



**Til Teknik- og Miljøudvalget**

27-05-2010

Sagsnr.  
2010-18770

## **Parkeringsstrategi 2010 - redegørelse**

Dokumentnr.  
2010-72362

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

Sagsbehandler  
Poul Sulkjær

Løsningerne i P-strategi 2010 bygger på de løsninger, der er beskrevet i Fornyet P-strategi og i P-strategi 2005 i det omfang disse stadig er politisk gældende. Derudover er der opstillet løsningsforslag for parkeringsproblemer udenfor betalingsområdet.

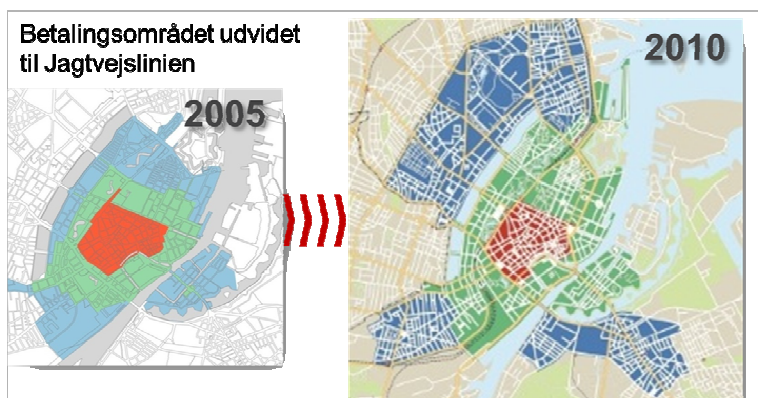
Disponeringen er således:

1. P-strategi 2005 og erfaringerne
2. Fornyet P-strategi - P-udbud for de indre brokvarterer
3. P-strategi for Indre By
4. P-strategi for betalingsområdets randområder mv.

### **1. P-strategi 2005 og erfaringerne**

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

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



**Center for Trafik**

Islands Brygge 37, 2. Sal  
Postboks 450  
1505 Kbh. V

Telefon  
3366 3355

M . . . .

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

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

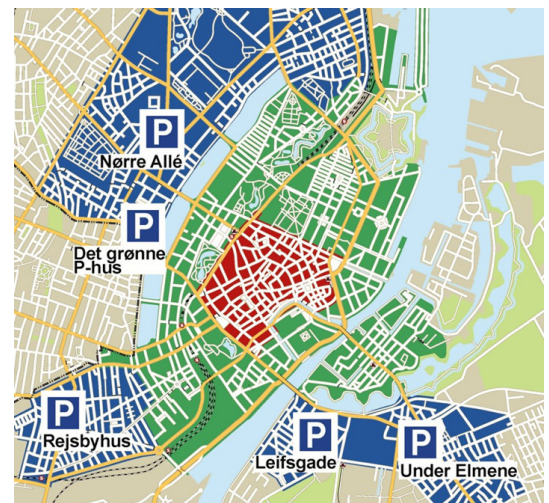
Der vil ultimo 2010 være etableret 1.335 nye P-pladser, hvoraf de 840 P-pladser er i 3 nye fuldautomatiske P-anlæg. 200 P-pladser er etableret som skråparkeringspladser i gader på Østerbro. Prisen pr. P-plads i de fuldautomatiske anlæg er ca. 70% højere end forudsat.

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

- ▶ Forsinkelse af betalingsparkeringsens etablering medførte et provenutab
- ▶ Staten har planer om modregning af øgede parkeringsindtægter i blokskuddene til kommunerne.

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

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



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

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

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

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

Udover, at der skal etableres 3.000 nye P-pladser, vil der også fremover blive etableret erstatningspladser i forholdet 1:1 for de antal p-pladser, der bliver nedlagt som led i etablering af cykelstier, busbaner og lignende i de indre brokvarterer – Blå zone. TMU har efterfølgende skærpet dette, således at der samtidig med beslutningen om nedlæggelse af gadepladser skal anvises, hvor erstatningspladserne bliver etableret.

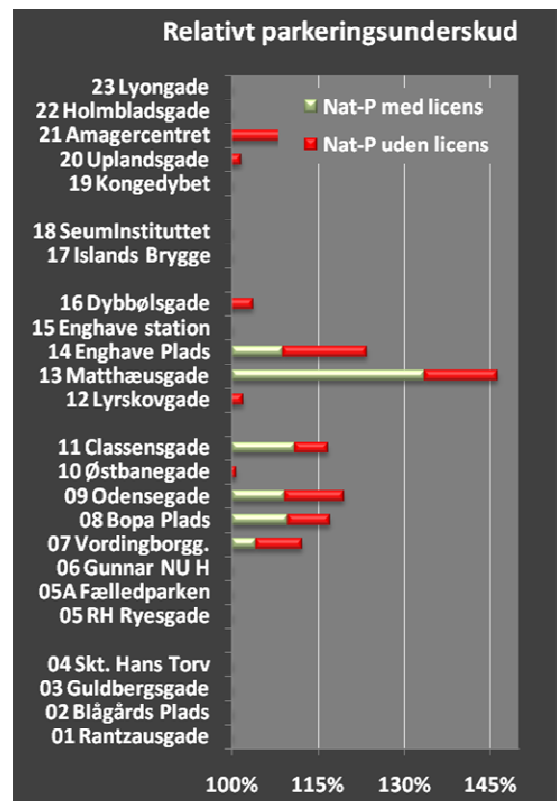
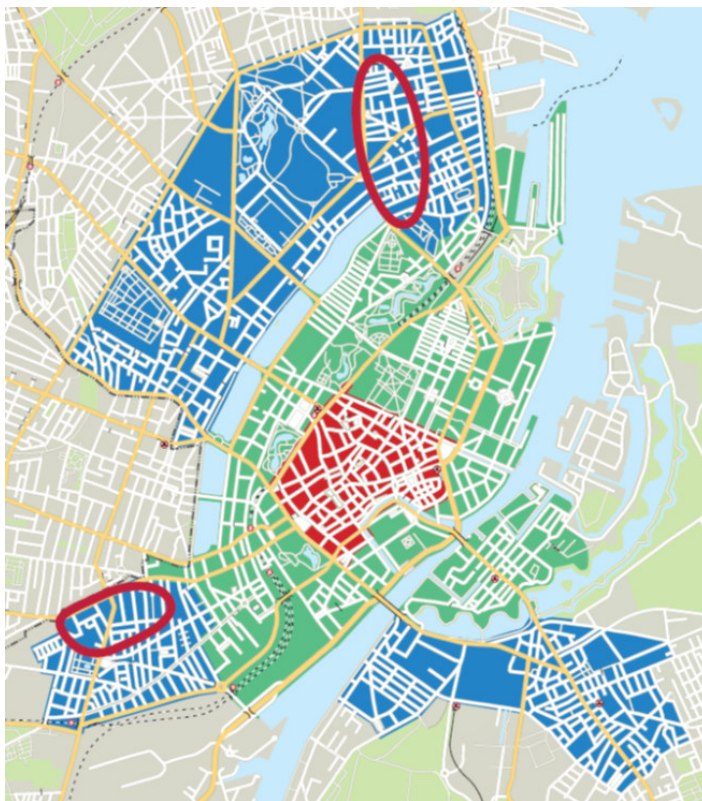
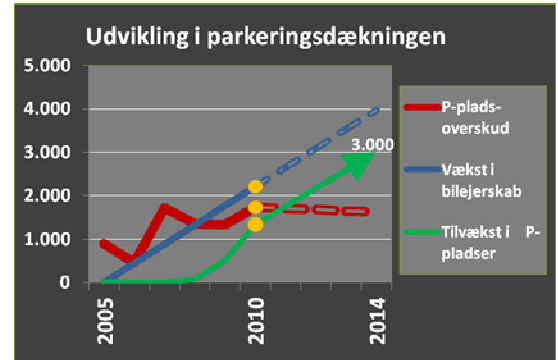
På kort sigt: 2010 -12, er der bevilget en økonomisk ramme på 49,6 mio. kr. (2009 pl). Den skal anvendes på følgende måde:

- 30 mio. kr. 540 flere gadepladser ved øget brug af skråparkering.
- 5 mio. kr. 100 flere gadepladser ved at udbygge gadehjørner.
- 4 mio. kr. Erstatningspladser/skråparkeringspladser for P-pladser, der nedlægges for at etablere cykelstier, busbaner og lignende.
- 2 mio. kr. Deponering i forbindelse med en aftale med Europark om at benytte 100 P-pladser under SuperBest i Marskensgade på Østerbro til aften- og natparkering.
- 0,6 mio. kr. Åbning af 100 P-pladser på tilkørselsvejene til Flæsketorvet i Den Hvide Kødby på Vesterbro for aften- og natparkering.
- 6 mio. kr. Gennemførelse af P-strategien, herunder aflønning af P-sekretariatets medarbejdere i 2010 og 2011.
- 2 mio. kr. Specialjuridisk bistand til afklaring af matrikulære forhold i betalingsområdet for at sikre, at

veje med offentlig betalingsparkering er offentligt vejareal.

Frem til 2012 vil der således blive etableret yderligere ca. 740 P-pladser i de indre brokvarterer. Det betyder, at der i alt vil være etableret godt 2.000 nye P-pladser i 2012 inkl. de 3 fuldautomatiske P-anlæg, der åbner i 2010 samt Det Grønne P-hus og Rejsbyhus.

Fra 2010 er problemerne for beboerparkering i de indre brokvarterer koncentreret i et område på Vesterbro mellem Enghave Plads og Vesterbrogade samt området langs Østerbrogade.



For perioden 2012-14 - arbejder Teknik- og Miljøforvaltningen videre med følgende konkrete idéer til forbedring af parkeringsforholdene i de indre brokvarterer:

- ▶ P-anlægget i Rejsbygade på Vesterbro udvides gennem køb af 100 P-pladser i et P-anlæg på nabogrunden.
- ▶ Pladsen ved Brandstationen i Østbanegade gøres til en offentlig P-plads med 80 P-pladser.
- ▶ De Gamles By på Nørrebro åbnes for døgnparkering for biler med beboerlicens på 100 af de ca. 200 P-pladser.
- ▶ P-kælderen under Plejehjemmet Sølund på Nørrebro med 90 P-pladser omdannes til et offentligt P-anlæg.

Derudover åbnes andre kommunale P-kældre med i alt 80 P-pladser.

- ▶ Der etableres 3 P-siloer på Østerbro, 1 P-silo på Nørrebro og 1 P-silo på Amagerbro.

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

Forslaget til P-strategi for Indre By tager udgangspunkt i Fornyet P-strategi, som blev vedtaget af BR den 17. september 2009 hvori det er besluttet, at forvaltningen skal fremlægge et forslag til P-strategi for Indre By.

#### **Problemstillinger**

Forslaget til P-strategi for Indre By bygger på, at følgende problemstillinger skal håndteres:

- ▶ Gennemførelse af vedtagne forbedringer af byrum og trafikale fredeliggørelse i Indre By, som medfører nedlæggelse af parkeringspladser
- ▶ Der vil komme et stigende trafikalt pres, når den økonomiske krise er overstået
- ▶ Trængselsafgifter er udsendt på ubestemt tid
- ▶ Transport til butikker, forlystelser og andet erhvervsliv skal tilgodeses
- ▶ Der må forventes fortsat vækst i københavnernes biler
- ▶ Der er et behov for mere klimavenlige transportformer – bl.a. elbiler

#### **Prioriteringer**

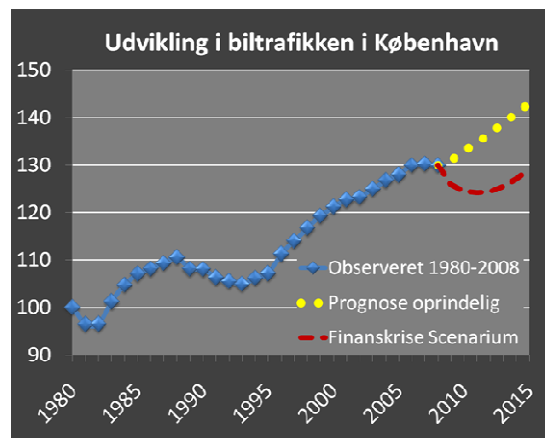
Nødvendigheden af at begrænse parkering og biltrafik i København betyder, at der specielt i de centrale byområder må foretages en prioritering af, hvordan gadearealer anvendes og hvilke parkeringsbehov, der skal tilgodeses.

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

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

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

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



en kort søgetid.

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

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

Der opstilles følgende målsætninger for parkeringsudbuddet i Indre By:

- ◆ Muliggøre aktuelle og fremtidige forbedringer af byrummene og det trafikale miljø gennem en begrænsning af langtidsparkeringen af besøgende og pendlere – og dermed en begrænsning af gadeparkeringen i Indre By
- ◆ Afhjælpe trængsels- og miljøproblemerne ved at begrænse pendlertrafikken i bil til Indre By
- ◆ Forbedre adgangsforholdene til butikker og erhverv i Indre By
- ◆ Opretholde mulighed for beboerparkering særligt aften og nat samt i weekenden

#### **Målsætning for Indre Bys P-udbud:**

- ▶ Muliggøre aktuelle og fremtidige forbedringer af byrummene og det trafikale miljø i Indre By
- ▶ Afhjælpe trængsels- og miljøproblemerne ved at begrænse pendlertrafikken i bil til Indre By
- ▶ Forbedre adgangsforholdene til butikker og erhverv i Indre By
- ▶ Opretholde mulighed for beboerparkering særligt aften og nat samt i weekenden

Der foreslås følgende virkemidler til at opnå målsætningen:

- ◆ Der indføres en ny Lilla betalingszone i hovedparten af Middelalderbyen, hvor timetaksten i dagtimerne på hverdage og lørdage hæves fra de nuværende 29 kr. til 45 kr.
- ◆ Beboerlicenserne i og omkring Lilla Zone forbedres, ved at særlige tidsbegrænsninger i dagtimerne bortfalder
- ◆ Der indføres 30 min's tidsbegrænsning med gratis parkering på yderligere 100 P-pladser i Lilla zone i tidsrummet kl. 08-15 på hverdage og lørdage.
- ◆ Det samlede antal private og offentlige P-pladser i Indre By begrænses med et loft på 23.400 pladser svarende til det nuværende antal minus det antal, der nedlægges på grund af beslutningen om ombygning af Nørre Vold (Dokumenteres i parkeringsregnskabet).
- ◆ Rød zone udvides til og med Metropolzonen, Farimagsgade og Dronnings Tværgade / Sankt Annæ Plads hvorved 3.500 pladser skifter fra Grøn til Rød zone (Timesatsen i dagtimerne på hverdage og lørdage er i Grøn zone pt. 17 kr.)
- ◆ Der udpeges lokaliteter på offentlig vej til udbud af retten til privat finansierede P-siloer i Middelalderbyens randområder. (heri indgår forslag om P-siloer under Dantes Plads).

#### **Virkemidler i Indre Bys P-strategi:**

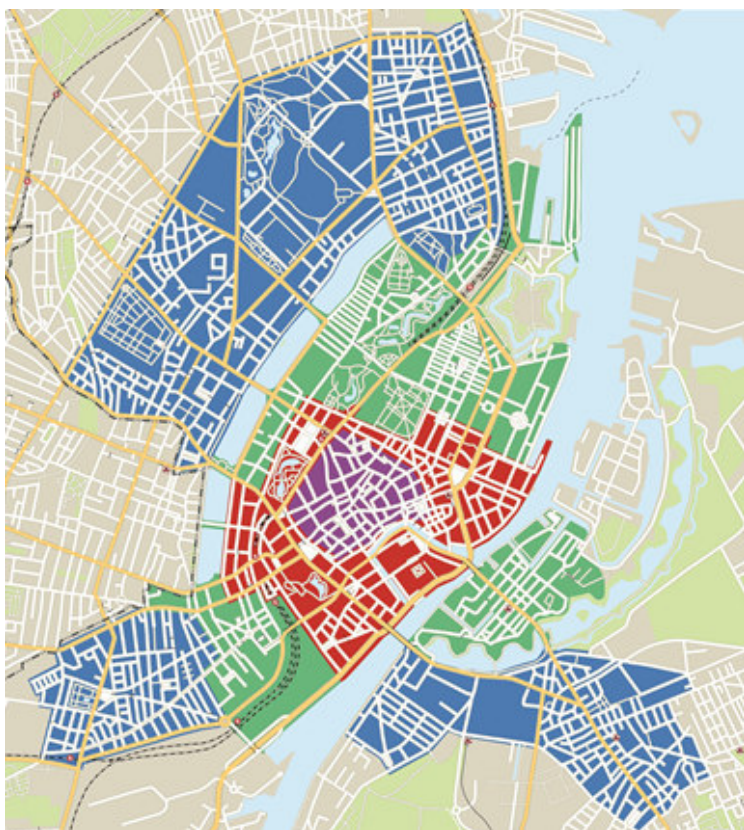
- ▶ Indførelse af ny Lilla zone i Middelalderbyen med en timetakst på 45 kr. i dagtimerne på hverdage og lørdage
- ▶ Beboerlicenserne i og omkring Lilla Zone giver adgang til fri parkering i Lilla zone
- ▶ Antallet af 30 min's pladser i Lilla zone øges med 100
- ▶ Loft for det samlede antal private og offentlige P-pladser i Indre By på 23.400 pladser
- ▶ Rød zone udvides til og med Metropolzonen, Farimagsgade og Dronnings Tværgade / Sankt Annæ Plads
- ▶ Udpegning af lokaliteter på (vej)arealer til privat finansierede P-siloer i Middelalderbyens randområde

### ***Ny Lilla zone***

I Indre By forslås der oprettet en ny zone – Lilla zone – som omfatter den miljømæssigt mest følsomme del af byen, som består af hovedparten af Middelalderbyen. I denne zone sker der følgende ændringer.

- ◆ Timesatsen i dagtimerne på hverdage og lørdage hæves fra de nuværende 29 kr. til 45 kr.
- ◆ Beboerlicenserne i og omkring Lilla Zone forbedres, ved at særlige tidsbegrænsninger i dagtimerne bortfalder
- ◆ Der indføres 30 min's tidsbegrænsning med gratis parkering på yderligere 100 P-pladser i Lilla zone i tidsrummet kl. 08-15 på hverdage og lørdage. Herved vil antallet af 30 min's pladser i Lilla zone blive øget fra 48 til 148 af de i alt 530 gadepladser.

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



### ***Udvidelse af Rød zone***



Rød zone foreslås udvidet til at omfatte hele Metropolzonen samt udvidet til og med Farimagsgade mod nord og til Dronnings Tværgade / Sankt Annæ Plads mod øst. Herved ændrer ca. 3.500 P-pladser status fra Grøn zone til Rød zone. Med hensyn til tidsrum og takster foreslås de nuværende regler fortsat uændret.

Udvidelsen af Rød zone vil betyde en dæmpning af efterspørgslen på parkering – herunder især pendlerparkering – i de mest centrale dele af København.


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

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

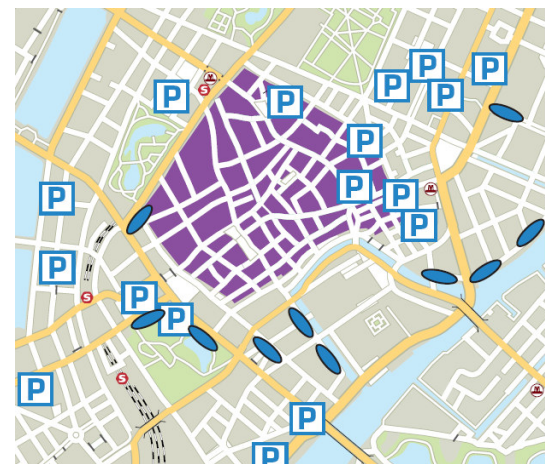
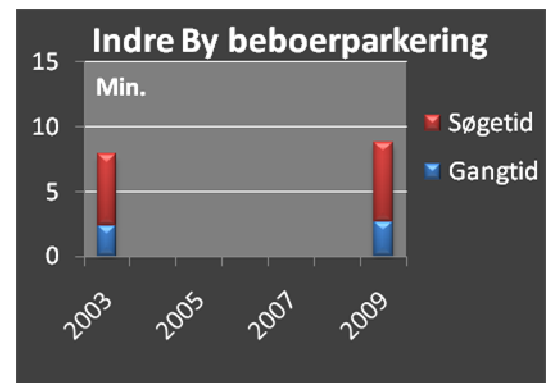
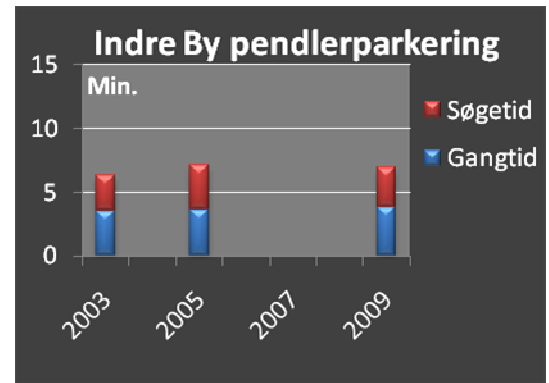
Det foreslås som fremtidig målsætning, at det totale antal private og offentlige P-pladser i alt begrænses til det nuværende antal minus det antal pladser der besluttes nedlagt på Nørre Vold, dvs. 23.400. Forslaget betyder, at der for hver plads, der etableres af private / institutionelle investorer,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

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

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

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

En P-silo med plads til 60-75 biler kan med moderne boreteknik etableres på kortere tid end det tager at bygge et traditionelt P-anlæg og under selv forholdsvis trange pladsforhold. Anlægsomkostningerne ligger i størrelsesordenen 0,6



mio. kr. pr. P-plads, hvilket betyder at det kun er realistisk at udpege lokaliteter til P-siloer ret få steder i Rød zone.

Såfremt P-siloer skal klassificeres som offentlig vej og drives på et offentligretligt grundlag og beboerne i området skal kunne parkere på deres beboerlicens i P-siloen vil det kræve kommunal finansiering.

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

### ***Betalingstidspunkter – og takster***

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

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

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

Taksterne pristalsreguleres 1 gang årligt i forbindelse med kommunens budgetlægning og de aktuelle takster fremgår af takstbilaget til det vedtagne budget. Taksterne reguleres 1 kr. op, når indekset overstiger den gældende takst med 0.5 kr. Aftentaksten for parkering på hverdage kl. 18-22 er i alle zoner den samme som dagtaksten i Blå zone, dvs. 10 kr. (2010 pl).

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

Den 1. januar 2010 steg beboerlicensen fra 185 kr. pr. år til 690 kr. pr. år. Denne stigning er en del af P-strategi 2005, hvori det blev besluttet, at beboerlicensen i 2010 forhøjes til 600 kr. pr. år (2005 pl). Stigningen i prisen på beboerlicens forventes at medføre et fald i antallet af hjemmehørende beboerbiler på ca. 200 biler i betalingsområdet.

### ***Trafikale konsekvenser***

For Lilla zone er det forvaltningens vurdering at søgetrafikken, som er det antal kørte timer, der anvendes på at finde en parkeringsplads, når bilisten er nået frem til det område, hvor

bilisten har sit rejsemål, vil falde med 43 % og at antallet af fremmedparkeringer vil stige med 7%. Det betyder at den trafikale tilgængelighed vil forbedres samtidig med at trafikmiljøet forbedres.

Resultatet er beregnet ud fra følgende forudsætninger:

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

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

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

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

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

### ***Økonomiske konsekvenser***

Indførelse af Lilla zone som beskrevet vil betyde et årligt provenutab på 14 mio. kr. (2010 pl), fordi beboerne vil kunne

holde gratis i dagtimerne og fordi antallet af gratis 30 min's pladser i dagtimerne øges.

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

Gennemføres både Lilla zone og udvidelsen af Rød zone betyder det et årligt nettoprovenu for kommunekassen på 48 mio. kr. (2010 pl).

### ***Andre konsekvenser***

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

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

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

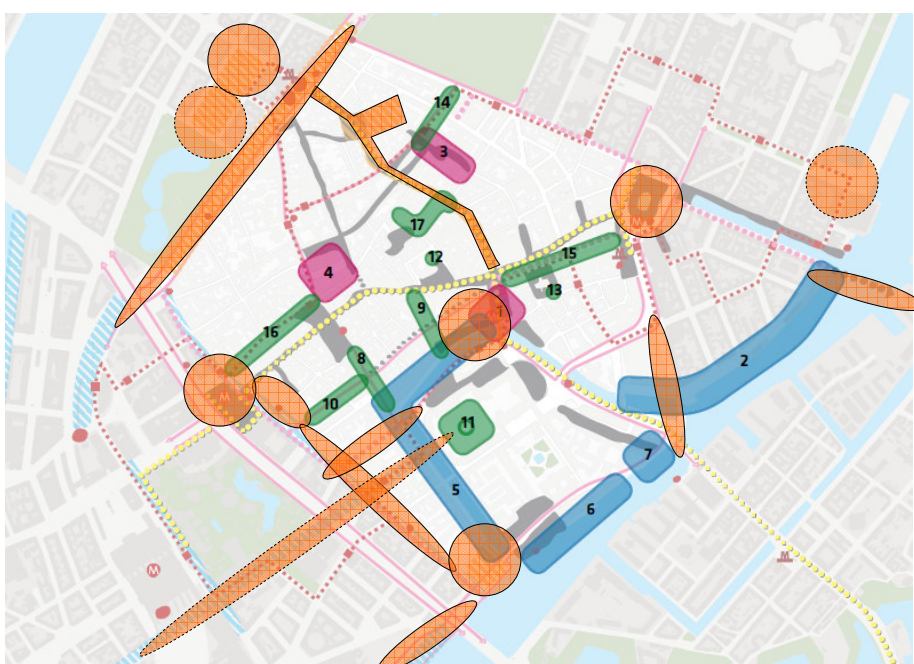
For kulturlivet vil der blive bedre parkeringsmuligheder om aftenen end i dag. I dagtimerne vil der blive bedre muligheder for at parkere om end til en højere pris.

### ***Koordinering med anden planlægning i Indre By***

Der er lang række igangværende planlægningsarbejder for Indre By, jf. figuren. Det gennemgående træk i disse projekter er, at der arbejdes på at skabe et bedre og mere fredeligt bymiljø samtidig med at forholdene for fodgængere, cyklister og kollektiv trafikanter forbedres.


Forslaget til P-strategi for Indre By understøtter generelt de øvrige igangværende planlægningsprojekter, bl.a. ved at begrænse parkeringen i Middelalderbyen.

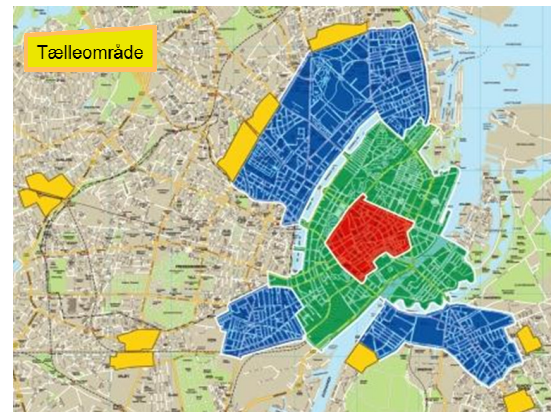
De skitserede mulige lokaliseringer af P-siloer kan muligvis rumme en plankonflikt ved omdannelsen af Havnegade og området langs Frederiksholms kanal – projekt 2 og 5. Men der synes gode muligheder for at indpasse P-siloer de pågældende steder uden at det overordnede sigte med projekterne går tabt. Det er her afgørende, at P-siloernes elevatorboks ikke fylder mere end ca. 4x8 meter og at tilkørslen til P-siloer sker umiddelbart fra eksisterende gade. Til gengæld vil etablering af P-siloer de pågældende steder medføre, at ulemperne ved at nedlægge gadeparkering bliver mindre.



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

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

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



På baggrund af erfaringerne fra den tidligere 2-timers ordning i brokvartererne skal zoneskiltningen suppleres med informationsstandere på de enkelte veje.

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

Der udstedes 2 typer beboerlicenser:

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

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

Håndværkere, der i forbindelse med byggearbejder har brug for vejareal længere tid end 2 timer til f.eks. byggematerialer, containere og anhængere, vil som i resten af byen kunne opnå særråden over vejareal i det nødvendige tidsrum.

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

Forvaltningen skønner, at ordningen vil være udgiftsneutral. Dette er dog usikkert, idet det både er usikkert, hvor mange områdelicenser der vil blive solgt, og hvor mange kontrolafgifter der vil blive opkrævet. En udbredelse af ordningen kan derfor indebære, at udgifterne til parkeringskontrollen eventuelt må finansieres delvist over kommunekassen.

Såfremt staten gennemfører sine planer om at modregne alle parkeringsindtægter udover 2007 niveauet i kommunens bloktilskud, vil det eventuelle underskud på ordningen blive opvejet af en tilsvarende mindre modregning i kommunens bloktilskud.

Etablering af ordningen forventes at koste ca. 1 mio. kr. til skiltning. Ordningen kan finansieres af parkeringsstrategiens anlægsramme.

Som forslaget er udformet, er det ikke nødvendigt at overtage de private fællesveje. Det skønnes, at kommunen herved årligt sparer 3-4 mio. kr. i vejvedligeholdelse.

#### Løsning for randområderne:

- ▶ I de mest pressede områder indføres 2-timer parkering
- ▶ Ordningen gælder både private og offentlige veje
- ▶ Beboerne kan købe licens, der tillader ubegrænset parkering
- ▶ Der udstedes 2 typer licenser:
  1. Beboere på private fællesveje kan erhverve en licens, der kun gælder til den pågældende vej. Licensen udstedes gratis
  2. Beboere på offentlige veje – og beboere på private fællesveje der selv ønsker det – kan erhverve en licens der gælder på de offentlige veje i området. Pris 690 kr./år
- ▶ Der udstedes dagbilletter til de offentlige veje