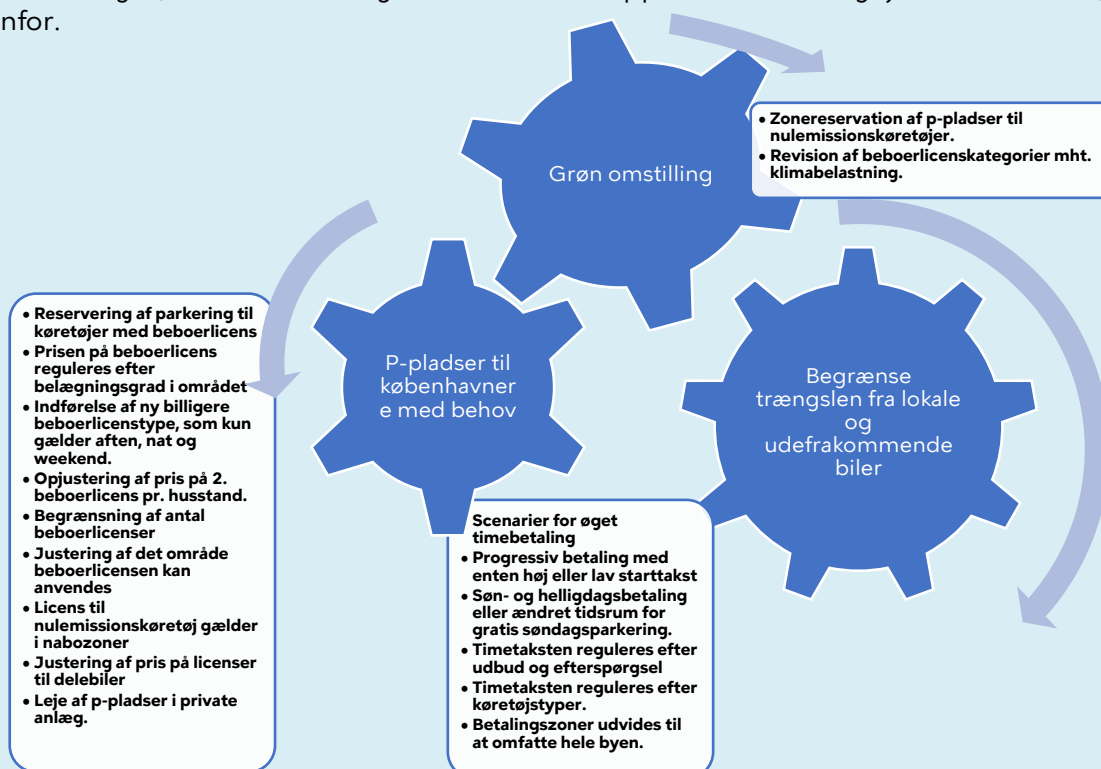
Handlemulighederne er således inddelt under følgende overskrifter: **1) parkeringspladser til de københavnere, som har behov**, **2) begrænse trængslen fra lokale og udefrakommende biler** og **3) Grøn omstilling**. Hensigtserklæringen lægger også vægt på klimahensyn, hvilket er indarbejdet som et tema i alle handlemulighederne.

Der er udarbejdet økonomiske effekter til de handlemuligheder, som har været mulige indenfor deadline. Der er politiske handlerum indenfor hver handlemulighed, hvorfor det ikke er muligt at udarbejde en samlet økonomisk effekt af handlemulighederne på nuværende tidspunkt. Generelt gælder det for alle handlemulighederne, at øgede indtægter fra betalingsparkering modregnes af staten, men frigiver servicemåltal.

I enkelte tilfælde er der lagt op til, at der skal foretages yderligere juridiske analyser. Forvaltningens forventning er, at handlemuligheden kan lade sig gøre, men den juridiske vurdering skal foretages med henblik på, at den endelige udformning af handlemuligheden bringes i overensstemmelse med lovgivningen.

### Handlemuligheder

Handlemulighederne har en gensidig påvirkning på hinanden. Afhængig af hvilke handlemuligheder der vælges, kan handlemuligheder have overlappende effekter og tjene flere formål, jf figur nedenfor.



# 1. Parkeringspladser til københavnere, som har behov

## 1. Reservering af parkering til køretøjer med beboerlicens.

Beboere i betalingsområdet kan få udstedt licenser til deres bil, der gælder som reduceret betaling for parkering i deres nærområde. Langt de fleste tilgængelige parkeringspladser er offentlige pladser, der som udgangspunkt kan benyttes af alle. Licensen giver kun i meget begrænset omfang adgang til særlige p-pladser (herunder lejede pladser i private p-anlæg samt pladser på kommunale ejendomme åbnet for beboerne).

Udover det samlede udbud af parkering spiller de udefrakommende parkerede biler i sagens natur også ind i forhold beboernes mulighed for - indenfor en rimelig tids søgning - at finde en ledig plads.

Der kan derfor oprettes et antal nærmere definerede zoner i områder med høj belægning og mange udstedte beboerlicenser pr. antal p-pladser, hvor disse i udvalgte tidsrum kan reserveres, så udelukkende køretøjer med beboerlicens må parkere på dem.

Fastsættelse af zonernes størrelse skal i givet fald foretages under hensyntagen til evt. *spillover* effekter, hvor parkeringspresset blot forskydes til nærliggende områder. Dette har også betydning for, om konkrete tilfælde af reservering af parkering til køretøjer med beboerlicens kan vurderes at være lovligt.

Det vurderes, at der kan opnås samme effekt for beboerne ved, at timestaksten øges.

**Politisk handlerum:** Der kan bestilles budgetnotater, der omhandler oplæg til forsøg med reservering af parkering til beboere.

**Effekt:** Nærmere for beboere med licens at finde parkeringsplads i tidsrum med høj belægning, hvilket kan føre til højere bilejerskab.

Mindre incitament for udefrakommende til at benytte bil til destinationer i zoner med reservering. Evt. bedre udnyttelse af ledig privat kapacitet.

**Økonomi:** Serviceudgifter til projektledelse og opsætning af skilte. Faldende indtægter fra timebetaling og stigende indtægter fra salg af beboerlicenser.

*Eksempel: Fire sammenhængende vejstrækninger i blå zone med 200 pladser med samlet over 100% belægning kl. 22. Reservering på hverdage i tidsrummet 15-07:*

Projektledelse og skiltning: 0,2-,03 mio. kr.  
Indtægststab: 0,5 -0,7 mio. kr. pt. år.

**Klima:** CO<sub>2</sub>-udledningen for udefrakommende køretøjer vil falde, mens københavnernes forbrugsbaserede udledning forventeligt vil stige.

**Implementering:** Budgetaftalepunkt.  
Seks måneders projektforberedelse.  
Politisk godkendelse.  
Seks måneders implementeringstid.

### Supplerende fakta:

- Bi: Takster - Licenser
  - Di: Datagrundlag - Data for indpendling til Københavns Kommune
  - Dii: Datagrundlag - Data om parkeringsbelægning
  - Diii: Datagrundlag - Data om udvikling i antal biler i byen
-

## 2. Prisen på beboerlicens reguleres efter belægningsgrad i området.

Priserne for beboerlicenser er ens indenfor den samme miljødifferentierede kategori uanset, hvor ejeren bor i betalingsområdet. Det betyder at licensindehavere betaler samme pris uanset, i hvor høj grad de bidrager til trængsel og miljøbelastning afledt af søgetrafik.

Priserne kan således supplerende fastsættes i forhold til belægningsgraden i det pågældende område, hvor køretøjet er hjemmehørende. Licenssystemet indrettes, så man betaler mærkbart mere, hvis man er bosat i et område, hvor belægningen er relativ høj kl. 22 (hvor der fortrinsvist holder beboerbiler).

En model kunne f.eks. være, at en beboer med bil i betalingsområdet skal betale relativt mere for sin licens end den nuværende pris, hvis belægningen i beboerlicenzonen samlet er over 95% kl 22. Priserne kan evt. reguleres årligt i forhold til den senest registrerede belægningsgrad.

**Politisk handlerum:** Der kan bestilles budgetnotater, der omhandler modeller for ny prisstruktur for beboerlicenser.

**Effekt:** Færre hjemmehørende biler i områder med høj belægning om aftenen. Mindre søgetrafik og bedre mulighed for at finde parkering for de resterende bilejere.

**Økonomi:** Stigning i parkeringsindtægter fra salg af beboerlicenser.

*Eksempel: Stigning i takst for beboerlicenser på 25 % i de (fire) zoner, hvor belægningen i efteråret 2023 var over 95 % kl. 22.*

*Merindtægter fra salg af licenser: 8-10 mio. kr.*

**Klima:** Et mindre fald i den forbrugsbaserede udledning fra bilejere i betalingsområdet.

**Implementering:** Budgetaftalepunkt.

### Supplerende fakta:

- Bi: Takster – Licenser
  - Dii: Datagrundlag – Data om parkeringsbelægning
-

### **3. Indførelse af ny billigere beboerlicenstype, som kun gælder aften, nat og weekend.**

Forudsætningen om, at nogle københavnere i særlig grad har behov for bil, er vanskelig at omsætte til regulering. Dog kan man pege på, at der kan være en tendens til, at visse borgere benytter deres bil mere og især på hverdage.

Med det udgangspunkt kan der indføres en licens, der er rettet mod bilister i betalingsområdet, der anvender deres bil relativt ofte på hverdage.

Beboerlicensen vil således have begrænset gyldighed, og der skal derfor betales timepris eller søges privat parkering, hvis en beboer ønsker at parkere nær sin bolig i dagtimerne. Licensen vil hovedsageligt rette sig mod de beboere, som benytter deres bil på daglig basis, og derfor ikke har brug for parkering i dagtimerne.

Indførelse af den nye licens kan kombineres med øgede takster for de konventionelle licenser således, at incitamentet til kun eje bil i betalingsområdet, hvis det er absolut nødvendigt, øges.

En lignende ordning er allerede af andre årsager indført i fortrinsvis de indre dele af byen, hvor beboerlicensen ikke er gyldig på de såkaldte prik-gader mellem kl. 10-17 på hverdage.

**Politisk handlerum:** Der kan bestilles budgetnotater, der omhandler modeller for ny prisstruktur for beboerlicenser.

**Effekt:** Færre langtidsparkerede beboerbiler. Flere kørte kilometer.

**Økonomi:** Serviceudgifter til projektledelse, IT og kommunikation: 0,5 – 0,7 mio. kr. Fald i parkeringsindtægter fra salg af beboerlicenser, medmindre der indføres en nulsumsløsning med tilsvarende højere priser for de konventionelle licenser.

**Klima:** Ingen større ændring i CO<sub>2</sub>-udledningen fra beboerbiler. Effekten er dog vanskelig at skønne om, da den sandsynligvis vil gå i begge retninger.

**Implementering:** Budgetaftalepunkt. Tre måneders forberedende arbejde.

#### **Supplerende fakta:**

- Bi: Takster – Licenser
  - Bii: Takster – Timetakster
-

#### **4. Opjustering af pris på 2. beboerlicens pr. husstand.**

Som reglerne er nu, betaler beboerne samme pris for licenser i samme miljøkategori uanset, hvor mange der er udstedt til samme husstand/adresse. Det betyder, at familier der vælger at have to biler, betaler det samme for at have deres 2. bil parkeret som den primære.

Med den forudsætning, at beboere i husstanden tænkes at have nemmere adgang til at kunne dække deres transportbehov af den samme bil, kan prisen for udstedte licenser udover ét stk. sættes væsentligt op. Det vil betyde, at incitamentet til at have flere biler under samme tag mindskes. Det samme vil gælde borgere, der af andre end familiære grunde bor flere sammen.

Initiativet kræver, at der foretages en indledende juridisk analyse, der belyser et tilstrækkeligt grundlag for, at borgere forskelsbehandles som følge af deres valg af husstandsstørrelse.

**Politisk handlerum:** Der kan bestilles budgetnotater, der omhandler modeller for ny prisstruktur for beboerlicenser.

**Effekt:** Mindre fald i antal udstedt licenser. Bedre mulighed for at finde parkering i tidsrum med spidsbelastning.

**Økonomi:** Ændring i parkeringsindtægter fra salg af beboerlicenser.

*Eksempel: Ved en fordobling af prisen for licensnummer to eller flere (ca. 3.500 stk.) anslås merindtægten at blive på 6-8 mio.kr.*

**Klima:** Mindre fald i den forbrugsbaserede udledning fra bilejere i betalingsområdet.

**Implementering:** Juridisk analyse. Budgetaftalepunkt.

#### **Supplerende fakta:**

- Bi: Takster – Licenser
-

## 5. Begrænsning af antal beboerlicenser (Amsterdam-model) eller antal år de kan udstedes.

I nogle beboerlicenzoner er der udstedt flere licenser, end der er offentlige parkeringspladser. Blandt andet af den grund, er der visse steder meget høj p-belægning specielt aften, nat og weekend med u hensigtsmæssig søgetrafik til følge.

Antallet af udstedte beboerlicenser indenfor den enkelte beboerlicenzzone kan begrænses relativt enten i forhold til antal p-pladser eller i forhold til belægningsgrad. Fordi nuværende licensindehavere så vil skulle betale timepris, vil efterspørgslen efter offentlig parkering blandt københavnere i betalingsområdet falde. De tilbageværende beboerlicensindehavere vil få lettere ved at finde parkering i tidsrum med pres fra beboerbiler.

Alternativt kan kommunen begrænse det antal år, der kan udstedes beboerlicens til den enkelte bilejer/bruger, hvorved antallet af udstedte licenser også vil falde med tilsvarende afledt effekt. De to modeller kan desuden kombineres.

**Politisk handlerum:** Der kan bestilles budgetnotater, der omhandler modeller for begrænsning for udstedelse af beboerlicenser.

**Effekt:** Mindre belægning fra beboerbiler. Nærmere for licensindehaver at finde parkering i spidsbelastningstidspunkter. Lidt større tilstrømning af biler udefra.

**Økonomi:** Service- eller anlægsmidler til udvikling af model og it-system (0,8-1.0 mio. kr.).  
*Eksempel: Hvis loftet sættes til de nuværende ca. 50.000 udstedte licenser vil der ikke være ændringer i p-indtægterne fra salg af licenser.*

**Klima:** Fald i den forbrugsbaserede udledning fra bilejere i betalingsområdet.

**Implementering:** Budgetaftalepunkt.  
Seks måneders projektforberedelse.  
Politisk godkendelse.  
Seks måneders implementeringstid.

### Supplerende fakta:

- Bi: Takster - Licenser
  - Cii: Øvrig regulering - reserverede pladser
  - Civ: Øvrig regulering - Udviklingen i antallet af pladser
  - Dii: Datagrundlag - Data om parkeringsbelægning
-

## **6. Justering af det område beboerlicensen kan anvendes, herunder at den kan gøres gyldig indenfor en bestemt radius af bopælen.**

Beboere med licens bosat i kanten af de eksisterende licenszoner oplever relativt set oftere problemer med at finde parkering på spidsbelastningstidspunkter pga. et mindre udbud af parkering.

Dette problem kan afhjælpes ved, at der indføres flere af de såkaldte flexzoner, hvor der kan anvendes licenser fra flere tilstødende zoner samtidigt.

Alternativt kan der udvikles en ny type licens, som kan anvendes indenfor en nærmere afgrænset område bestemt ud fra en maxafstand fra boligen til de tilgængelige parkeringspladser. Hver indehaver af en sådan licens vil således få 'sin egen' definerede licenszone. Den nye licens kan betragtes som et tilvalg og fungere parallelt med det eksisterende licenssystem.

Dele af forslaget vil kræve en nærmere undersøgelse af de IT-tekniske muligheder.

**Politisk handlerum:** Der kan bestilles budgetnotater, der omhandler modeller for beboerlicensernes dækningsområde.

**Effekt:** Mere jævn fordeling af belægningen fra beboerbiler. Nærmere for beboere i kanten af eksisterende zoner at finde parkering i tidsrum med høj belægning. Svagt stigende bilejerskab i betalingsområdet.

**Økonomi:** Anlægsmidler på ca. 3 mio. kr. til udvikling af system med afstandsbestemt licensområde.

**Klima:** En mindre stigning i den forbrugsbaserede udledning fra bilejere i betalingsområdet.

**Implementering:** Budgetaftalepunkt.  
Seks til tolv måneders projektforberedelse afhængigt af model.  
Politisk godkendelse.  
Seks måneders implementeringstid.

### **Supplerende fakta:**

- Bi: Takster – Licenser
  - Ci: Øvrig regulering – P-zoner: Beta-  
lingszoner og tidsbegrænsede zoner
-



## **7. Licens til nulemissionskøretøj gælder i nabozoner for lettere adgang til ladestandere.**

Elbilejere med licens, der bor i kanten af en beboerlicenzzone, kan opleve vanskeligheder ved at finde parkering med henblik på opladning medmindre de er villige til at betale timepris for at kunne parkere i en nabozone.

For at afhjælpe dette problem, kan vilkårene for brug af beboerlicens til elbiler ændres, så den giver adgang til parkeringspladser med tilknyttet ladestandere i nabozonen.

Det er forvaltningens vurdering, at der kun er hjemmel til en sådan ordning mellem beboerlicenzoner internt i betalingsområdet og altså ikke mellem beboerlicenzoner, der placeret i henholdsvis betalingsområdet og områder med tidsbegrænsning.

Alternativt kan problemet afhjælpes vha. handlemulighed 6: *Justering af det område beboerlicensen kan anvendes herunder, at den kan gøres gyldig indenfor en bestemt radius af bopælen.*

**Politisk handlerum:** Der kan bestilles en TMU-indstilling, der omhandler modeller for elbillicensernes dækningsområde.

**Effekt:** Incitamentet til at eje elbil frem for fossildreven øges for borgere i kanten af betalingsområdets beboerlicenzoner.

**Økonomi:** Forventeligt ingen.

**Klima:** Mindre fald i den forbrugsbaserede udledning fra bilejere i betalingsområdet.

**Implementering:** Juridisk analyse. Politisk godkendelse.

### **Supplerende fakta:**

- Ci: Øvrigt regulering - P-zoner: Betalingszoner og tidsbegrænsede zoner
  - Cii: Øvrig regulering - reservede pladser
  - Xj: Køretøjer, der kræver opladning
-

## 8. Justering af pris på licenser til delebiler.

Delebiler uden fast stamplads kan i dag for 695 kr. pr. år tildeles en bydækkende delebillicens. Forskning på området viser dog, at de - om overhovedet - kun i mindre grad bidrager til begrænsning af trængslen. Derimod optager de i mange tilfælde parkering, der ellers kunne udnyttes af beboerne.

Ved at hæve prisen mærkbart på licens til delebiler uden fast stamplads eller helt afskaffe den kan der frigøres parkeringspladser til beboerne.

**Politisk handlerum:** Der kan bestilles budgetnotater, der omhandler modeller for ny prisstruktur for delebillicenser.

**Effekt:** Færre delebiler uden fast stamplads parkere i områder hvor der kræves licens, hvilket frigør pladser til beboerne.

**Økonomi:** Forventeligt ingen eller meget begrænset.

*Eksempel: En ti-dobling af prisen på licensen vil medføre merindtægter fra salg af den bydækkende delebillicens på 5-6 mio. kr.*

**Klima:** Ingen eller meget begrænset.

**Implementering:** Budgetaftalepunkt.

### Supplerende fakta:

- Bi: Takster - Licenser
  - Cii: Øvrig regulering - Reserverede pladser
-

## 9. Leje af p-pladser i private anlæg.

Med initiativet afsættes finansiering til at indgå aftaler om leje af parkeringspladser på privat grund i kommunens ti bydele. Der kan afsættes en pulje til leje af pladser i hele byen, men på baggrund af gennemsnitsprisen i de enkelte bydele.

Sådanne aftaler har den effekt, at parkeringskapaciteten i et givent område samlet set forøges, idet pladser på privat areal, herunder ved private og offentlige virksomheder, som ellers ville stå tomme i aften- og nattetimer, bliver gjort tilgængelige for licenshavere i et givent område.

En bydækkende analyse har primo 2024 identificeret ca. 6.700 parkeringspladser i private anlæg i hele byen, som kommunen vil kunne indgå aftaler om offentlig adgang for licenshavere til.

Pladserne vil kunne søges lejet døgnet rundt, eller kun stilles til rådighed for licenshavere i aften- og nattetimerne samt weekend.

**Politisk handlerum:** Der kan bestilles budgetnotater, der omhandler leje af p-pladser til beboerne i private anlæg.

**Effekt:** Beboere i udvalgte områder vil have lettere ved at finde parkering.

**Økonomi:** Servicemidler til leje af private p-pladser.

*Eksempel: Se gennemsnitlige enhedspriser i tabellen nedenfor. Den samlede udgift til leje af pladser vil afhænge af antal pladser og hvor de ønskes lejet.*

**Klima:** Det øgede parkeringsudbud vil medføre en stigning i primært den forbrugsbaserede CO<sub>2</sub>-udledning.

**Implementering:** Budgetaftalepunkt. Politisk godkendelse af kontrakter.

### Supplerende fakta:

- Civ: Øvrig regulering – Udviklingen i antallet af parkeringspladser

Screening	P-pladser	24/7 pladser			Aften / nat + weekend		
Bydel	I alt	Antal	Anlæg	Prisniveau, år	Antal	Anlæg	Prisniveau, år
Amager Vest	530	155	7	10.800-21.000	375	10	3.600-15.000
Amager Øst	515	430	6	9.000-15.360	85	3	6.600-13.200
Bispebjerg	530	335	14	7.200-21.600	195	8	3.000-9.000
Brønshøj/Husum	107	75	5	7.800-12.000	32	3	6.600-8.400
Indre By	1.110	241	11	15.900-34.200	869	22	4.500-21.600
Nørrebro	700	155	5	9.600-16.800	545	12	4.200-12.000
Valby	779	508	13	7.200-14.400	271	8	6.900-7.800
Vanløse	205	120	3	1.020-9.600	85	4	4.800-6.000
Vesterbro	1.520	540	17	8.400-28.560	980	24	6.000-15.000
Østerbro	736	226	10	10.800-28.800	510	13	7.200-14.400
<b>I alt</b>	<b>6.732</b>	<b>2.785</b>	<b>90</b>	<b>1.020-34.200</b>	<b>3.947</b>	<b>107</b>	<b>3.000-21.600</b>

## 2. Begrænse trængslen fra lokale og udefrakommende biler

### 10. Scenarier for øget timebetaling, herunder også ændring af nattakst/takstperioder.

I nogle områder i specielt de indre dele af byen er efterspørgslen fra udefrakommende bilister efter offentlig gadeparkering højere end udbuddet. Det skyldes blandt andet, at nogle af taksterne er sat for lavt i forhold til udbud og efterspørgsel. Dermed bliver den samlede kapacitet af offentlig og privat parkering sandsynligvis ikke udnyttet optimalt.

Taksterne kan justeres mere finmasket i forhold til udbuddet eller i forhold til forskellige perioder, hvor der ønskes flere ledige pladser til f.eks. beboernes biler. Der kan tillige indføres en højere 'trængselstakst' på hverdage mellem kl. 8-10.

Handlemuligheden kan evt. implementeres i kombination med handlemulighed 11. *Progressiv betaling med enten høj eller lav starttakst eller første time gratis.*

**Politisk handlerum:** Der kan bestilles budgetnotater, der omhandler modeller for ny timetakstruktur.

**Effekt:** Mindre tilstrømning af udefrakommende biler og dermed bedre fremkommelighed. Bedre udnyttelse af den private parkeringskapacitet.

**Økonomi:** Øgede indtægter fra betalingsparkering. Serviceudgifter til omlægning af takstsystemet.

*Eksempel: Dagstaksterne hæves med 10 %, mens aften og nattetakst reguleres op med 20 %. Det vil mindske trængslen fra udefrakommende biler generelt, men mest om aftenen og give bedre plads til beboerparkering i aften/nattetimer. Indtægten fra timebetaling forventes at stige 15-20 mio.kr.*

**Klima:** CO<sub>2</sub>-udledningen for udefrakommende køretøjer vil falde.

**Implementering:** Budgetaftalepunkt. Seks måneders forberedelse.

#### Supplerende fakta:

- Bii: Takster – Timetakster
  - Di: Datagrundlag – Data for indpendling til Københavns Kommune
-

## 11. Progressiv betaling med enten høj eller lav starttakst eller første time gratis.

Betalingsparkering kan i noget omfang anvendes til at styre, hvornår og hvor længe det er attraktivt at parkere. En ændret starttakst kan således indføres for at imødegå trængsel fra forskellige typer af trafik.

Det kan tjene forskellige formål at indføre en progressiv takst, fx at begrænse antallet af parkeringer eller begrænse den samlede tid udefrakommende parkerer i betalingsområdet. Der kan dermed indføres en anden takst, der gælder i den første time efter parkeringens begyndelse.

Parkering den første time kan også gøres gratis for at favorisere korte ærinder foretaget i bil. Ca. 40 pct. af parkeringerne i København varer under 1 time. Dette forslag skal kombineres med generelt stigende takster, hvis ikke trængslen skal øges.

Handlemuligheden kan evt. implementeres i kombination med handlemulighed 10. Scenarier for øget timebetaling, herunder også ændring af nattakst/takstperioder.

**Politisk handlerum:** Der kan bestilles budgetnotater, der omhandler modeller for ny timetakstruktur.

**Effekt:** Ved relativ høj starttakst vil trængslen fra kørsel ind- og ud af byen falde. Ved relativ lav starttakst kombineret med stigninger på de generelle takster vil trængslen forårsaget af høje belægningsgrader forventeligt falde.

**Økonomi:** Serviceudgifter til projektering og systemændringer. Betydning for parkeringsindtægter afhænger af endelig valgt model.

*Eksempel: En ændring af prisen for parkering i den første time til 0 kr. vil medføre en reduktion i parkeringsindtægterne på mellem 120 og 130 mio. kr. i 2025. Forslaget medfører tekniske ændringer samt behov for kommunikation (forventeligt ml. 0,5-1 mio. kr.) Eksemplet kan kombineres med eksempel fra handlemulighed 10.*

**Klima:** Afhænger af endelig valgt model.

**Implementering:** Projektering og juridisk analyse

Budgetaftalepunkt.

Seks måneders forberedende arbejde.

### Supplerende fakta:

- Bii: Takster – Timetakster
  - Di: Datagrundlag – Data for indpendling til Københavns Kommune
-

## 12. Søn- og helligdagsbetaling eller ændret tidsrum for gratis søndagsparkering.

I Københavns Kommune betales der for parkering på de offentlige veje i betalingsområdet fra mandag kl. 8.00 til kl. lørdag 17.00. Dette tidsrum kan udvides for at begrænse adgangen til parkering og dermed indirekte trængslen.

Tidsrummet for betalingsparkering er fastsat for at reducere trængslen. Lørdag, søndag og helligdage er der normalt mindre trafik end på hverdage, hvorfor der findes undtagelser for kravet om betalingsparkering. Desuden skal der ikke betales for parkering i de kommunale parkeringsanlæg i dagtimerne om lørdagen. Nyere trafiktal viser dog, at trafikken om søndagen udgør ca. 85 % af trafikken på en hverdag, og der er således anseelig trafik på de dage, hvor der ikke er betalingsparkering.

**Politisk handlerum:** Der er udarbejdet et budgetnotat med forskellige scenarier for søn- og helligdagsbetaling eller ændret tidsrum for gratis søndagsparkering.

**Effekt:** Forventes at have effekt på primært kortere 'søndagsture', hvor den gratis parkering kan anspore til at anvende bilen. Betaling om søndagen kan øge motivationen til at tage kollektiv trafik eller cykel, når der i weekender og på helligdage blandt andet er større arrangementer i København, der typisk tiltrækker folk i biler og dermed skaber trængsel.

**Økonomi:** Udgifter til skiltning, IT og kommunikation (forventeligt ca. 1,3 mio. kr.). Forslaget medfører øgede indtægter fra betalingsparkering. De øgede indtægter fra betalingsparkering modregnes af staten, men frigiver servicemåltal

*Eksempel 1: Indførelse af betalingsparkering på søndage mellem kl. 8 og kl. 17. I dette scenarie vil der blive krav om betaling for parkering i dagtimerne om søndagen. Forslaget vil medføre øgede indtægter på ca. 21 mio. kr.*

*Eksempel 2: Indførelse af betalingsparkering fra lørdag kl. 17 til søndag kl. 8. I dette scenarie vil der blive krav om betaling for parkering fra lørdag kl. 17 til søndag kl. 8. Forslaget vil medføre øgede indtægter på ca. 9 mio. kr.*

**Klima:** Jf. budgetnotat estimeres initiativet at reducere den geografiske CO<sub>2</sub>-udledning indenfor kommunegrænsen med mellem 220 og 1.100 tons årligt ved fuld indfasning.

**Implementering:** Budgetaftalepunkt.

### Supplerende fakta:

- Bii: Takster – Timetakster
  - Di: Datagrundlag – Data for indpendling til Københavns Kommune
-

### **13. Timetaksten reguleres efter udbud og efterspørgsel.**

I nogle områder i specielt de indre dele af byen er efterspørgslen fra udefrakommende bilister efter offentlig gadeparkering højere end udbuddet. Det skyldes blandt andet, at nogle af taksterne er sat for lavt i forhold til det eksisterende private udbud og prisfastsættelse. Dermed bliver den samlede kapacitet af offentlig og privat parkering sandsynligvis ikke udnyttet optimalt.

Taksterne kan fastsættes mere finmasket i forhold til den halvårligt registrerede belægningsgrad i de enkelte områder og tidsrum holdt op imod en vurdering af mængden af ledig privat kapacitet.

**Politisk handlerum:** Der kan bestilles budgetnotater, der omhandler modeller for ny timetakstruktur.

**Effekt:** Mindre tilstrømning af udefrakommende biler og dermed bedre fremkommelighed. Bedre udnyttelse af den private parkeringskapacitet.

**Økonomi:** Øgede indtægter fra betalingsparkering. Serviceudgifter til omlægning af takstsystemet.

**Klima:** CO<sub>2</sub>-udledningen for udefrakommende køretøjer vil falde.

**Implementering:** Budgetaftalepunkt. Seks måneders forberedelse.

#### **Supplerende fakta:**

- Bii: Takster – Timetakster
  - Di: Datagrundlag – Data for indpendling til Københavns Kommune
-

#### 14. Timetaksten reguleres efter køretøjstyper.

Som betalingsparkeringsordningen er nu, betaler alle bilister samme timetakst uanset køretøjets størrelse vægt og klimabelastning.

Det betyder, at bilister udefra ikke sætter deres valg af transportform i relation til, i hvilken udstrækning deres bil belaster miljø og vejbelægninger mv.

Den eksisterende ordning kan ændres så bilisten betaler en takst, som er sat i forhold til køretøjets miljømæssige belastning for byen på samme måde, som der i dag udstedes miljødiferentierede beboerlicenser. På den måde kan taksterne målrettes den i særlig grad uønskede biltrafik. Forslaget vil kræve en nærmere undersøgelse af de IT-tekniske muligheder.

**Politisk handlerum:** Der kan bestilles budgetnotater, der omhandler modeller for ny timetakstruktur.

**Effekt:** Den miljømæssige belastning fra udefrakommende biltrafik vil mindskes.

**Økonomi:** Serviceudgifter til projektering og systemændringer. Betydning for parkeringsindtægter afhænger af endelig valgt model.

**Klima:** Reduktion i geografisk CO<sub>2</sub>-udledning.

**Implementering:** Projektering og juridisk analyse.

Budgetaftalepunkt.

Seks måneders forberedende arbejde.

#### Supplerende fakta:

- Bii: Takster – Timetakster
  - Di: Datagrundlag – Data for indpendling til Københavns Kommune
-



## 15. Betalingszoner udvides til at omfatte hele byen.

Betalingsområdet består i dag af fire takstzoner med differentieret timetakst for parkering. Udover betalingsområdet findes der 12 parkeringszoner med tre timers begrænsning, som gælder på hverdage mellem kl. 08.00 og 19.00. Desuden er fem yderligere på vej.

Det er forvaltningens generelle vurdering, at betaling fungerer bedre og mere smidigt end tidsbegrænsning som trængselsregulerende værktøj.

Den størst mulige udvidelse af parkeringszonerne vil være at udvide betalingszonerne til at gælde i hele Københavns Kommune.

Parkeringsstillinger fra efterår 2023 viser, at der er relativ høj parkeringsbelægning på udvalgte strækninger i en række af randzonerne til betalingsområdet og de tidsbegrænsede parkeringszoner. I nogle områder falder parkeringsbelægningen dog, jo længere man bevæger sig væk fra de nuværende parkeringszoner.

Udvidelsen indebærer, at de private fællesveje i de berørte områder skal overtages af kommunen, som så afholder de løbende driftsudgifter.

Udvidelsen vil forløbe over fire til fem år og starte i de nuværende tidsbegrænsede zoner. Herefter vil den bevæge sig indefra og ud mod kommunegrænsen. Områderne kan tænkes underlagt de samme takster, som til enhver tid gælder i gul zone.

**Politisk handlerum:** Der kan bestilles budgetnotater, der omhandler scenarier for udvidelse af betalingsområdet.

**Effekt:** Markant reduktion i udefrakommende parkering i yderområderne og heraf afledt mindsket trængsel.

**Økonomi:** Merindtægter fra betalingsparkering og deraf øget servicemåltal: 280-320 mio. kr. årligt. Større anlægsinvestering: 140-160 mio. kr. Afledte løbende driftsudgifter: 200 mio. kr. pr. år.

**Klima:** Betydelig reduktion i geografisk og forbrugsbaseret CO<sub>2</sub>-udledning.

**Implementering:** Budgetaftalepunkt. Gradvis udrulning over fem-seks år.

### Supplerende fakta:

- Bii: Takster – Timetakster
- Ci: Øvrig regulering – P-zoner: Betalingszoner og tidsbegrænsede zoner
- Di: Datagrundlag – Data for indpendling til Københavns Kommune

### 3. Grøn omstilling

#### 16. Zonereservation af p-pladser til nulemissionskøretøjer.

Kommunen reserverer allerede i dag parkeringspladser med og uden tilknyttede ladestander til køretøjer, der kræver opladning (el- og pluginhybrid).

I takt med, at andelen af nulemissionskøretøjer stiger, og for at understøtte denne udvikling, kan der indføres mindre p-zoner, hvor alle konventionelle p-pladser reserveres til disse. På den måde favoriseres de mindst miljøbelastende køretøjer yderligere.

Restriktionen vil gælde både beboerbiler og udefrakommende.

**Politisk handlerum:** Der kan bestilles budgetnotater, der omhandler scenarier for p-zoner til nulemissionskøretøjer.

**Effekt:** Anvendelsen af elbiler vil stige på bekostning af fossildrevne.

**Økonomi:** Implementering af en zone med ca. 200 pladser vil koste 0,2-0,3 mio. kr.

**Klima:** Mindre fald i emissioner fra fossildrevne biler.

**Implementering:** Tre-seks måneders projektforberedelse.

Politisk godkendelse.

Seks måneders implementeringstid.

#### Supplerende fakta:

- Ci: Øvrig regulering – P-zoner: Betalingszoner og tidsbegrænsede zoner
  - Cii: Øvrig regulering – reserverede pladser
  - Diii: Datagrundlag – Data om udvikling i antal biler i byen
  - Xj: Køretøjer, der kræver opladning
-

## 17. Revision af beboerlicens kategorier i forhold til bilparkens udvikling mht. klimabelastning.

På baggrund af blandt andet afgiftssystemer og teknologisk udvikling bliver bilparken løbende mindre CO<sub>2</sub>-belastende. Det betyder at fordelingen af køretøjer med miljødifferentierede beboerlicenser i betalingsområder fordeler sig anderledes end ved indførelsen i 2017. En bil som med sit forbrug blev indplaceret i bunden af den billigste kategori, vil således ikke længere blive betragtet som specielt klimavenlig.

Hvis kommunen forsat ønsker at fastholde beboernes incitamentet til at eje så rene biler som muligt, kan beboerlicens kategorierne justeres, så fordelingen svarer til den oprindelige tiltænkte. Det vil betyde, at taksterne bliver relativt dyrere for de køretøjer, som for år tilbage blev indplaceret i de billige og mellemkategorierne. Takster og kategorier vil således kunne følge med tiden og den teknologiske udvikling.

**Politisk handlerum:** Der kan bestilles budgetnotater, der omhandler modeller for nye beboerlicenstakster justeret for bilparkens ændrede sammensætning i forhold til CO<sub>2</sub>-belastning.

**Effekt:** Beboere i betalingsområdet tilskyndes til at eje mere miljørigtige køretøjer.

**Økonomi:** Evt. bevægelse i parkeringsindtægter fra salg af beboerlicenser.

*Eksempel: Hver femte år justeres kategorierne således, at indtægten fra salg af beboerlicenser - og dermed betalingstrykket på bil-ejerne - samlet set fastholdes på status quo.*

**Klima:** Mindre fald i den forbrugsbaserede udledning fra bilejere i betalingsområdet.

**Implementering:** Budgetaftalepunkt.

### Supplerende fakta:

- Bi: Takster - Licenser
  - Diii: Datagrundlag - Data om udvikling i antal biler i byen
-



## Bilag 1

### Status på parkeringsanlæggene under Langebro og i Landgreven

#### *Status på parkeringsanlægget under Langebro*

Forvaltningen forventer, at parkeringsanlægget under Langebro vil komme til at indeholde ca. 134 parkeringspladser.

I øjeblikket er der en betonrenovering i gang i det ramperum under broen, som skal indeholde parkeringsanlægget. Renoveringen vil være færdig i april 2024. Den indledende scanning af hele ramperummet, vil foregå i april.

Forvaltningen kan herefter gå i gang med projekt Genåbning af Langebro P-kælder, så anlægget kan godkendes til parkeringsanlæg.

Forvaltningen har indgået aftale med rådgiver om projektering af opgaven i marts måned 2024.

Parkeringsanlægget forventes at blive taget i brug medio 2026.

#### *Status på parkeringshuset i Landgreven*

I Budget 2021 blev der afsat midler under Teknik- og Miljøudvalget til en forundersøgelse af p-anlægget. På baggrund af forundersøgelsen udarbejdede Teknik- og Miljøforvaltningen et budgetnotat til Budget 2022 med 3 mulige scenarier for p-anlægget. De tre scenarier var renovering mhp. på offentlig parkering, delrenovering mhp. udlejning til privat selskab og salg af anlægget. Budgetnotatet blev ikke prioriteret ved forhandlingerne. Efterfølgende blev der til forhandlingerne om Budget 2023 og Budget 2024, pba. politiske bestillinger, udarbejdet budgetnotater om renovering af anlægget mhp. omdannelse til parkering for borgere med beboerlicens til området. Budgetnotaterne blev imidlertid ikke prioriteret ved budgetforhandlingerne, og der er ikke truffet beslutning om omdannelse af anlægget.

Parkeringsanlægget beliggende Landgreven 10 er udlejet til og med 31. maj 2025, hvor p-anlægget tilfalder Københavns Kommune.

Økonomiforvaltningen forelagde en orientering til ØU d. 23. april 2024 om at der vil blive fremlagt et budgetnotat til Budget 2025 om midler til renovering. Hvis budgetnotatet ikke opnår finansiering, vil

13-03-2024

Sagsnummer i F2  
2024 - 860

Dokumentnummer i F2  
130637

Sagsnummer i eDoc  
2024-0012782

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold  
Islands Brygge 37  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452

Økonomiforvaltningen fremlægge indstilling om salg af anlægget. De forventede udgifter til reoveringen blev til forhandlingerne om Budget 2024 opgjort til 114 mio. kr.(2024-pl) svarende til 118 mio. kr. i 2025-pl. Efter endt reovering forventes der at være 107 parkeringspladser i anlægget.



## Bilag 2

### Fagligt notat vedr. fire lokationer for parkeringsanlæg

#### Resumé

I Budget 2023 (BR 6. oktober 2022) (Ø, C, O, B, V, Å, I, D) blev der afsat midler til at screene, hvor det på kommunalt ejede grunde og større offentlige veje i hvert brokvarter er muligt at anlægge et parkeringsanlæg med plads til minimum 250 biler. Formålet hermed var at udvælge én lokation i hvert brokvarter, der skal undersøges nærmere i en foranalyse, hvor disse kriterier vurderes mere grundigt.

På baggrund heraf er Teknik-og Miljøforvaltningen ved at foretage en foranalyse på bygbarhed af fire lokationer på hhv. Østerbro, Nørrebro, Vesterbro og Amager, der forelægges Teknik-og Miljøudvalg forud for forhandlingerne om Budget 2025. I forbindelse med fremlæggelse af foranalyserne vil der også blive fremlagt mulighed for tilkøb af grønne og aktive byrum i forbindelse med parkeringsanlæggene.

#### De fire lokationer

I nedenstående orienteres forligskredsen om lokationer, overslagspriser, forventet antal parkeringspladser, grundstatus og nuværende belægningsprocenter omkring de aktuelle placeringer. Tallene i tabellerne under hver lokation er foreløbige, da foranalysen først forventes afsluttet august 2024. Foruden udgifter til fysisk anlæg er den samlede anlægsøkonomi i tabellerne bl.a. indeholdt interne bygherreudgifter, rådgivervydelser, tiltag til grøn omstilling, uforudseelige udgifter og risikotillæg.

##### 1. Gunnar Nu Hansens Plads, Østerbro

Gunnar Nu Hansens Plads er et offentligt vejareal på Østerbro med Fælledparken på den vestlige side, Østerbro Stadion og Parken på den sydlige side, Østerfælled Torv mod nord samt Østerbrogade på den østlige side. På arealet er der i dag 136 parkeringspladser i terræn. Der er både mulighed for at etablere byrum svarende til det eksisterende, dog med begrænsning ift. typer af beplantning, eller etablere grønt byrum ved tilkøb.

Gunnar Nu Hansens Plads er placeret i blå betalingszone. Belægning af terrænparkeringspladserne på pladsen er gennemsnitligt 80-90 % kl. 12.00 og kl. 17.00, mens belægningen er 90-100 % kl. 22.00. Belægningen er over 100 % på vejene i nærområdet i aftentimerne, og ved

02-02-2024

Sagsnummer i F2  
2024 - 2633

Dokumentnummer i F2  
124157

Sagsnummer i eDoc  
2024-0038751

Stab  
Islands Brygge 37  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452

diverse arrangementer i Parken og i Fælledparken er et større parkeringsbehov på pladsen og i området end på almindelige hverdage.

Tabel over P-kælder på Gunnar Nu Hansens Plads

Anlæg	Grundstatus	Antal p-pladser i P-kælder	Enhedspris pr. p-plads (mio. kr.)	Anlægssum (mio. kr.)
P-kælder	Offentligt vejareal	270	1,8	490

### 2. Otto Krabbes Plads, Vesterbro

Otto Krabbes Plads er et fredeligt grønt område, der er anlagt med skulpturer, vandkunst og beplantning. Pladsen består af 9 matrikler, der alle ejes af Københavns Kommune samt et vejareal, der skærer igennem pladsen ved den eksisterende tværgående stipassage. Otto Krabbes Plads ligger i forbindelse med den større offentlige bemandet legeplads Skydebanehaven mod øst. På arealet er der i dag ingen parkeringspladser i terræn. Derudover er pladsen beliggende på Vesterbro mellem Istedgade mod syd og Vesterbrogade mod nord via lokalvejen Dannebrogsgade. Desuden kan man komme til pladsen fra vest via Mathæusgade. Der er både mulighed for at etablere byrum svarende til det eksisterende, dog med begrænsning ift. typer af beplantning, eller etablere grønt byrum ved tilkøb.

Belægning af terrænparkeringspladserne på Otto Krabbes pladsen er gennemsnitligt 80-90 % kl. 12.00 og over 100 % kl. 17.00 og kl. 22.00. Belægningen er over 100 % på vejene i nærområdet i aftentimerne. Otto Krabbes Plads er placeret i blå betalingszone.

Tabel over P-kælder på Otto Krabbes Plads

Anlæg	Grundstatus	Antal p-pladser i P-kælder	Enhedspris pr. p-plads (mio. kr.)	Anlægssum (mio. kr.)
P-kælder	Kommunal grund og vejareal	282	1,6	450

### 3. Borups Plads, Nørrebro

Borups Plads er placeret ved enden af Stefansgade ud mod Borups Allé. Københavns Kommune ejer matriklen. Borups Plads har enkelte udeseriveringsarealer samt gadeinventar med siddemuligheder i byrummet. På arealet er der i dag ingen parkeringspladser i terræn. Pladsen er præget af at være omkranset af veje på tre sider - Stefansgade mod sydøst, Borup Allé mod sydvest og Lundtoftegade mod nordvest. Der er både mulighed for at etablere byrum svarende til det eksisterende, dog med begrænsning ift. typer af beplantning, eller etablere grønt byrum ved tilkøb.

Belægning af terrænparkeringspladserne på pladsen er gennemsnitligt 90-100 % kl. 12.00 og over 100 % kl. 17.00 og kl. 22.00. Borups Plads er placeret centralt i gul betalingszone.

Tabel over P-kælder på Borups Plads

Anlæg	Grundstatus	Antal p-pladser i P-kælder	Enhedspris pr. p-plads (mio. kr.)	Anlægssum (mio. kr.)
P-kælder	Kommunal grund og vejareal	249	1,7	420

#### 4. Skotlands Plads, Amagerbro

Skotlands Plads er placeret på Amager umiddelbart vest for krydset mellem Englandsvej og Amagerbrogade. Pladsen er et udmatrikuleret areal, der er ejet af Københavns Kommune. På arealet er der i dag ingen parkeringspladser i terræn. Pladsen omfatter et grønt rekreativt areal samt flere friluft- og sportsfaciliteter. For ca. 10 år siden blev pladsen omlagt og opgraderet med bedre opholdsarealer, legeplads og aktivitetsområde mv. Den sydlige del af arealet fremstår mere som en park med mange træer, der giver et opholdsrum for områdets beboere og er afgørende for trykningen i området. Denne funktion genskabes efter evt. etablering af et p-anlæg. Der er både mulighed for at etablere byrum svarende til det eksisterende, dog med begrænsning ift. typer af beplantning, eller etablere grønt byrum ved tilkøb.

Belægning af terrænparkeringspladserne på pladsen er gennemsnitligt over 100 % både kl. 12.00, kl. 17.00 og kl. 22.00. Skotlands Plads er placeret i udkanten af blå betalingszone nær grænsen til betalingszonernes ophør, og der er 3 timers gratis parkering.

Tabel over P-kælder på Skotlands Plads

Anlæg	Grundstatus	Antal nye offentlige p-pladser	Enhedspris pr. p-plads (mio. kr.)	Anlægssum (mio. kr.)
P-kælder	Kommunalt areal	344	1,6	550

#### Forventet ibrugtagning

Såfremt der tildeles midler ved Budget 2025 vil parkeringsanlæggene forventeligt kunne være klar til ibrugtagning i 2031. I det foranalysen først forventes afsluttet august 2024, er ibrugtagningen for de fire parkeringsanlæg et foreløbigt skøn, da der er lokale forhold som gør, at ibrugtagning kan variere.

#### Oplæg til drøftelse af finansieringsveje, herunder om der skal være tale om offentlig/leje

Den igangværende foranalyse afdækker et p-anlæg (inkl. drift og vedligeholdelse) med henblik på at anvende anlægget til offentlig parkering. Ovenstående overslagspriser angiver den forventede udgift til kommunalt anlæg af p-anlæg.

Såfremt der ønskes andre veje til finansieringen, vurderer forvaltningen, at der umiddelbart kan opstilles tre scenarier:

- Kommunalt opført p-anlæg med henblik på udleje til et eller flere private p-selskaber (lignende konstruktion som parkeringshuset Landgreven).



- Et OPP-finansieret projekt, herunder ét samlet udbud indeholdende design, projektering, etablering, drift og vedligeholdelse til et eller flere private developere og p-selskaber. Dette scenarie vil kræve, at de fysiske, juridiske og økonomiske bindinger og omkostninger revurderes ift. at kunne realisere et sådant partnerskab. Dette vil kunne undersøges ved tildeling af midler til formålet ved Budget 2025.
- Salg af offentlige veje og matrikler til en privat developer evt. med option på kommunal leje af pladser. Denne model vil kræve, at der bliver bevilliget midler til formålet, så fysiske, juridiske og økonomiske bindinger og omkostninger afdækkes ift. at kunne realisere et salg af jordstykke.

### **Videre proces**

Teknik- og Miljøudvalget vil blive orienteret om foranalysens resultater medio 2024 forud for forhandlingerne om Budget 2025.

Peter Højer  
Vicedirektør



## Bilag 3

### Orientering om status på screening af leje af private parkeringspladser

#### Resumé

Notatet indeholder en status på arbejdet med at screene for erstatningsparkeringspladser på private arealer i Københavns Kommune.

#### Sagsfremstilling

##### *Screening for potentielle private parkeringspladser*

I orientering om screening af private p-pladser til kommunal leje samt overblik over erstatningspladser, som blev forelagt Teknik- og Miljøudvalget den 28. august 2023, fremgik det, at udvalget ville blive orienteret, når screeningen var fuldendt (bilag 1).

Screeningen er nu færdiggjort. Skemaet nedenfor viser det endelige resultat af screeningen, som både indeholder både private og statslige parkeringspladser.

10-04-2024

Sagsnummer i F2  
2024 - 5012

Dokumentnummer i F2  
129177

Sagsnummer i eDoc  
2024-0084088

Bygge-, Parkerings- og Miljømyndighed

Njalsgade 13  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452

Screening	P-pladser	24/7 pladser			Aften / nat + weekend		
Bydel	I alt	Antal	Anlæg	Prisniveau, år	Antal	Anlæg	Prisniveau, år
Amager Vest	530	155	7	10.800-21.000	375	10	3.600-15.000
Amager Øst	515	430	6	9.000-15.360	85	3	6.600-13.200
Bispebjerg	530	335	14	7.200-21.600	195	8	3.000-9.000
Brønshøj/Husum	107	75	5	7.800-12.000	32	3	6.600-8.400
Indre By	1.110	241	11	15.900-34.200	869	22	4.500-21.600
Nørrebro	700	155	5	9.600-16.800	545	12	4.200-12.000
Valby	779	508	13	7.200-14.400	271	8	6.900-7.800
Vanløse	205	120	3	1.020-9.600	85	4	4.800-6.000
Vesterbro	1.520	540	17	8.400-28.560	980	24	6.000-15.000
Østerbro	736	226	10	10.800-28.800	510	13	7.200-14.400
<b>I alt</b>	<b>6.732</b>	<b>2.785</b>	<b>90</b>	<b>1.020-34.200</b>	<b>3.947</b>	<b>107</b>	<b>3.000-21.600</b>

Teknik- og Miljøudvalget blev orienteret om en foreløbig gennemsnitspris, mens udbuddet stadig pågik. Denne pris er korrigeret efter udbuddet er afsluttet. Gennemsnitsprisen på tværs af alle bydele er for 24/7-parkeringspladser 13.000 kr./årligt, mens den for tidsbegrænsede parkeringspladser er 9.340 kr./årligt.

Tidsrummet aften/nat + weekend betyder for de fleste lokationer tidsrummet fra kl. 17 til kl. 08 næste morgen, samt fra kl. 17 fredag til kl. 08 mandag morgen, men dette gælder ikke for alle de screenede lokationer. De nøjagtige tidsrum vil derfor afhænge af lokation og den lejefatle, der endeligt vil blive indgået.

Ovenstående priser indeholder også prisen på brug af app-løsning til adgangskontrol, samt drift af app-løsningen.

#### *Udbud af administration af lejet private parkeringspladser og parkeringsapp*

Forvaltningen har den 26. februar 2024 lagt et offentligt EU-udbud ud med tilbudsfrist den 27. marts 2024 mhp. at finde en leverandør til administration, samt drift af parkeringsapp til de 535 private parkeringspladser, som forvaltningen skal leje i forbindelse med, at der blev afsat finansiering i Budget 2024. [Efter at orienteringen er forelagt TMU, er fristen for udbuddet er udløbet og forvaltningen er ved at bearbejde resultatet mhp. at foretage en evaluering af udbuddet].

#### *Status på screening og etablering af erstatningsparkeringspladser i gadeplan i forbindelse med etablering af sorteringspunkter.*

I Budget 2023 (B, C, D, I, O, V, Ø og Å) (BR. 06.10.2022) blev der afsat midler til en screening af erstatningspladser i gadeplan samt anlæg af erstatningspladser i forbindelse med sorteringspunkter på Østerbro og

på Amager Øst. I Budget 2024 (A, B, C, F, I, O, V) (BR 05.10.2023) blev der endvidere afsat midler til anlæg af 108 erstatningspladser i Vanløse og Brønshøj-Husum (TM013).

Forvaltningen har udpeget erstatningspladerne på Østerbro og Amager Øst og disse forventes anlagt senest ultimo 2024.

Screening for erstatningsparkeringspladser i Brønshøj-Husum og Vanløse forventes udført 2. kvartal 2024 og forventes anlagt i 2025. Disse forventes hovedsageligt anlagt på offentlig vej.

Screeningen af de resterende bydele bliver færdiggjort ultimo 2024.

Teknik- og Miljøudvalget orienteres løbende om resultaterne, når Brønshøj-Husum og Vanløse er screenet og projekteret og klar til anlæg.

#### *Andre parkeringsmuligheder*

I budgetnotatet TM013: Erstatningsparkeringspladser ifm. etablering af sorteringspunkter til Budget 2024 nævnes det, at Københavns Universitet har oplyst, at de på grund af bygningsarbejde ikke agter at tiltræde aftalen om adgang til 100 parkeringspladser for beboerne ved Biologisk Institut. Derfor blev der med Budget 2024 afsat midler til at indgå lejeaftaler for at kompensere de 100 parkeringspladser i private anlæg.

Region Hovedstaden har åbnet 60 pladser ved Borgervænget. Førhen var der tidsbegrænset parkering, som umuliggjorde beboerparkering. Dette er nu ændret til 3 timers parkering på hverdage mellem 7 og 17.

#### **Videre proces**

Efter endt udbudsperiode og kontrahering vil lejekontrakterne, som følge af bevillingerne fra Budget 2024 (TM013: Erstatningsparkeringspladser ifm. etablering af sorteringspunkter og TM185: Etablering af erstatningsparkeringspladser vedr. pladser nedlagt med Budget 2023) blive forelagt Borgerrepræsentationen.

Lena Kongsbach

Vicedirektør