



Orientering

Til Teknik- og Miljøudvalget

16. august 2021

Sagsnummer
2021-0199698

Dokumentnummer
2021-0199698-2

Analyse af muligheder for udvidelse af parkeringszoner i København

Baggrund

I Overførselssagen 2020-2021 (A, B, C, F, V, O, Kåre Traberg Smidt) blev det besluttet at gennemføre en analyse af mulighederne for udvidelse af parkeringszonerne i København. Formålet med analysen var at undersøge trængsel i områder umiddelbart uden for de nuværende parkeringszoner, og udarbejde konkrete forslag til udvidelse af parkeringszonerne, som kan afhjælpe trængslen og som kan indgå i budgetforhandlingerne om budget 2022.

Teknik- og Miljøudvalget orienteres om analysens resultater og den videre proces.

Løsning

Forvaltningen har gennemført en analyse af parkering i randzonerne til de nuværende parkeringszoner i foråret og sommer 2021. Analysens resultater og metoder fremgår af bilag 2 og summeres i nedenstående.

På baggrund af analysens konklusioner stiller forvaltningen forslag om etablering af 15 nye parkeringszoner i umiddelbar forlængelse af de nuværende parkeringszoner og med tilsvarende restriktioner (forslag A til K i tabel 1).

Parkeringszonerne foreslås etableret i tre faser ud fra en prioritering af trafikalt behov og ud fra et hensyn til implementeringsprocessen. Alle forslag uddybes i bilag 2.

Tabel 1 Forslag til etablering af 15 nye parkeringszoner

Bygge-, Parkerings- og
Miljømyndighed
BPM Sekretariat
Njalsgade 13
Postboks 380
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

Fase 1: jan 2022- mar. 2023		Fase 2: 2023		Fase 3: 2024	
Betalingszone	Tidsbegrænset	Betalingszone	Tidsbegrænset	Betalingszone	Tidsbegrænset
Østerbro (forslag A)	Bispebjerg (forslag H)	Østerbro (forslag B)	Valby (forslag E)	Amager (forslag L)	Østerbro (forslag C)
Valby (forslag D)	Vanløse (forslag G1)	Kongens Enghave (forslag N)	Amager (forslag J)		Vanløse (forslag G2)
Kongens Enghave (forslag M)	Vanløse (forslag F)				Amager (forslag K)
Amager (forslag I)					

Analysens konklusioner

Analysen viser, at der er et højt parkeringspres i flere randområder til de nuværende parkeringszoner, byudviklingsområder samt ved trafikale knudepunkter, som i et vist omfang skyldes udefrakommende parkering, men også til dels hjemmehørende parkering. På baggrund af erfaringer med effekter fra de nuværende parkeringszoner, forventes presset at kunne reduceres med etablering af nye parkeringszoner.

Som udgangspunkt regulerer forvaltningen med betalingsparkering, da det i højere grad end tidsbegrænset parkering giver mulighed for, at både beboere, gæster, og erhvervsdrivende kan parkere den tid, der er behov for - mod betaling og hele døgnet. I de tidsbegrænsede zoner gælder tidsbegrænsning fra kl. 8 til kl. 19 på hverdage, for at give mulighed for gæsteparkering i aftentimerne. Det betyder, at alle udefrakommende kan parkere fra eftermiddagen og til næste formiddag, da tidsbegrænsning ikke gælder i de sene aften- og nattetimer. Det er typisk i disse tidsrum, at beboerne i de tidsbegrænsede zoner har mest behov for parkering til egne køretøjer.

Zoner med betalingsparkering kan også i højere grad end tidsbegrænsede zoner forventes at reducere antallet af hjemmehørende biler eller omstille til mere miljørigtige køretøjer, da beboer- og erhvervslicenser er omfattet af betaling, som er miljødifferentieret for beboerlicenser. Det reducerer derfor incitamentet til at anskaffe en bil - afhængigt af prisen på licensen.

Dog er der i analysen også identificeret områder, hvor tidsbegrænsede zoner kan bidrage til at reducere særligt indpendling og udefrakommende køretøjer. Det gør sig gældende i områder omkring S-togs- eller metrostationer eller andre trafikale knudepunkter, som uddybet i analysen (bilag 2). Tidsbegrænsede zoner kan indføres hurtigere og billigere end betalingsparkering, da private fællesveje inden for området ikke

skal overtages til kommunal vej. Endelig er der områder, som ligger i umiddelbar forlængelse af nuværende tidsbegrænsede zoner, og hvor etablering af betalingsparkering kan risikere at skabe forskydning til de eksisterende tidsbegrænsede zoner.

Derfor lægges der i analysen også op til, at der etableres henholdsvis zoner med betaling og tidsbegrænsning i de nye områder med de samme restriktioner, som gælder i de områder, de ligger i forlængelse af. Dette er til dels for at sikre ensartethed i og forståelse af restriktionerne for beboere og udefrakommende, men også for at begrænse forskydning af parkering fra betalingsområder til nærliggende tidsbegrænsede zoner i aftentimerne, hvor tidsbegrænsningen ikke gælder.

I forbindelse med analysen, har forvaltningen fået ekstern rådgiver til at vurdere, hvor meget forslagene til nye parkeringszoner forventes at reducere CO2 udledning. Det estimeres, at dette forslag til etablering af 15 parkeringszoner kan reducere CO2-udledning med ca. 5.600 ton årligt i 2025.

Input til analysen fra lokaludvalg

Forvaltningen har spurgt lokaludvalgene i de syv lokaludvalgsområder, der grænser op til de nuværende parkeringszoner, og hvor der er foretaget supplerende parkeringstællinger, hvor de og borgerne i deres områder oplever problemer med parkering. I enkelte lokaludvalgsområder har lokaludvalgene foretaget en konkret rundspørge blandt borgerne, mens andre af lokaludvalgene har henvist til tidligere indmeldinger og erfaringer fra borgerne.

Alle lokaludvalgene har generelt givet udtryk for ønske om yderligere regulering med parkeringszoner i deres respektive områder – særligt med henblik på at sikre adgang til parkering for de borgere, der bor i områderne. I selve analysen (bilag 2) indgår de konkrete tilbagemeldinger fra hvert lokaludvalg med ønsker til regulering i deres respektive område.

Alternative løsninger

Det er muligt at etablere de enkelte foreslåede zoner enten som betalingszoner eller som tidsbegrænsede zoner. I analysen (bilag 2) indgår en oversigt over alternative restriktioner for hvert område med etablerings- og driftsomkostninger. Den forventede betydning for effekt på trængslen ved alternative løsninger er beskrevet i analysen ved gennemgang af de enkelte områder.

Økonomi

Udvidelse af parkeringszonerne kræver, at der afsættes midler til formålet i kommende budgetforhandlinger. Forvaltningen udarbejder på

baggrund af analysen et budgetnotat til forhandlingerne om budget 2022 på etablering af forvaltningens anbefalede løsning, som medfører omkostninger på 24,1 mio. kr. over 4 år til etablering af zonerne samt afledt drift på 19,5 mio. kr. årligt, når alle faser er gennemført.

Etablering af betalingszoner kræver overtagelse af private fællesveje til kommunal vej, da kommunen kun kan opkræve betaling for parkering på kommunale veje.

Budgetnotatet vil også indeholde alternative løsninger til omkostninger ved henholdsvis etablering af betalingsparkering eller tidsbegrænsede zoner i de 15 forslag til nye parkeringszoner.

Videre proces

Der udarbejdes et budgetnotat til de kommende budgetforhandlinger til finansiering af den anbefalede løsning. Hvis der afsættes midler i kommende budgetforhandlinger, igangsættes fase 1 i januar 2022 og syv zoner forventes at træde i kraft i marts 2023. Fase 2 igangsættes i januar 2023, og fire zoner forventes at træde i kraft i december 2023. Tilsvarende forventes de fire zoner i fase 3, der igangsættes i januar 2024, at træde i kraft i december 2024.

Tidsbegrænsede parkeringszoner oprettes som udgangspunkt som afgrænsede områder med tre timers tidsbegrænsning 8-19 på hverdage jf. Borgerrepræsentationens beslutning den 20. august 2015 (se bilag 1). Beboere og erhverv i området kan få beboer- og erhvervslicenser, der undtager dem fra restriktionen. Licenser tildeles efter samme vilkår som i betalingsområdet, men er gratis, da kommunen ikke må opkræve betaling uden forudgående overtagelse af vejene.

Hvis der afsættes midler til at etablere nye tidsbegrænsede zoner, vil forvaltningen i efteråret 2021, indenfor rammerne af denne analyse, fortsat undersøge, om restriktionerne i de tidsbegrænsede zoner bør ændres med udgangspunkt i en konkret høring af borgerne om erfaringerne med restriktionerne i de nuværende tidsbegrænsede zoner. Lokaludvalgene og borgerne inddrages desuden i den endelige afgrænsning af zonerne, og Teknik - og Miljøudvalget vil få mulighed for at tage stilling til endelig tidsbegrænsning og afgrænsning af de nye parkeringszoner i foråret 2022.

Hans Christian Karsten
Vicedirektør

Muligheder for udvidelse af parkeringszoner i København 2021



Indhold

<u>Indledning</u>	3
<u>Begreber</u>	3
<u>Sammenfatning</u>	5
<u>Metode</u>	7
<u>Gennemgang af områder i analysen</u>	8
<u>Østerbro</u>	9
<u>Bispebjerg</u>	13
<u>Vanløse</u>	16
<u>Valby</u>	21
<u>Kongens Enghave</u>	26
<u>Amager vest og øst</u>	31
<u>Konklusioner</u>	38
<u>Videre proces</u>	40
Bilag 1	
Parkeringsdata fordelt på områder	
Bilag 2	
Klimaeffekter af udvidede parkeringszoner	

TEKNIK- OG MILJØFORVALTNINGEN
Bygge-, Parkerings- og Miljømyndighed

Forsidefoto: Københavns Kommune
Layout/grafik: TMF BPM OPK

Indledning

I Overførselssagen 2020-2021 blev det besluttet at gennemføre en analyse af mulighederne for udvidelse af parkeringszonerne i København. Formålet med analysen er at undersøge trængsel i områder umiddelbart uden for de nuværende parkeringszoner og kvalificere indmeldinger fra borgere og lokaludvalgene om højt parkeringspres i specifikke områder.

Denne analyse er udført i forår/sommer 2021, og indeholder en gennemgang af syv bydele. Hvert afsnit gennemgår parkerings- og befolkningsdata i bydelens randzoneområder til de nuværende parkeringszoner, og opsummerer forslag til restriktioner og udkast til afgrænsning af en eller flere parkeringszoner i området, som kan afhjælpe trængslen og i hvilket omfang nye parkeringszoner kan hjælpe til at reducere CO2 udledning.

Begreber

Hjemmehørende biler

Bilen er registreret til en ejer/bruger med adresse i umiddelbar nærhed til parkeringen eller inden for den pågældende parkeringszone, der gælder i området.

Nær udefrakommende biler

Bilen er registreret til en bruger eller ejer med adresse i en parkeringszone eller byudviklingsområde inden for ca. 1 km af den parkerede bil.

Udefrakommende biler

Dette kan være håndværkere, gæster, pendlere mv., hvor bilen er registreret til en adresse, der er beliggende mere end 1 km væk fra den parkerede bil.



Begreber – typer af parkeringszoner

Betalingszone

Etablering af betalingszone kræver, at kommunen overtager de private fællesveje til kommunal vej for at opkræve betaling for parkering.

Der gælder regler om betaling fra mandag kl. 8.00 til lørdag kl. 17.00. Der udstedes licenser mod betaling til beboere og til køretøjer registreret til erhverv med adresse inden for zonen. Beboerlicensen er miljødifferentieret efter brændstofforbrug.

Der udstedes delebilslicenser mod betaling til delebiler med fast stamplads, og det er gratis at parkere brint- og elbiler samt elmotorcykler på offentlige parkeringspladser i gadeplan.

Etablering af betalingszone giver mulighed for, at man kan parkere den tid, der er behov for mod betaling og kan desuden anspore til færre hjemmehørende biler eller omstille hjemmehørende biler til mere grønne køretøjer, fordi licensen er omfattet af betaling.

Tidsbegrænset zone

Tidsbegrænsede zoner kan etableres uden at kommunen overtager private fællesveje til kommunal vej, da der ikke opkræves betaling for parkering. I de nuværende tidsbegrænsede zoner kan alle parkere 3 timer på hverdage i tidsrummet 8-19. Der udstedes desuden gratis beboerlicenser og erhvervslicenser, som undtager fra tidsbegrænsningen, ligesom der udstedes gratis licenser til delebiler med fast stamplads. Brint og elbiler samt elmotorcykler er ikke undtaget tidsbegrænsningen.

En tidsbegrænset zone er mest effektiv til at begrænse udefrakommende parkering i dagtimerne, fx pendlerparkering, da den ikke gælder om aftenen. I dagtimerne er det en forholdsvis restriktiv løsning, der ikke giver mulighed for, at gæster, håndværkere eller andre besøgende til beboerne kan holde længere end tre timer.

Privat parkeringszone

Grundejere langs de private fællesveje har jf. privatvejsloven mulighed for ansøge om etablering af privat parkeringskontrol. Kommunen skal foretage en vurdering af ansøgningen, herunder om almene, offentligretlige hensyn, først og fremmest vejtekniske og trafikale hensyn, taler imod ansøgningen. Her lægger kommunen vægt på om etablering af en privat parkeringszone vil betyde forskydning af parkering til nærliggende områder, og de derved medfører trafikale udfordringer for de omkringliggende områder.

Hvis der ikke er almene offentligretlige hensyn, der taler imod etablering af en privat parkeringszone, udsteder kommunen tilladelsen.

Private parkeringszoner kan etableres med tidsbegrænsning eller betaling, og der kan udstedes en lang række yderligere licenser fx gæstelicenser mv. Private parkeringszoner kan derfor anvendes til at begrænse udefrakommende uønsket parkering for beboerne, men giver stadig mulighed for at grundejerne kan give dem, de ønsker, mulighed for at parkere på de veje, de ejer og vedligeholder.



Foto: Københavns Kommune

Sammenfatning

Analysen viser store forskelle i parkeringspres i randzonerne til de nuværende parkeringszoner. I nogle områder er der meget høj parkeringsbelægning. Det gælder fx i en stor del af Kongens Enghave og omkring den nuværende tidsbegrænsede zone Nordvest, mens det er betydeligt lavere i andre områder, fx vest for den nuværende tidsbegrænsede Vanløse zone og i dele af Amager Øst.

I mange af områderne er størstedelen af de parkerede biler hjemmehørende, og der er en sammenhæng mellem bileejerskabet i området og parkeringspreset. En reduktion i hjemmehørende biler vil bedst kunne opnås med indførelse af betalingsparkering, som i højere grad øger incitamentet til at afskaffe bilen. Analysen viser dog også, at der på strækninger i flere af områderne, fx umiddelbart uden for nuværende parkeringszoner og byudviklingsområder samt ved nogle tog- og metrostationer, er en større andel af udefrakommende parkerende.

Det gælder fx i dele af Valby, på Amager Øst og i Kongens Enghave. Dette kan forventes reduceret ved indførelse af enten betalingsparkering, eller tidsbegrænsede zoner – hvor sidstnævnte har højere effekt på udefrakommende parkering i dagtimerne og mindre i aftentimerne, og derfor er mest anvendeligt til at begrænse pendlerparkering eller udefrakommende langtidsparkering.

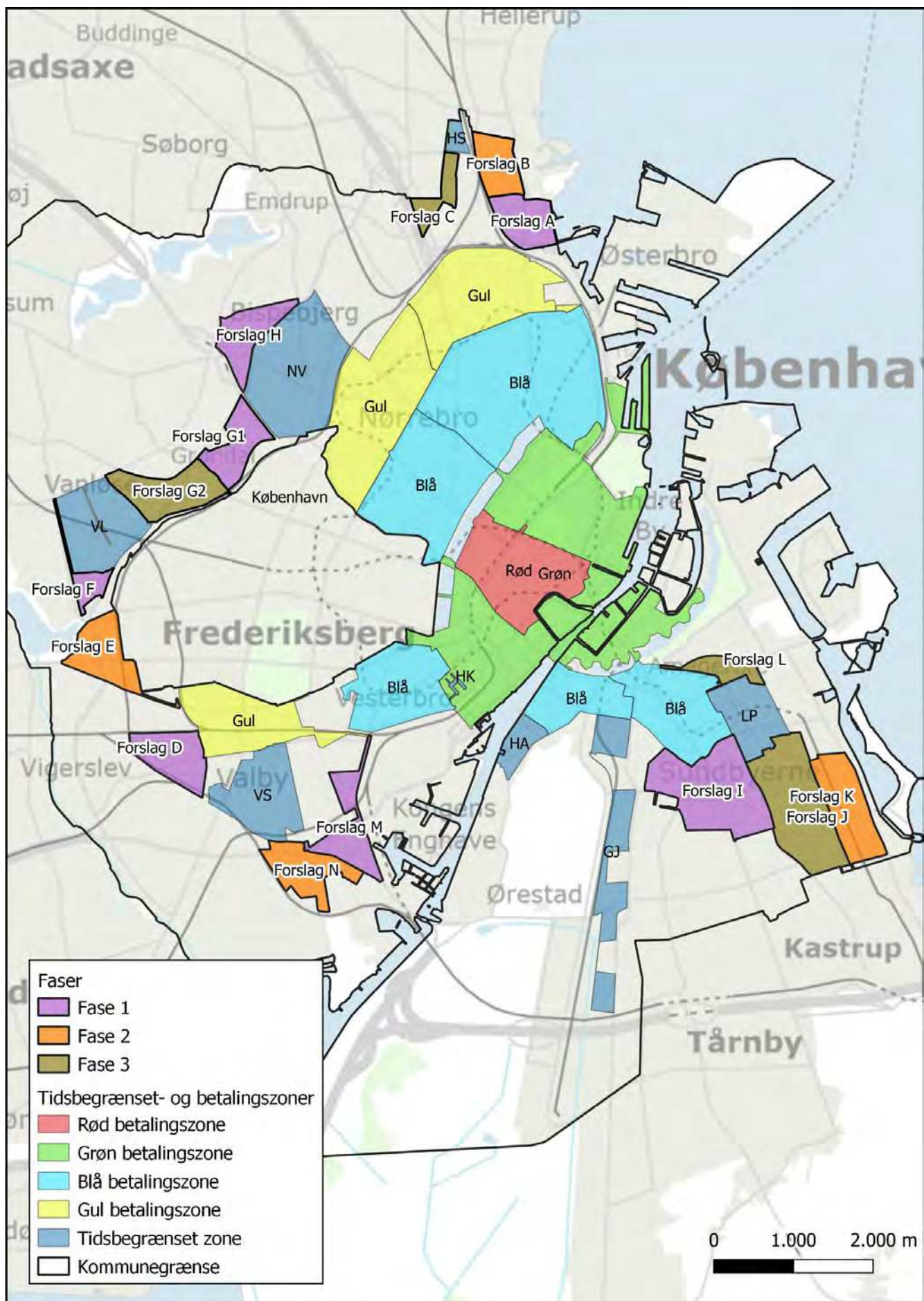
På baggrund af analysen fremsættes forslag om etablering af **15 nye parkeringszoner** som vist på Kort 1 på næste side. Heraf foreslås **betalingsparkering i syv nye zoner** og **tidsbegrænset parkering i otte nye zoner**, som udrulles i **tre faser**.

Etablering af zonerne kan indgå i næstkommende eller efterfølgende budgetforhandlinger. Analysen indeholder budgetoverslag for anlægs- og driftsomkostninger for henholdsvis betalingsparkering og tidsbegrænset parkering for alle 15 forslag til udvidelse i analysen, samt estimering af potentialet for CO2 reduktion i analysens konklusioner.

Foto: Københavns Kommune



Kort 1. Forslag til 15 nye parkeringszoner i tre faser



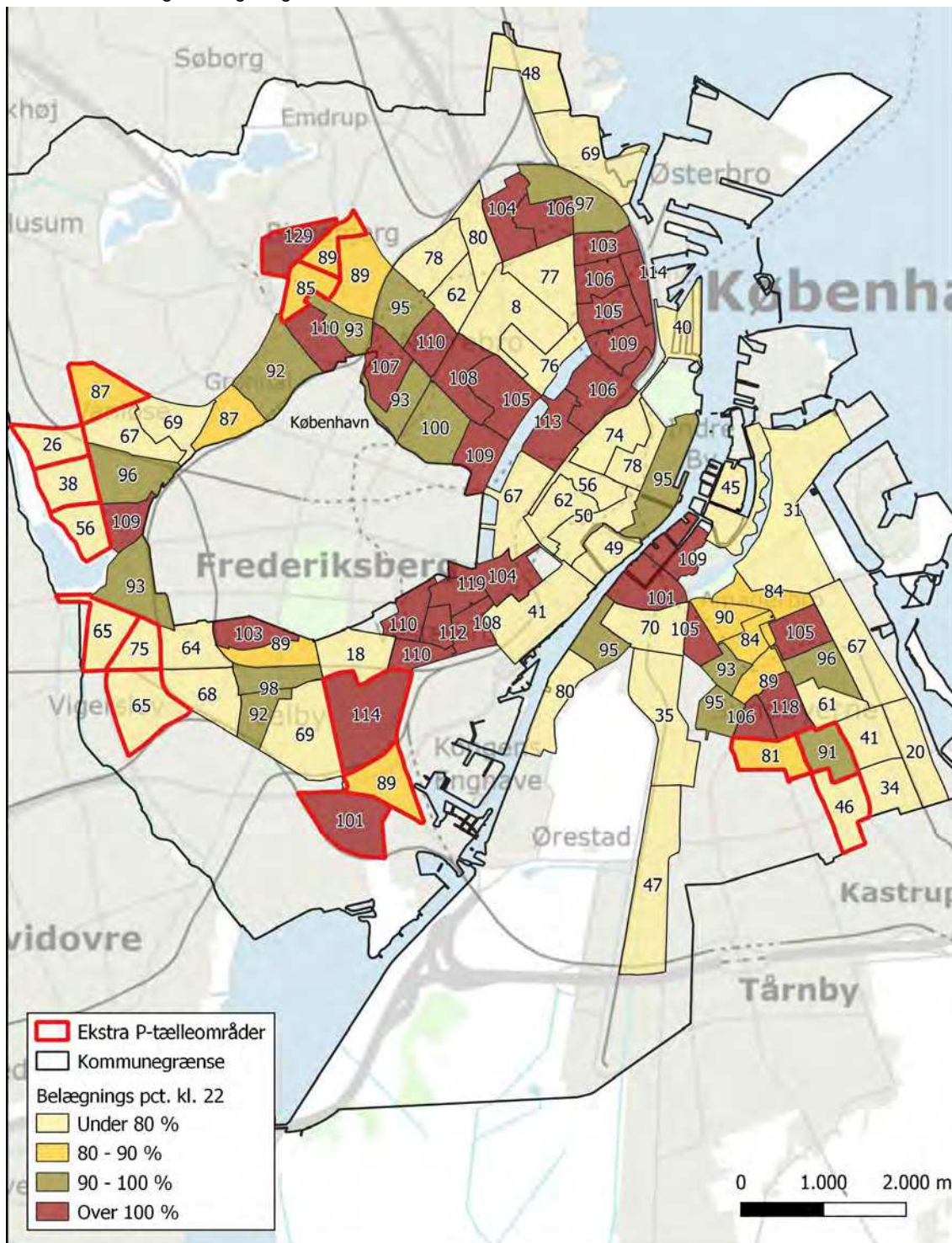
Metode

Til brug for analysen er der udført parkeringstællinger i april 2021 i 16 yderligere områder, som supplement til de 86 tælleområder, som forvaltningen tæller halvårligt.

De 16 yderligere tælleområder er udvalgt med udgangspunkt i nærhed til nuværende

parkeringszoner og på baggrund af koncentrationer af borgerhenvendelser med ønske om parkeringsregulering eller oplevet parkeringspres. Disse områder er angivet med rød markering omkring tælleområdet på nedenstående kort, som viser parkeringsbelægning kl. 22.00 i foråret 2021 i hele tælleområdet.

Kort 2. Parkeringsbelægning hele tælleområdet kl. 22 forår 2021



Metode - fortsat

Parkeringsbelægningen i de analyserede områder er sammenholdt med bilejerskabsdata og antal parkeringspladser i området som indikation på, hvor stor en del af parkeringspresset kan tilskrives hjemmehørende biler. Dette er suppleret af undersøgelser af, hvem der parkerer på flere af strækningerne i hvert randzoneområde til de nuværende parkeringszoner med det formål at sandsynliggøre omfanget af pendlerparkering, eller anden udefrakommende parkering, som vil kunne begrænses med indførelse af parkeringsrestriktioner, enten betalingsparkering eller tidsbegrænsning.

I vurderingen af mulig effekt på begrænsning af trængsel i forslag til nye zoner, er der desuden taget udgangspunkt i effekten af de nuværende parkeringszoner sammenholdt med de konkrete forhold om hvem der parkerer i randzonen.

Endelig har forvaltningen spurgt lokaludvalgene i de syv lokaludvalgsområder, der grænser op til de nuværende parkeringszoner, hvor de og borgerne i deres områder oplever problemer med parkering. I enkelte lokaludvalgsområder har lokaludvalgene foretaget en konkret rundspørge blandt borgerne, mens der i andre er draget erfaring fra tidligere indmeldinger fra borgerne.

Lokaludvalgene er ikke efterfølgende blevet præsenteret for de forslag til afgrænsning af zonerne, som er indeholdt i analysen, men vil få mulighed for at komme med input til endelig afgrænsning, hvis der afsættes midler til etablering af yderligere zoner i kommende budgetforhandlinger.

Gennemgang af områder i analysen

Analysen indeholder en gennemgang af hver de syv områder i randzonen til nuværende parkeringszoner. Områderne gennemgås i geografisk rækkefølge fra nordøst, mod vest og syd langs de nuværende parkeringszoner og slutter mod sydøst. For hvert område fremgår opsummering af data og observationer for området efterfulgt af forvaltningens anbefaling til afgrænsning, faseopdeling af forslagene og type af parkeringszone for det enkelte område samt omkostninger hertil.

Generelt anbefales det at etablere større sammenhængende zoner for at reducere risiko for forskydning af parkeringsproblemer. Forslag til afgrænsninger af zoner inkluderer derfor et større område, end hvor parkeringspresset er størst. For hvert område fremgår også alternativ til type af parkeringszone. Der fremgår etablerings- og driftsomkostninger for både anbefaling og alternative løsninger.

En oversigt over data for hvert område fremgår af **Bilag 1 - Parkeringsdata fordelt på områder**



Østerbro

Randzone Østerbro består af området nord for den nuværende gule zone og Svanemøllen Station og afgrænses af Gentofte Kommune mod nordøst, samt Bispebjerg mod Vest.

På baggrund af analysen af de nuværende parkeringsforhold, har forvaltningen opdelt Østerbro i tre afgrænsninger af mulige parkeringszoner (kort 3) som der henvises til i dataene herunder.

Forvaltningens anbefalinger til etablering af parkeringszoner fremgår til sidst i afsnittet.

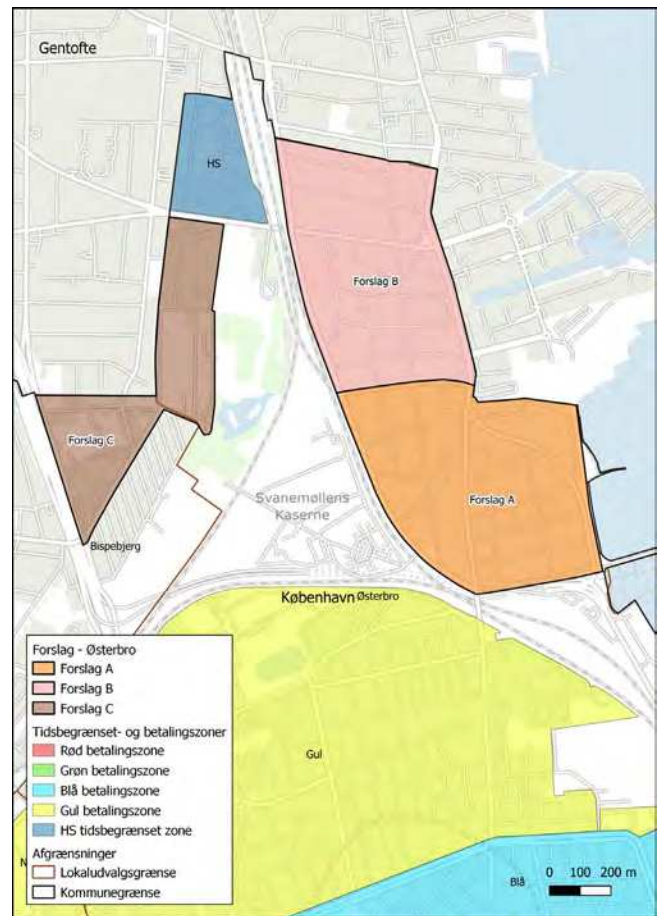
Parkeringsbelægning og bilejerskab

En sammenligning af parkeringsbelægning i 2016 (før indførelse af gul betalingszone på ydre Østerbro i marts 2017) og forår 2021, viser en varig effekt af indførelse af gul zone, som har reduceret parkeringsbelægningen både dag og aften **indenfor** gul zone. I dagtimerne er den faldet med 20%, og om aftenen er den faldet med 8%.

I samme periode, er der dog sket en stigning i parkeringsbelægning i hele området nord for gul zone, og mest tydeligt i området nærmest gul zone (forslag A), hvor parkeringsbelægningen om dagen er steget fra 55% i efterår 2016 til 76% i forår 2021 og fra 44% til 69% om aftenen. Den samlede parkeringsbelægning kl. 22.00 på 69% er lavere end i gul zone og andre steder i byen, men parkeringspresset er højere nærmest Svanemøllen station, hvor flere strækninger har belægning på over 100% kl. 22.00. Det høje parkeringspres kan skyldes færre parkeringspladser relativt til antallet af beboere og stationsnærheden til Svanemøllen Station og sandsynliggør desuden, at der sker forskydning af parkering fra gul zone og til området umiddelbart nord for zonen. Dette understøttes af en stigning i hjemmehørende biler på 12% indenfor gul zone fra 2016 til 2021, hvor parkeringsbelægningen er faldet. Nogle af disse nye hjemmehørende biler antages derfor at parkere enten uden for gul zone eller på private parkeringspladser inden for gul zone.

Stigningen i parkeringspresset i området nord for Svanemøllen Station skal dog også ses i lyset af, at der i perioden 2016 til 2021 er kommet 147 flere hjemmehørende biler indenfor forslag A, hvilket er en stigning på 25%.

Kort 2. Forslag til nye zoner Østerbro



I forslag B er parkeringsbelægningen i 2021 67% om dagen, men på flere strækninger er den over 90%. Den falder til 48% i aftentimerne, hvor der ikke er nogen strækninger med parkeringsbelægning over 80%. I både område A og B er parkeringsbelægningen samlet set højere om dagen end om aftenen, hvilket indikerer en vis grad af indpendling til området i dagtimerne, og at køretøjerne forsvinder igen om aftenen.

Der foreligger ikke parkeringstællinger i den sydlige del af forslag C syd for Rymarksvej og forslaget beror sig alene på indmeldinger fra lokaludvalget, som fremgår af næste side.

Tabel 1. Udvikling i parkeringsbelægning Østerbro

Tidspunkt	Kl. 12.00	Kl. 17.00	Kl. 22.00
Gul zone Østerbro udvikling 2016-2021*	-20%	-11%	-8%
Forslag A udvikling 2016-2021	+58%	+48%	+55%
Forslag B udvikling 2016-2021	+39%	-3%	-4%

* Påvirket af coronarestriktioner, fx mere hjemmearbejde

Input fra borgere og lokaludvalg

Lokaludvalget har indsendt ønske om, at parkeringszonen udvides til hele området nord for Svanemøllen Station, men også til området omkring Rymarksvej (forslag C).

Lokaludvalgets anbefaling tager udgangspunkt i, at de har modtaget flere borgerhenvendelser om udefrakommende køretøjer, der parkerer i området nord for Svanemøllen St. Dette er i overensstemmelse med de henvendelser, forvaltningen har modtaget. Lokaludvalget henleder i øvrigt opmærksom på, at der opleves øget parkeringspres i området ved Rymarksvej, som skal håndtere flere forskellige funktioner, herunder daginstitutioner og svømmehal, samt at der er flere delebiler, der anvender vejene til parkering for at undgå at holde i den tidsbegrænsede parkeringszone ved Hellerup Station.

Forvaltningen har ikke parkeringstællinger fra dette område (forslag C).

Det kan desuden tilføjes, at antallet af hjemmehørende biler, og bilejerskabet i forslag C er steget betydeligt. Det øgede parkeringspres som beboerne ved Rymarksvej oplever, kan derfor også skyldes et stigende antal hjemmehørende biler.

Hvem parkerer på Østerbro

Der er foretaget en manuel registrering af hvilke bilister, der parkerer i Randzone Østerbro i dagtimerne (kl. 11-14) og aftentimerne (efter kl. 20). Hensigten har været at identificere om der er tale om hjemmehørende eller udefrakommende parkering. De registrerede køretøjer er inddelt i tre kategorier: Hjemmehørende køretøjer, nær udefrakommende (fra nærliggende betalingszone/tidsbegrænset zone) og udefrakommende køretøjer.

Forslag A

På Soldalen er cirka 70 % af de registrerede køretøjer tilhørende kvarteret ved Svanevænget, både i dag- og aftentimerne. Andelen ændrer sig ikke væsentligt i aftentimerne. Den resterende andel af parkanter er primært udefrakommende, som parkerer over en længere periode, da 75% af de udefrakommende køretøjer parkeret om dagen også blev registreret om aftenen.

På Strandpromenaden er billedet modsat, hvor størstedelen af de parkerede køretøjer er udefrakommende, både i dag- og aftentimerne. Det primære formål med parkeringen vurderes at være strandparkering. Samtidig var kun 8% af de biler, der var parkeret om dagen også parkeret der om aftenen, hvilket vidner om løbende rotation af strandgæster.

Forslag B

75 % af bilisterne der parkerer på Gammel Vartov Vej i dagtimerne, kommer udefra, mens det er 31 % i aftentimerne. Dette underbygger indholdet af borgerhenvendelserne i Ryvangskvarteret, hvor flere beboere har påpeget, at parkeringspladserne bliver benyttet af udefrakommende pendlere og erhvervskøretøjer om dagen. Registreringen og parkeringsbelægningen viser dermed, at en stor andel af parkanterne forsvinder fra området i aftentimerne

Tabel 2. andel af parkerende på udvalgte strækninger på Østerbro

Strækning	Tidspunkt	Hjemmehørende	Nær udefrakommende	Udefrakommende
Gammel Vartov Vej	Dag	23%	2%	75%
	Aften	69%	0%	31%
Soldalen	Dag	68%	4%	29%
	Aften	70%	0%	30%
Strandpromenaden	Dag	27%	0%	73%
	Aften	29%	0%	71%

Opsummering og anbefaling

På baggrund af de konkrete data og observationer fra Østerbro anbefales det i fase 1 at udvide gul betalingszone til området afgrænset af Nordhavnsvej og Ryvangs Allé mod syd og vest og med Rosbæksvej mod nord som afgrænset i forslag A.

Det tager udgangspunkt i, at der i dele af området er høj parkeringsbelægning, som kan sandsynliggøres at stamme dels fra pendlerparkering til Svanemøllen Station og dels parkering af biler fra nærliggende gul zone samt fra parkering til stranden i sommermånederne.

En stor del af vejene er kommunale veje, med fem mindre private fællesveje, som skal overtages til kommunal vej for at indføre betalingszone.

Betalingszone anbefales for at sikre ensartethed med restriktionerne i gul zone – og fordi en tidsbegrænset zone ikke, i samme omfang som betaling, forventes at reducere antallet af personer, der er bosiddende i gul zone, men parkerer bilen natten over i en tilstødende tidsbegrænset zone, hvor tidsbegrænsning ikke gælder i de sene aften- og natte timer.

Afgrænsningen af zonen mod nord ligger ikke i umiddelbar nærhed til metro, eller S-togsstationer og forventes derfor ikke i væsentlig grad at øge pendlerparkering med det formål at tage offentlig transport videre ind mod byen. Der er risiko for at øge forskydningsparkering fra pendlerparkering i dagtimerne fra vejene i den nordlige ende af forslag A til den sydlige ende af forslag B.

For at reducere risiko for denne forskydning af parkering, kan der i fase 2 etableres betalingszone som afgrænset i forslag B. Det vil betyde, at hele Østerbro øst for banelegemet er omfattet af betalingsparkering, som kan reducere indpendling.

På baggrund af lokalt ønske, kan der etableres en tidsbegrænset zone i fase 3 som vist i forslag C. Området mellem Helsingørmotorvejen og Rymarksvej medtages, som formelt er beliggende i Bispebjerg, for at undgå en mindre pendlerlomme. Alternativt kan det i første omgang afdækkes om lokale restriktioner kan afhjælpe det parkeringspres, der opleves på spidsbelastningstidspunkter.

Kort 3. Kort forslag A - Østerbro



Kort 4. Kort forslag B - Østerbro



Kort 5. Kort forslag C - Østerbro



Økonomi

Herunder fremgår omkostninger fordelt på faser for forvaltningens anbefalinger, samt omkostninger til alternative løsninger

Anbefaling

Tabel 3. omkostninger til etablering og drift af parkeringszoner Østerbro, mio.kr.

Fase og område	Service	Drift årligt
Fase 1: 2022-2023		
Forslag A - betalingszone	1,4	1,5
Fase 2: 2023		
Forslag B - betalingszone	1	0,7
Fase 3: 2024		
Forslag C - tidsbegrænset zone	0,2	0,06
Total	2,6	2,26

Alternativer

Tabel 4. omkostninger til etablering og drift af parkeringszoner Østerbro, mio.kr.

Område	Service	Drift
Forslag A - tidsbegrænset zone	0,3	1,2
Forslag B- tidsbegrænset zone	1,3	1,2
Forslag C - betalingszone	1,1	1,1

Foto: Københavns Kommune



Bispebjerg

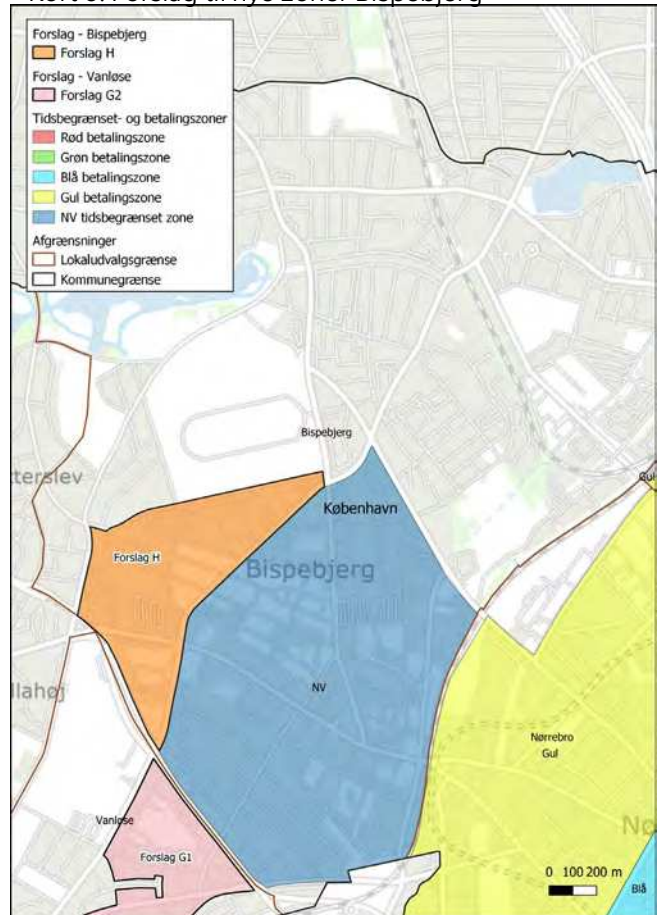
Bispebjerg omfatter hele området nord for nuværende tidsbegrænsede zone Nordvest til kommunegrænsen til Gentofte mod nord, Ryparken mod øst og Hyrdevangen mod vest. Denne analyse er afgrænset til de umiddelbare randzoner til nuværende parkeringszoner. Området umiddelbart nord for gul zone Nørrebro og øst for den tidsbegrænsede zone Nordvest består i størstedelen af private veje samt enkelte kommunale veje og private fællesveje omkring Bispebjerg hospital/Bispebjerg Bakke. Emdrup Station ligger knap en kilometer nord for den nordligste del af Nordvest-zonen og er nærmeste s-togsstation i randzoneområdet.

På baggrund af analysen af de nuværende parkeringsforhold, har forvaltningen udarbejdet et forslag til udvidelse af parkeringszonen, som der henvises til i dataene herunder. Forslaget G1 behandles under afsnittet Vanløse.

Parkeringsbelægning og bilejerskab

Parkeringsstællinger viser, at den tidsbegrænsede zone Nordvest (NV-zonen) i har reduceret parkeringsbelægningen om dagen, hvor den er faldet fra 95% i 2017 til 78% i 2021. Den tidsbegrænsede zone har været mindre effektiv i at begrænse trængsel i aftentimerne, hvor parkeringsbelægningen er faldet fra 100% til 96%. Det kan til dels tilskrives, at antallet af hjemmehørende biler i samme periode er steget med 12% og overstiger antallet af offentlige parkeringspladser. På baggrund af analysen, foretog forvaltningen i foråret 2021 supplerende parkeringstællinger i forslag H (se kort), som viser at der er meget høj parkeringsbelægning både dag og aften, henholdsvis 110% og 129% kl. 12 og kl. 22. Det kan være et udtryk for, at NV-zonen forårsager noget forskydningsparkering til dette område. Der er dog ikke foretaget parkeringstællinger i området før 2021, og det er derfor muligt at parkeringspresset har været højt før NV-zonens indførelse.

Kort 6. Forslag til nye zoner Bispebjerg



Tabel 5. Udvikling i parkeringsbelægning Bispebjerg

Tidspunkt	Kl. 12.00	Kl. 17.00	Kl. 22.00
Tidsbegrænset zone NV udvikling 2016-2021*	-5%	+5%	+3%
Forslag H** 2021	+110%	+116%	+129%

* Påvirket af coronarestriktioner, fx mere hjemmearbejde

** ingen parkeringstællinger fra tidligere år

Bilejerskabet i forslag H er lavere end kommunegennemsnittet, men er dog steget betydeligt med 18% fra 2016-2020. Det bemærkes også, at der er betydeligt flere hjemmehørende biler end offentlige parkeringspladser i området. Dog er der flere private veje med parkeringspladser, som ikke indgår i kommunens oversigt over offentlige parkeringspladser, men som forventes at kunne anvendes af beboere i området.

Hvem parkerer i Bispebjerg

Der er foretaget registreringer af hvem, der parkerer i forslag H på to strækninger om dagen og om aftenen på to på hinanden følgende hverdage i juni 2021, som vist i tabel 6.

Den samlede andel af nær udefrakommende og udefrakommende køretøjer på de to strækninger i forslag H er højere end andelen af hjemmehørende køretøjer i dagtimerne, men falder lidt i aftentimerne. Der er dog ca. 35% af de udefrakommende køretøjer, der holder om dagen, der også er der om aftenen dagen efter. På baggrund af registreringen kan det antages, at området nord for NV-zonen i høj grad bliver benyttet af udefrakommende både dag og aften. En tidsbegrænset zone kan forventes i højere at reducere antallet af udefrakommende køretøjer i dagtimerne og i mindre grad i aftentimerne, mens en betalingszone kan forventes i højere grad også at have en effekt i at begrænse parkering af hjemmehørende biler på de offentlige veje.

Input fra borgere og lokaludvalg

Bispebjerg Lokaludvalg har i forbindelse med den konkrete analyse meldt tilbage, at de foretrækker, at den nuværende tidsbegrænsede zone udvides, og at der en lokal oplevelse af, at den tidsbegrænsede zone Nordvest har forskudt parkering nord for Tomsgårdsvej til området i forslag H.

Lokaludvalget og flere borgere i området har også tidligere givet udtryk for ønske om udvidelse af den nuværende tidsbegrænsede til at omfatte forslag H, samt ønske om at udvide tidsrummet, hvor der gælder tidsbegrænsning i den nuværende NV-zone eller at der i stedet etableres betalingsparkering for at begrænse antallet af udefrakommende parkering i aftentimerne. Der er dog samtidig givet udtryk for ønske om udstedelse af gæstelicens, hvilket vil være i strid med formålet om at begrænse trængsel ved brug af parkeringszoner.

Tabel 6. andel af parkerende på udvalgte strækninger i Bispebjerg

Strækning	Tidspunkt	Hjemmehørende	Nær udefrakommende	Udefrakommende
Gravervænget	Dag	47%	9%	45%
	Aften	57%	5%	38%
Sokkelundsvej	Dag	42%	1%	57%
	Aften	61%	0%	39%

Opsummering og anbefaling

På baggrund af de konkrete data og observationer fra Bispebjerg anbefales det i fase 1 at udvide med en tidsbegrænset zone til området mellem Tomsgårdsvej, Sokkelundsvej og Skoleholdervej, som afgrænset i forslag H for at sikre sammenhæng med den nuværende tidsbegrænsede zone. De tre afgrænsende veje er kommunale veje, men vejene indenfor zonen er hovedsagelige private fællesveje. Etablering af en tidsbegrænset zone kræver ikke overtagelse af vejene til kommunale veje.

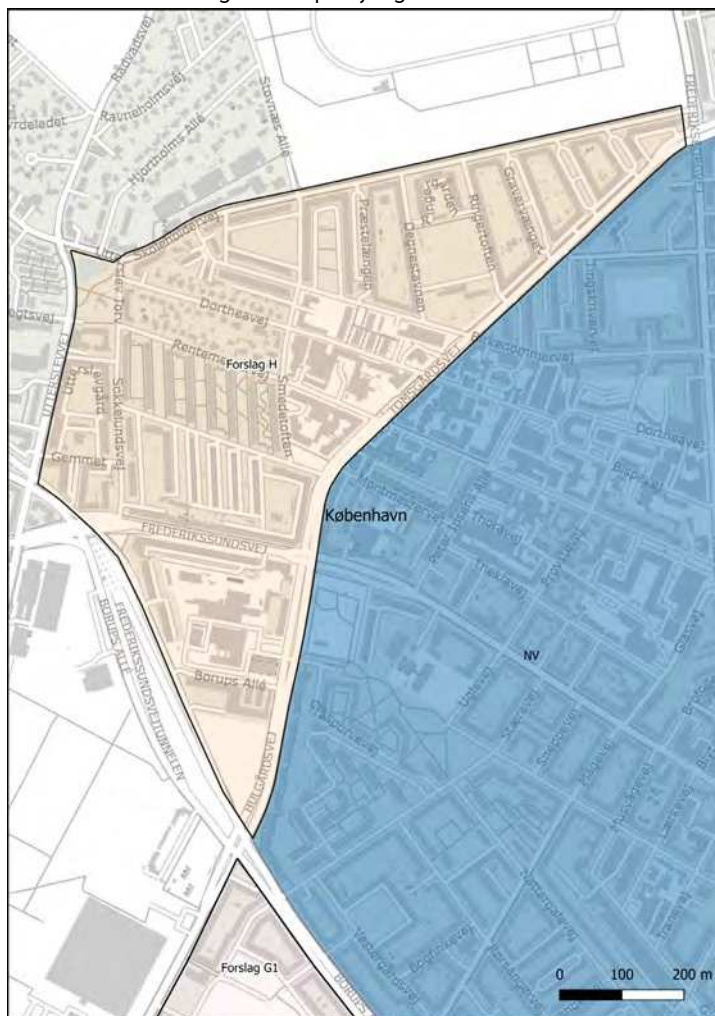
Der er risiko for, at zonen afgrænsning kan skabe forskydning til området vest for Bispebjerg Kirkegård. Dette område består dog af et sammenhængende område af private fællesveje, som derfor har muligheder for at ansøge om etablering af en privat parkeringszone i et større sammenhængende område, hvis en ny tidsbegrænset zone skaber pres på parkering i området.

Det er også muligt at etablere betalingsparkering i området for at give mulighed for, at både beboere, gæster, og erhvervsdrivende kan parkere den tid, der er behov for - mod betaling, og for at reducere mulighederne for bevidst eller utilsigtet at omgå tidsbegrænsningen. Hvis der etableres betalingsparkering i forslag H, vurderer forvaltningen dog i dette tilfælde, at den nuværende tidsbegrænsede zone Nordvest også bør ændres til betalingszone. Formålet er at undgå at den eksisterende tidsbegrænsede zone klemmes inde imellem to betalingszoner, hvilket vil kunne yderligt øge det allerede høje parkeringspres i aftentimerne, da tidsbegrænsningen ikke gælder i aften- og nattetimerne.

Økonomi

Til højre fremgår omkostninger fordelt på faser for forvaltningens anbefalinger, samt omkostninger til alternative løsninger

Kort 7. Kort forslag H - Bispebjerg



Anbefaling

Tabel 7. omkostninger til etablering og drift af parkeringszone Bispebjerg, mio.kr.

Fase og område	Service	Drift årligt
Fase 1: 2022-2023		
Forslag H - tidsbegrænset zone	0,4	1,2

Alternativ

Tabel 8. omkostninger til etablering og drift af parkeringszone Bispebjerg, mio.kr.

Område	Service	Drift
Forslag H - betalingszone	2,5	4,0
Afledt effekt - omdannelse af Nordvest til betalingszone	3,9	2,9

Vanløse

I forbindelse med analysen er der foretaget parkeringstællinger i fire yderligere tælleområder omkring Vanløse tidsbegrænsede zone, der grænser op mod Brønshøj-Husum mod nord og mod Rødovre Kommune mod vest, og hvor den nærmeste s-togsstation i randzonen, Jyllingevej befinder sig. Formålet har været at afklare evt. forskydningsparkering fra den nuværende tidsbegrænsede zone og evt. pendlerparkering til stationen. På baggrund af analysen anbefales det dog ikke at udvide zonerne i den retning, da parkeringspresset er begrænset.

På baggrund af analysen af de nuværende parkeringsforhold, har forvaltningen tre forslag til nye parkeringszoner, som vist i kortet herunder, og som der henvises til i dette afsnit.

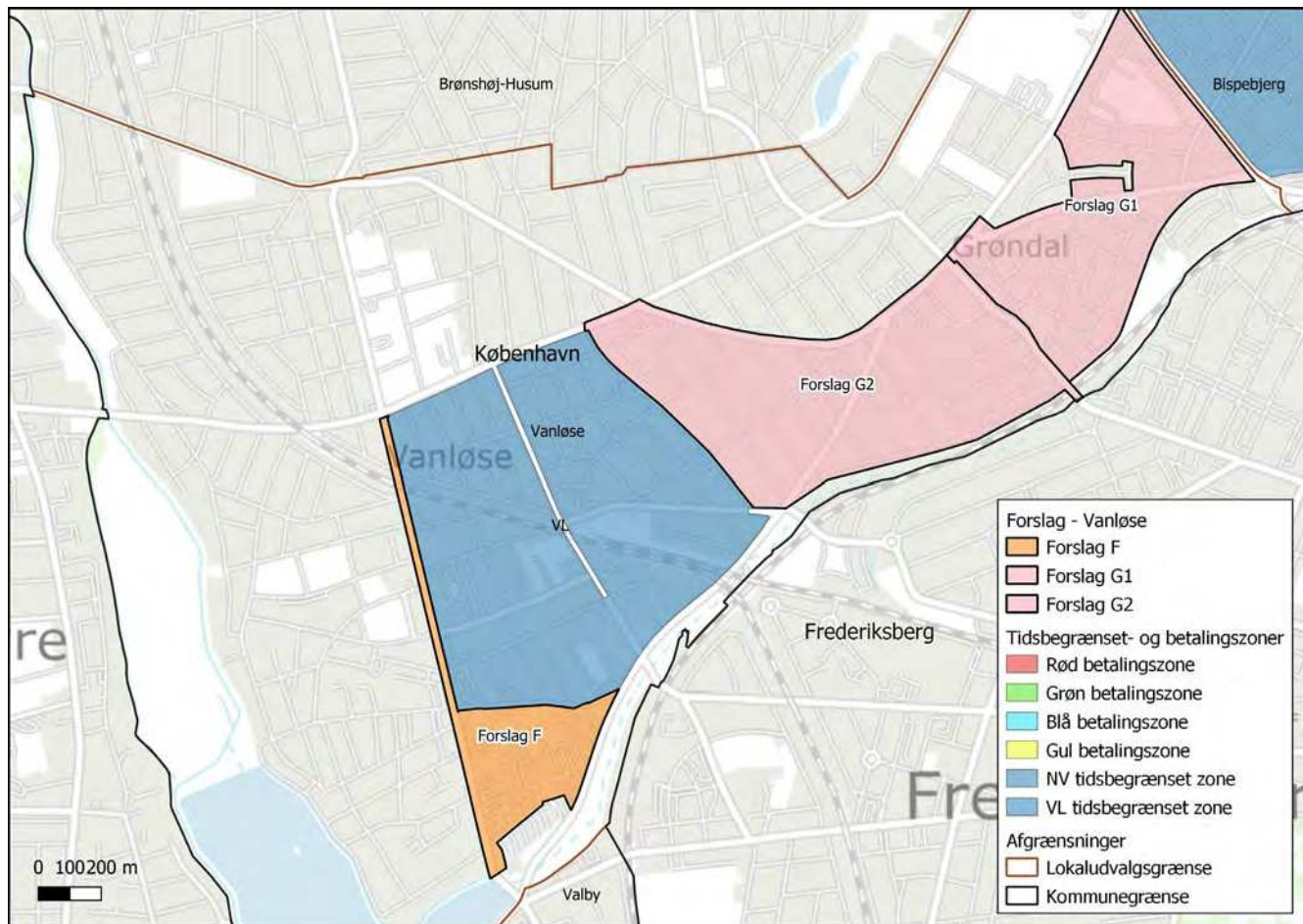
Parkeringsbelægning og bilejerskab

Forslag G1

Forslag G1 er beliggende umiddelbart vest for den tidsbegrænsede zone Nordvest, og i umiddelbar nærhed til S-togs-stationerne Fuglebakken St. mod øst, Grøndal St. mod vest og Frederiksberg Kommune mod syd. Etablering af Nordvest zonen kan have bidraget til øget parkeringspres i forslag G1, hvor parkeringsbelægningen om dagen er steget fra 71% i efterår 2017 før etablering af NV-zonen til 80% i efteråret 2020 og fra 75% til 92% om aftenen i samme periode.

Parkeringsbelægningen er højere tættere på Nordvest zonen og Fuglebakken st. og er på flere strækninger over 100% både dag og aften.

Kort 8. Kort forslag til nye zoner i Vanløse



Parkeringsbelægning og bilejerskab - fortsat

Fra efterår 2020 til forår 2021 ses et lille fald i parkeringsbelægningen, særligt om dagen, som kan skyldes at en del parkeringspladser var afspærret af vejarbejde, hvilket påvirker udregning af parkeringsbelægningen.

Bilejerskabet er højt sammenlignet med den samlede by i det samlede forslag G1, som omfatter både villakvarteret Grøndalsvænge og etageejendomme ved Genforeningspladsen. Fra 2016 til 2021 er antallet af hjemmehørende biler dog faldet, og der er kun en meget begrænset stigning i bilejerskabet på 2%. Det kan derfor forventes at stigningen i parkeringsbelægning kan tilskrives udefrakommende køretøjer.

Forslag F

Forslag F er beliggende syd for den tidsbegrænsede zone Vanløse, som blev etableret i 2015. Mens parkeringsbelægningen i dagtimerne er faldet med cirka 16% inden for Vanløsezonen, er der fra 2016-2021 sket en tilsvarende stigning i parkeringsbelægningen i forslag F i dagtimerne på 17%, hvor den er på 85% i 2021. I den samme periode er antallet af hjemmehørende biler i forslag F steget med 8%. En del af stigningen i parkeringsbelægning kan derfor også forventes at være forårsaget af udefrakommende køretøjer, enten fra Vanløse zonen eller andre udefrakommende. Parkeringsbelægningen i aftentimerne i forslag F er uændret fra 2016 til 2021 – men ligger over 100% for det samlede område.

Forslag G2

Parkeringsbelægningen i forslag G2 er på nuværende tidspunkt noget lavere end de øvrige områder med en samlet belægningsprocent på 66% i dagtimerne og 77% i aftentimerne. Enkelte strækninger nærmest Grøndal station inden for dette område har parkeringsbelægning over 100% særligt om aftenen – hvilket indikerer, at der er tale om hjemmehørende parkering.

Øvrige områder

Der er udført supplerende parkeringstællinger i området vest og nord for Vanløse zonen i foråret 2021, som viser forholdsvis lavt parkeringspres. I området vest for Vanløse zonen er højeste parkerings-belægning på henholdsvis 43 % og 56 % kl. 12 og 22 i området. I området ved Jyllingevej Station, hvor der er mulighed for pendlerparkering, er den under 30 %. Det indikerer, at der ikke på nuværende tidspunkt er et stort parkeringspres, som følge af pendlerparkering.

Nord for Vanløse zonen er parkeringspresset højere både i dag- og aftentimerne. Strækninger med høj belægning er lokaliseret på enkelte veje i den nordlige ende af området, og presset er højere i aftentimerne, ligesom bilejerskab i området er højt relativt til den øvrige by. Parkeringspresset vurderes derfor i højere grad at stamme fra hjemmehørende biler, end fra udefrakommende køretøjer. Forvaltningen er opmærksom på udviklingen i området, som i øvrigt er et sammenhængende område af private fællesveje. Det giver bedre mulighed for at grundejerne kan indføre private parkeringsordninger, end i områder med en blanding af private fællesveje og kommunale veje.

Tabel 9. Udvikling i parkeringsbelægning Vanløse

Tidspunkt	Kl. 12.00	Kl. 17.00	Kl. 22.00
Tidsbegrænset zone Vanløse udvikling 2015-2021	-3%	4%	11%
Forslag F udvikling 2016-2021	+17%	+6%	-1%*
Forslag G1 udvikling 2016-2021	-6%	+11%	+28%
Forslag G2 udvikling 2016-2021	+21%	+10%	+3%

* Belægningsprocenten er 109%

Hvem parkerer i Vanløse

Der er foretaget manuel registrering af, hvem der parkerer på fire strækninger i Vanløse, herunder én strækning i forslag G1, én strækning i forslag F og to strækninger uden for det område, hvor der foreslås nye parkeringszoner.

Forslag F

På Linde Allé viser registreringen, at næsten halvdelen af bilisterne der parkerer på vejen både i dag- og aften timerne, er udefrakommende. Omkring 64 % af bilisterne der parkerede om dagen, var væk om aftenen, hvilket indikerer, at der sker pendlerparkering.

Forslag G1 og G2

I forslag G1 viser registreringen ved Genforeningspladsen (Hvidkildevej), at størstedelen af bilisterne der parkerer i området, er hjemmehørende. Antallet af udefrakommende falder dog lidt fra om dagen til om aftenen. Der er ikke foretaget registreringer i forslag G2, hvor parkeringsbelægningen generelt er lavere.

Andre områder i Vanløse

I området nord for Vanløse zonen (Havdrupvej) er hovedparten af de parkerede køretøjer hjemmehørende, og der er generelt et meget lavt antal parkerede biler. I området ved Jyllingevej St. (Tyborøn Allé) er der fem udefrakommende køretøjer om dagen og fire om aftenen. Langt størstedelen af de få parkerede biler på vejen er hjemmehørende.

Input fra borgere og lokaludvalg

Lokaludvalg Vanløse har både i forbindelse med denne analyse og tidligere efterspurgt udvidelse af den tidsbegrænsede zone til området omkring Genforeningspladsen. Forvaltningen har også modtaget et stort antal borgerhenvendelser fra dette område med samme ønske. Lokaludvalget efterspørger desuden udvidelse syd for den nuværende tidsbegrænsede Vanløse zone, hvor parkeringspresset er højt, samt at omfanget af pendlerparkering ved S-togs-stationer undersøges.

Flere borgere øst og syd for Vanløse zonen ønsker også at blive inkluderet i zonen, da de oplever et højt parkeringspres fra udefrakommende og nært udefrakommende bilister. Forvaltningen har ikke modtaget mange henvendelser fra borgere nord for Vanløse zonen, heller ikke fra de strækninger, hvor belægningsprocenten er forholdsvis høj.

Tabel 10. andel af parkerende på udvalgte strækninger i Vanløse

Strækning	Tidspunkt	Hjemmehørende	Nær udefrakommende	Udefrakommende
Linde Allé	Dag	52%	3%	45%
	Aften	50%	3%	47%
Hvidkildevej	Dag	63%	1%	36%
	Aften	73%	1%	26%
Havdrupvej	Dag	57%	4%	39%
	Aften	69%	3%	29%
Tyborøn Allé	Dag	72%	0%	28%
	Aften	83%	0%	17%

Opsummering og anbefaling

På baggrund af de konkrete data foreslås det at etablere tidsbegrænset parkeringszoner i forslag G1 og F i første fase 1, da analysen sandsynliggør, at en del af trængslen fra parkerede biler forårsages af udefrakommende biler – og at en del er pendlerparkering, som foregår i dagtimerne, og som derfor kan afhjælpes med en tidsbegrænset zone.

Forslag F foreslås afgrænset mod syd af Grøndalsparken, som skaber en naturlig grænse til Valby, og zonen afgrænses af Ålekistevej mod vest – som foreslås inkluderet i den nuværende Vanløse zone, da parkeringspresset på vejen er højt.

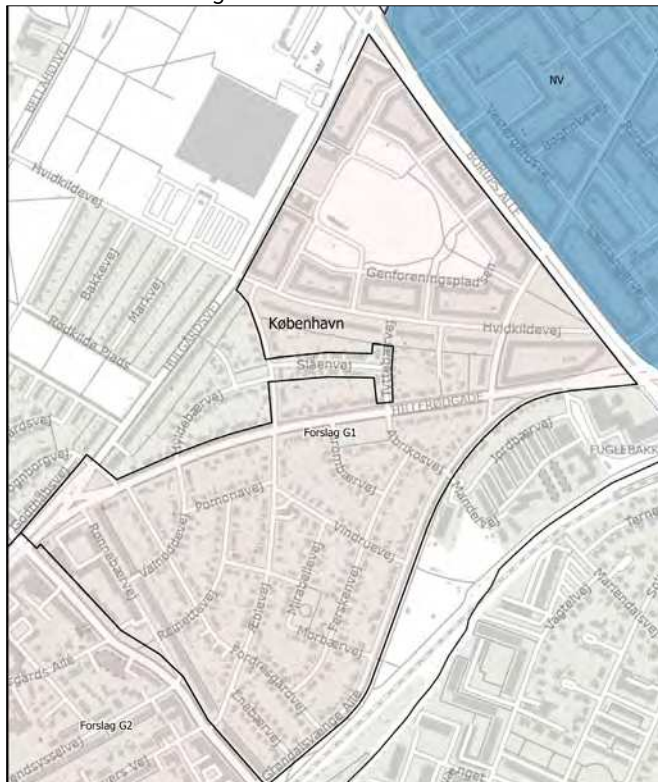
Det medfører en lille risiko for forskydning af parkering til de vest for liggende villaområder, hvor parkeringsbelægningen dog er meget lav, og som består sammenhængende område af private fællesveje. Grundejerne har muligheder for at ansøge om etablering af en privat parkeringszone i et større sammenhængende område, hvis udvidelsen til Ålekistevej skaber pres på parkering i området.

Det foreslås at etablere en tidsbegrænset zone i forslag G2 i tredje fase for at skabe en samlet parkeringszone mellem Vanløse og Bispebjerg og derved reducere risikoen for forskydning af parkering fra de to zoner.

Forvaltningen holder fortsat øje med udviklingen i området nord for Vanløsezonen, hvor parkeringsbelægningen er forholdsvis høj på enkelte strækninger, men hvor dataene indikerer, at der i høj grad er tale om hjemmehørende parkering.

Det er også muligt at etablere betalingsparkering i alle områderne. Hvis der etableres betalingsparkering i forslag G1, vurderer forvaltningen, at den nuværende Nordvest zone også bør ændres som betalingszone, for at undgå at den tidsbegrænsede zone bliver indeklemmet mellem to betalingszoner, hvilket forventes at yderligere at øge parkeringspresset i aftentimerne, hvor der ikke gælder tidsbegrænsning. Tilsvarende, hvis der etableres betalingsparkering i forslag F vurderer forvaltningen, at den nuværende Vanløse zone også bør ændres til betalingszone for ikke at forskyde parkering til dette område.

Kort 9. Kort forslag G1 - Vanløse



Kort 10. Kort forslag F - Vanløse



Kort 11. Kort forslag G2 - Vanløse



Økonomi

Herunder fremgår omkostninger fordelt på faser for forvaltningens anbefalinger, samt omkostninger til alternative løsninger

Anbefaling

Tabel 11. Omkostninger til etablering og drift af parkeringszoner Vanløse, mio.kr.

Fase og område	Service	Drift
Fase 1: 2022-2023		
Forslag G1 - tidsbegrænset zone	0,8	1,2
Forslag F - tidsbegrænset zone	0,3	0,08
Fase 2: 2023		
-	-	-
Fase 3: 2024		
Forslag G2 - tidsbegrænset zone	0,3	1,2
Total	1,4	2,48

Alternativer

Tabel 12 Omkostninger til etablering og drift af parkeringszoner Vanløse, mio.kr.

Område	Service	Drift
Forslag G1 -betalingszone	5,3	5,5
Afledt effekt - omdannelse af Nordvest zone til betalingszone	3,9	2,9
Forslag F -betalingszone	1,9	1,9
Afledt effekt - omdannelse af Vanløse zone til betalingszone	3,3	1,7
Forslag G2 -betalingszone	2,5	5,7

Foto: Københavns Kommune



Valby

I forbindelse med analysen er der foretaget parkeringstællinger i tre yderligere tælleområder vest for det sædvanlige tælleområde for at vurdere, om gul betalingszone og en større nyere privatreguleret zone vest og syd for for Langgade St har medført forskydning af parkering til yderligere områder.

På baggrund af analysen i Valby, fremsætter forvaltningen to forslag til nye parkeringszoner, som vist i kort 12 til højre, og som gennemgås i dette afsnit.

Parkeringsbelægning og bilejerskab

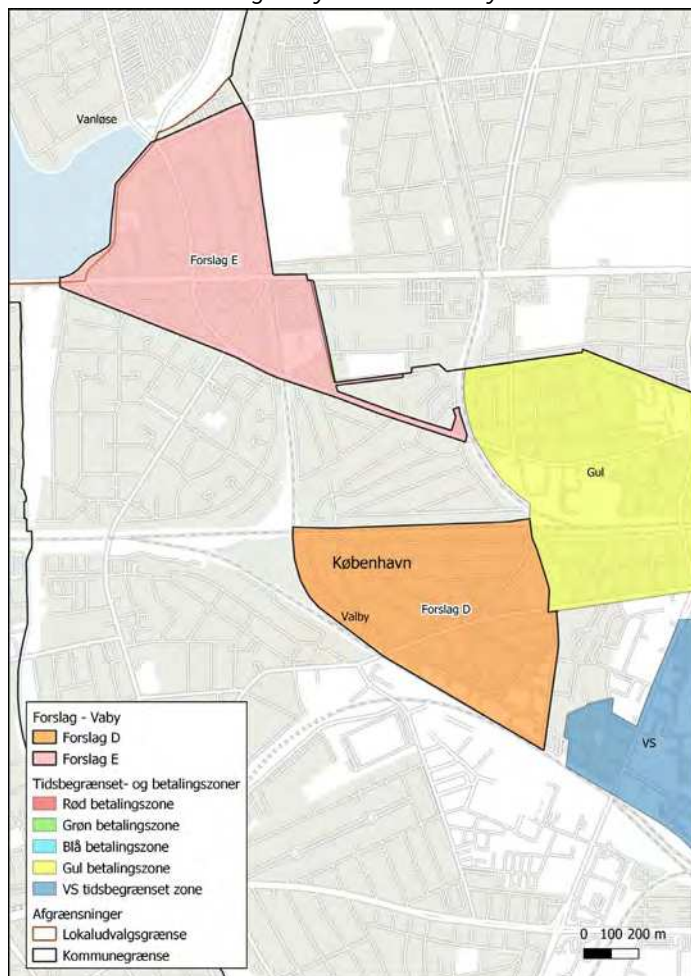
Etablering af gul zone Valby i 2017 har medført en reduktion i parkeringsbelægningen indenfor zonen på henholdsvis 17% om dagen og 10% om aftenen i perioden 2016-2021. Tilsvarende har den tidsbegrænsede zone Valby Syd, der blev indført i 2018 reduceret parkeringsbelægningen inden for zonen med 17% om dagen og 15% om aftenen i perioden 2018-2021. De to zoner har derfor hjulpet på parkeringspresset i egne områder. Parkeringsbelægningen er dog stadig næsten 100% i gul zone Valby om aftenen.

Til gengæld ses der en tilsvarende stigning i parkeringsbelægningen i området beliggende umiddelbart sydvest for gul zone Valby, afgrænset som forslag D. Her er parkeringsbelægningen steget med 37% om dagen og 42% om aftenen fra før indførelse af gul zone i 2016 og til 2021.

Stigning i parkeringsbelægning indikerer til dels, at der sker forskydning af parkering fra gul zone og den tidsbegrænsede zone. Dog forventes parkeringsbelægningen også af, at der 2016 til 2021 er sket en 9% stigning i antal hjemmehørende biler i forslag D.

Belægningsgraden i det samlede område er fortsat relativt lav kl. 12 med 66 %, hvilket stiger til 68 % kl. 22

Kort 12. Kort forslag til nye zoner i Valby



I dagtimerne er parkeringspresset størst i den sydlige del forslag D ved Ramsingsvej og Høffdingsvej, hvilket til dels kan skyldes mange erhverv i området, men også at Ramsingsvej er den første vej efter betalingszonen med et betydeligt antal parkeringspladser.

I aftentimerne er belægningsprocenten også højest i den sydlige del af området, hvor enkelte veje har en belægningsprocent på omkring 100 %. Der er lavere parkeringspres i den nordlige del af forslag, som dog stiger tættere på Valby Station.

Parkeringsbelægning og bilejerskab - fortsat

Parkeringspresset i forslag E er højere end forslag D med en belægningsprocent på 79 % om dagen og 93 % om aftenen. Det er primært i området bestående af etageejendomme syd for Ålholm station, at parkeringspresset er størst i dag- og aftentimerne, hvor den er over 100% på flere strækninger. I villakvartererne nord for Roskilde vej i forslag E er belægningsgraden relativt lav. Parkeringsbelægningen er også i hele forslag E steget betydeligt siden 2016 med henholdsvis 31% om dagen og 11% om aftenen. Samtidig er bilejerskabet dog også steget med 9%, og forårsager derfor sandsynligvis også noget af det øgede parkeringspres.

I området udenfor de to forslag er der foretaget ekstra tællinger i tre områder i foråret 2021. Ud af de tre områder er parkeringsbelægningen højst i området ved Hanssted, hvor den er 58 % om dagen og 75 % om aftenen. Disse områder består hovedsageligt af større sammenhængende villaområder på private fællesveje. Det giver bedre mulighed for at grundejerne kan indføre private parkeringsordninger, end i områder med en blanding af private fællesveje og kommunale veje.

Tabel 13. Udvikling i parkeringsbelægning Valby

Tidspunkt	Kl. 12.00	Kl. 17.00	Kl. 22.00
Gul betalingszone Valby udvikling 2016-2021	-17%	-13%	-10%
Tidsbegrænset zone Valby Syd udvikling 2018-2021	-17%	-13%	-15%
Forslag D udvikling 2016-2021	+37%	+8%	+42%
Forslag E udvikling 2016-2021	+31%	+21%	+11%

Input fra borgere og lokaludvalg

Valby Lokaludvalg har i forbindelse med analysen indsendt kommentarer om, at borgerne i bydelen oplever udefrakommende parkering i randzonerne til de nuværende parkeringszoner, samt at de generelt ønsker større zoner for at reducere risiko for at forskyde parkering til nærliggende områder. De giver også udtryk for, at det er positivt at kommunen i stigende grad godkender etablering af private parkeringszoner som et supplement til de kommunale zoner.

To grundejerforeninger i den nuværende tidsbegrænsede zone Valby Syd har desuden afgivet kommentarer til zonens effekt og restriktioner. Holdningerne er delte, hvor grundejerforeningen Valby Have er tilfredse med indførelsen af tidsbegrænset zone og oplever en markant forbedring, mens grundejerforeningen i forfatterkvarteret, øst for Gammel Køge Landevej er mere splittede i forhold til den tidsbegrænsede zones effekt. Enkelte giver udtryk for ønske om betaling i stedet, eller en udvidelse af tidsrummet, hvor der gælder tidsbegrænsning for at begrænse udefrakommende i at parkere over natten.

Øvrige borgerhenvendelser til forvaltningen med ønsker om udvidelse af parkeringszonen er i de seneste år koncentreret i villakvarteret vest for Valby Station samt enkelte fra området syd for Vigerslev Allé, hvor de oplever udefrakommende parkering fra gul zone og pendlerparkering (forslag D). Der er enkelte henvendelser med ønske om parkeringszone fra beboere på Valby Langgade, vest for Langgade St. og fra beboere på Peter Bangs Vej (forslag E). Desuden har grundejerforeningen i en del af villakvarteret mellem Roskildevej og Peter Bangs Vej indenfor forslag E ansøgt om at etablere en privat parkeringsordning – denne ansøgning er dog for nuværende ikke godkendt, da den kun dækker en del af villaområdet. Der er enkelte henvendelser om problemer med udefrakommende parkering i området omkring Hanssted (udenfor forslag).

Hvem parkerer i Valby

Der er foretaget manuel registrering af, hvem der parkerer på seks strækninger i Valby, herunder tre strækninger i forslag D, én strækning i forslag E og to strækninger uden for det område, hvor der foreslås nye parkeringszoner.

Forslag D

På Carl Langes Vej, umiddelbart vest for Valby Station og gul zone, er næsten halvdelen udefrakommende køretøjer i både dag- og aftentimerne. Cirka halvdelen af de udefrakommende køretøjer, der er parkeret om dagen, er der også om aftenen samme dag. Det indikerer, at der både er køretøjer, der parkerer over en længere periode og pendlerparkering i området nær Valby Station. Registreringen viser ligeledes, at en mindre andel af beboere i gul zone også parkerer i området.

Syd for Vigerslev Allé i forslag D på Ramsingsvej og Høffdingsvej er størstedelen af de parkerede køretøjer udefrakommende. Det skyldes primært de mange virksomheder i området. Derudover er næsten 40 % af de parkerede køretøjer på Ramsingsvej enten bosat i den nærliggende gule zone, i den tidsbegrænsede zone Valby Syd eller i byudviklingsområdet ved Valby Maskinfabrik. Der sker derfor en væsentlig forskydning af parkering fra nærliggende områder med parkeringsregulering.

Forslag E

På Vigerslevvej nær Ålholm Station er størstedelen af køretøjerne hjemmehørende. I dagtimerne er 33 % af køretøjerne udefrakommende, hvilket falder til 25 % i aftentimerne. Registreringen viser, at 2/3 af de 33 % der parkerer på vejen om dagen ikke længere parkerer på vejen om aftenen, hvilket kan indikere en grad af pendlerparkering til Ålholm Station.

Hardenbergvej og Maribovej er medtaget for at vurdere, om en ny tidsbegrænset privat parkeringszone øst for Danshøj St. har medført forskydning af parkering til vest for denne station. Registreringen fra Maribovej viser, at langt størstedelen af de parkerede køretøjer om dagen og om aftenen er hjemmehørende. Cirka halvdelen af de få parkeringspladser på Hardenbergvej er optaget af udefrakommende om dagen, mens andelen falder om aftenen.

Tabel 14. andel af parkerende på udvalgte strækninger i Valby

Strækning	Tidspunkt	Hjemmehørende	Nær udefrakommende	Udefrakommende
Carl Langes Vej	Dag	49%	5%	46%
	Aften	51%	6%	44%
Ramsingsvej	Dag	-	-	-
	Aften	2%	38%	60%
Høffdingsvej	Dag	10%	2%	88%
	Aften	13%	3%	84%
Vigerslevvej	Dag	65%	2%	33%
	Aften	73%	2%	25%
Hardenbergvej	Dag	50%	0%	50%
	Aften	63%	0%	38%
Maribovej	Dag	65%	0%	35%
	Aften	78%	0%	22%

Opsummering og anbefaling

Der er højt parkeringspres i dele af både forslag D og forslag E, særligt i de områder der ligger tæt på nuværende parkeringszoner og/eller s-togsstationer som til dels skyldes udefrakommende køretøjer. Områderne består desuden af en blanding af kommunale veje private fællesveje. En kommunal parkeringszone er derfor den eneste reelle mulighed for regulering med betaling eller tidsbegrænsning, da etablering af private parkeringszoner kun kan ske på private fællesveje.

Det anbefales, at der i fase 1 etableres betalingszone i forslag D – da det ligger i umiddelbar forlængelse af den nuværende betalingszone og for at begrænse omfanget af parkering i aften – og nattetimerne fra nuværende gul zone, den tidsbegrænsede zone Valby Syd og byudviklingsområderne Valby Maskinfabrik, Grønttorvet mv, som ikke i samme grad vil blive reduceret med en tidsbegrænset zone.

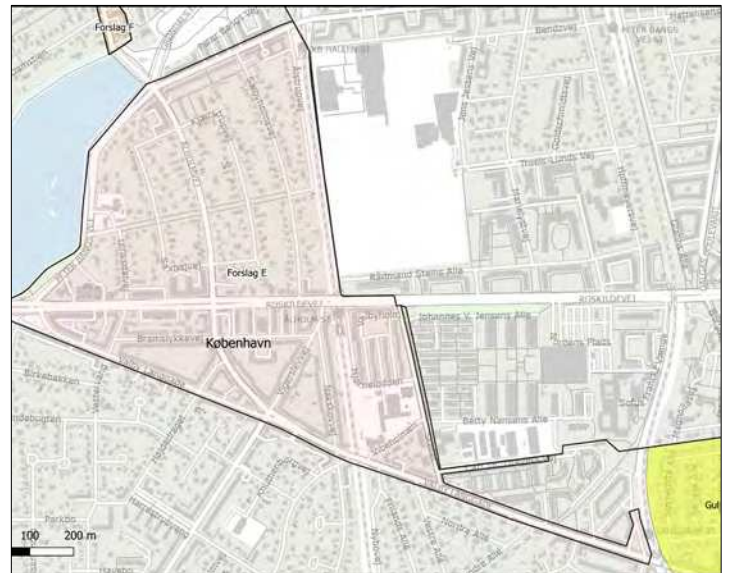
I forslag E anbefales det i fase 2 at etablere en tidsbegrænset zone, med det formål at reducere især pendlerparkering i dagtimerne omkring Ålholm station og KB Hallen, og fordi parkering i aftentimerne hovedsageligt er fra hjemmehørende køretøjer. Det er også muligt at etablere betalingsparkering i dette område, hvilket vil kræve overtagelse af et større antal private fællesveje. Det kan forventes at have større effekt på begrænsning af hjemmehørende køretøjer på grund af betaling for beboerlicenser.

Der i dag ikke et stort parkeringspres i de nye tælleområder syd for Valby Langgade, men der er risiko for, at etablering af en tidsbegrænset zone i forslag E kan resultere i forskydning af udefrakommende parkering til dette område. Forvaltningen følger derfor udviklingen i områderne, som består af sammenhængende private fællesveje, hvilket giver bedre muligheder for etablering af en privat parkeringszone i et større sammenhængende område. Der er i dag etableret privat parkeringszone i et større område umiddelbart vest for Langgade St.

Kort 13. Kort forslag D - Valby



Kort 14. Kort forslag E - Valby



Økonomi

Herunder fremgår omkostninger fordelt på faser for forvaltningens anbefalinger, samt omkostninger til alternative løsninger

Anbefaling

Tabel 15. Omkostninger til etablering og drift af parkeringszoner Valby, mio.kr.

Fase og område	Service	Drift
Fase 1: 2022-2023		
Forslag D - betalingszone	2,9	3,4
Fase 2: 2023		
Forslag E - tidsbegrænset zone	0,3	1,2
Total	3,2	4,6

Alternativer

Tabel 16. Omkostninger til etablering og drift af parkeringszoner Valby, mio.kr.

Område	Service	Drift
Forslag D - tidsbegrænset zone	0,4	1,2
Forslag E - betalingszone	1,9	3,7

Foto: Københavns Kommune



Kongens Enghave

Området er beliggende syd for blå betalingszone Vesterbro og gul betalingszone Valby samt den tidsbegrænsede zone Valby Syd, samt byudviklingsområdet Carlsberg Byen. Området øst for forslagene til nye zoner udgøres også af byudviklingsområder, fx Teglværkshavnen og Enghave Brygge, hvor parkering på terræn er begrænset.

På baggrund af analysen, fremsætter forvaltningen forslag til to nye parkeringszoner i Kongens Enghave, som der henvises til dette afsnit.

Parkeringsbelægning og bilejerskab

Der er ikke tidligere foretaget parkeringstællinger i Kongens Enghave. De særtællinger, der er lavet som en del af denne analyse i foråret 2021 er derfor de eneste tællinger fra området. Der er derfor ikke data for udvikling i parkeringsbelægning i området, herunder påvirkningen af indførelse af parkeringszoner i de omkringliggende områder.

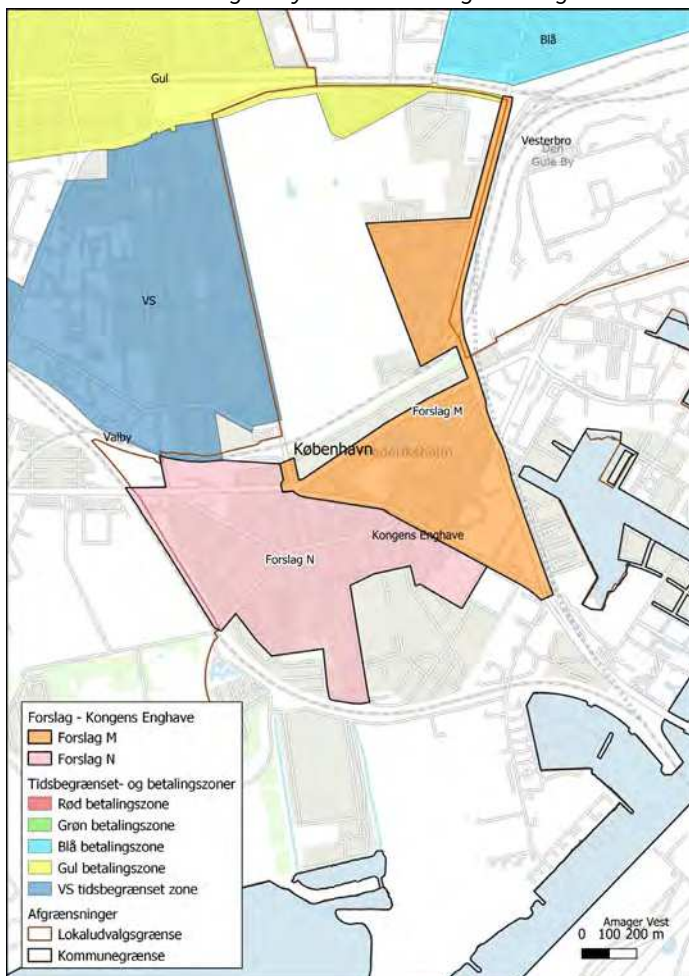
I blå betalingszone nord for forslag M er belægningsprocenten ca. 80 % kl. 12 og over 100 % i aftentimerne.

Parkeringsstællingerne fra 2021 i Kongens Enghave viser, at der er højt parkeringspres om dagen og i endnu højere grad om aftenen i hele området. Kl. 12.00 er belægningsprocenten næsten 100 % i området nord for Sydhavn Station, den nordlige del af forslag M. Fx er belægningsprocenten 106 % på Bavnehøj Allé. Det bevidner om et markant parkeringspres i området. Syd for Sydhavn Station er parkeringspresset lidt lavere, og nogle strækninger har belægningsprocenter over 100 % og andre under 70 %. Flere strækningerne med størst parkeringspres ligger nærmest Sydhavn Station.

Kl. 22 er belægningsprocenten endnu højere og i området ved Bavnehøj er den over 100 % på alle strækningerne.

I den sydlige del af forslag M er parkeringspresset lidt lavere på 89 %,

Kort 15. Kort forslag til nye zoner i Kongens Enghave



hvilket primært skyldes lavere parkeringsbelægning på de lange strækninger med virksomheder, heraf den østlige del af Borgmester Christiansens Gade men også på den østlige del af P. Knudsens Gade.

I den sydlige del af Sydhavn (forslag N) er belægningsprocenten også over 100 % om aftenen.

Tabel 17. Parkeringsbelægning i Kongens Enghave

Tidspunkt	Kl. 12.00	Kl. 17.00	Kl. 22.00
Blå betalingszone Vesterbro P-belægning 2021	89%	105%	112%
Forslag M P-belægning 2021	85%	90%	100%
Forslag N P-belægning 2021	74%	86%	101%

Parkeringsbelægning og bilejerskab - fortsat

Både antallet af hjemmehørende biler, og bilejerskabet er steget betragteligt i de seneste fem år, hvor der i forslag M er kommet 19% flere biler til, og bilejerskabet er steget med 21%. Det stigende antal biler skyldes, at flere beboere anskaffer sig en bil, da antallet af voksne ikke er steget i perioden. En del af parkeringspresset skyldes derfor også en stigning i hjemmehørende biler. Bilejerskabet i forslag M er dog fortsat lavere end kommunegennemsnittet, og der er færre hjemmehørende biler end offentlige parkeringspladser i området.

I forslag N antallet af biler også steget med 16% siden 2016. I dette område er bilejerskabet lidt højere end kommunegennemsnittet, ligesom der er flere hjemmehørende biler, end der er offentlige parkeringspladser. Begge områder består i høj grad af etageejendomme, hvor en stor del af parkeringen håndteres på de offentligt tilgængelige veje. En stigning i hjemmehørende biler afspejles derfor også i stigende parkeringspres på vejene.

Input fra borgere og lokaludvalg

Bavnehøj kvarteret er et af de områder i København, hvor forvaltningen de seneste år har modtaget flest henvendelser fra med ønske om forbedrede parkeringsforhold, herunder indførelse af parkeringszoner. Beboerne giver udtryk for, at det er svært at finde en parkeringsplads, og flere oplever, at der parkeringspresset skyldes udefrakommende bilister, der benytter området til langtidsparkering og pendlerparkering. Henvendelserne stammer hovedsageligt fra beboere i Bavnehøj kvarteret, hvor parkeringsbelægningen er højest.

Lokaludvalget har i forbindelse med analysen også understøttet de oplevelser, som borgerhenvendelser giver udtryk for, og de har desuden efterspurgt regulering af trafikken i området omkring Scandiagade og Borgmester Christiansens Gade. Dette ønske vil dog kun i begrænset omfang kunne afhjælpes med parkeringszoner.

Hvem parkerer i Kongens Enghave

Der er foretaget registreringer af, hvem der parkerer på fire strækninger indenfor forslag M, som ligger nærmest de omkringliggende betalingszoner, byudviklingsområder og S-togsstationer, og det er derfor prioriteret at undersøge andelen af udefrakommende parkering i det område. Der er ikke foretaget registreringer i forslag N.

I den nordlige del af forslag M er størstedelen af de registrerede køretøjer udefrakommende, både i dag- og aften timerne. Der er desuden flere udefrakommende køretøjer, der parkerer i området over en længere periode, da omkring en tredjedel af de parkerede køretøjer blev observeret med fire dages mellemrum. På den nordlige del af Enghavevej på grænsen til Vesterbro er over 10 % af de registrerede køretøjer hjemmehørende i blå betalingszone, hvilket indikerer, at beboere i blå zone udnytter gratis parkering syd for egen betalingszone, hvilket er med til at presse parkering i forslag M. På Bavnehøj Allé og Enghavevej er der desuden registreret enkelte køretøjer, som hører hjemme i de nærliggende byudviklingsområder.

I midten af forslag M ved P. Knudsens Gade kommer de udefrakommende køretøjer længere væk fra. Det indikerer, at der enten er tale om pendlerparkering til Sydhavn Station eller personer med ærinde i området. I den sydlige del af forslag M er størstedelen af de registrerede køretøjer ligeledes udefrakommende.

Der er erhverv på en del af Scandiagade i den sydlige del af forslag M, hvilket afspejles i, at en stor del (73 %) af de udefrakommende køretøjer, der er parkeret om dagen, ikke er der om aftenen. Samtidig er der flere køretøjer, der hører til i byudviklingsområdet Teglværkshavnen på den modsatte side af Sydhavnsgade, som i stedet for at parkere i eget område, parkerer på Scandiagade, hvor parkeringen er gratis og tidsbegrænset.

Registreringen viser, at området derfor er presset af udefrakommende parkering, som forventes at kunne afhjælpes med indførelse af parkeringszoner, selvom stigning i hjemmehørende køretøjer også bidrager til presset.

Tabel 18. andel af parkerende på udvalgte strækninger i Kongens Enghave

Strækning	Tidspunkt	Hjemmehørende	Nær udefrakommende	Udefrakommende
Bavnehøj Allé	Dag	36%	3%	61%
	Aften	40%	5%	55%
Enghavevej	Dag	24%	13%	63%
	Aften	32%	12%	56%
P. Knudsens Gade	Dag	33%	0%	67%
	Aften	46%	0%	54%
Scandiagade	Dag	37%	6%	57%
	Aften	41%	8%	51%

Opsummering og anbefaling

På baggrund af det høje parkeringspres, og indikationer på, at der er en del udefrakommende parkering fra både nærliggende betalingszoner og byudviklingsområder i Kongens Enghave, anbefaler forvaltningen at indføre betalingsparkering i to faser.

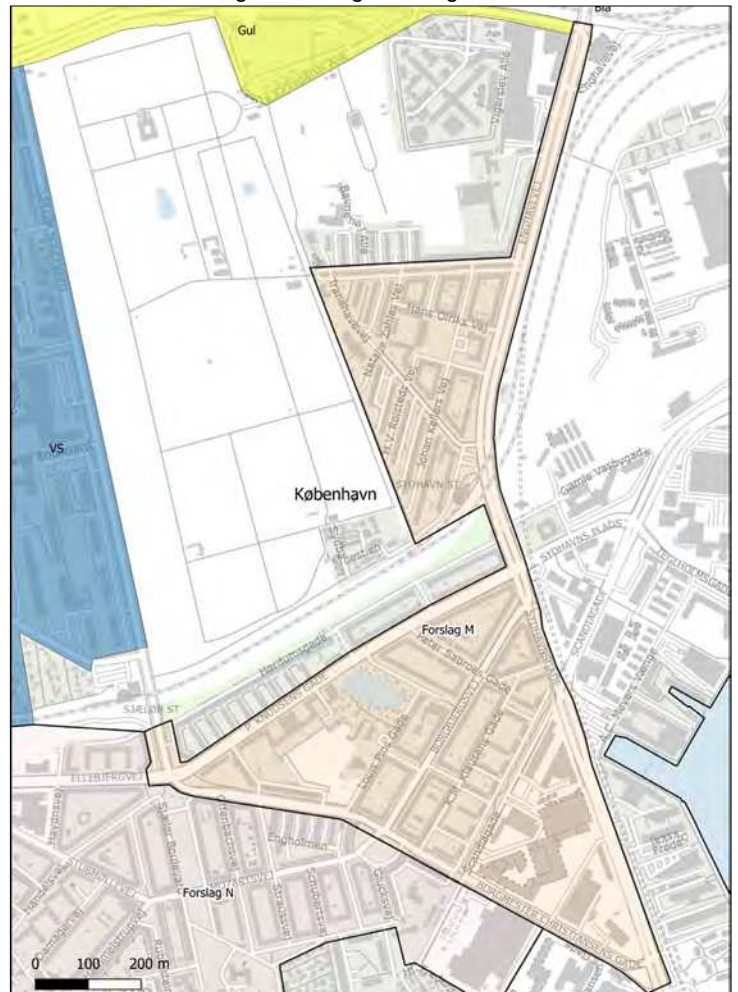
Det prioriteres at indføre betalingsparkering i forslag M i fase 1, hvor parkeringspresset er højest, og hvor der er indikationer på, at der delvist forårsages af parkering fra omkringliggende områder og andre udefrakommende. En tidsbegrænset parkeringszone vil i mindre grad end betalingsparkering reducere parkering i aftentimerne fra de omkringliggende områder, da de nuværende tidsbegrænsede zoner ikke gælder aften og nat. Hvis en tidsbegrænset zone skal have tilsvarende effekt, skal tidsrummet, hvor der gælder tidsbegrænsning udvides, hvilket også har konsekvenser for beboernes muligheder for at have fx gæsteparkering.

For at begrænse risiko for yderligere forskydning til området i forslag N og etablere en sammenhængende zone i hele Kongens Enghave, anbefales det at etablere betalingszone i forslag N i fase 2. Det vil derfor ske i takt med, at nærheden til Ny Ellebjerg Station, som kommer til at blive et centralt punkt for offentlig transport, kan risikere at øge presset på parkering i dette område yderligere. Analysen indikerer, at en del af parkeringspresset stammer fra hjemmehørende biler, som også kan påvirkes med indførelse af en betalingszone.

Det er også muligt at indføre en tidsbegrænset zone, som fortsat vil have effekt på evt. pendlerparkering til Ny Ellebjerg og Sjælør Station, men det vil øge risikoen for at tiltrække parkering i aftentimerne, hvis der etableres en betalingszone i forslag M.

Begge områder består af en blanding af kommunale veje og private fællesveje, og områderne reguleres derfor mest hensigtsmæssigt med kommunale zoner, da det vil være svært at etablere private parkeringszoner i mindre områder med private fællesveje, uden at forskyde parkering til de tværgående kommunale veje.

Kort 16. Kort forslag M – Kongens Enghave



Kort 17. Kort forslag N – Kongens Enghave



Økonomi

Herunder fremgår omkostninger fordelt på faser for forvaltningens anbefalinger, samt omkostninger til alternative løsninger

Anbefaling

Tabel 19. Omkostninger til etablering og drift af parkeringszoner Kongens Enghave, mio.kr.

Fase og område	Service	Drift
Fase 1: 2022-2023		
Forslag M - betalingszone	2,4	3,6
Fase 2: 2023		
Forslag N - betalingszone	3,5	5,7
Total	5,9	9,3

Alternativer

Tabel 20. Omkostninger til etablering og drift af parkeringszoner Kongens Enghave, mio.kr.

Område	Service	Drift
Forslag M - tidsbegrænset zone	0,4	1,2
Forslag N - tidsbegrænset zone	0,5	1,2

Foto: Københavns Kommune



Amager vest og øst

Dette afsnit omfatter både det område, der hører under Bydel/Lokaludvalg Amager Vest og Bydel/Lokaludvalg Amager Øst. Området behandles samlet fordi både nuværende parkeringszoner og forslag til nye parkeringszoner går på tværs af de to bydele. På baggrund af analysen, fremsætter forvaltningen forslag til fire nye parkeringszoner på Amager, som vist på nedenstående kort, og behandlet i dette afsnit.

Parkeringsbelægning og bilejerskab

I blå betalingszone, der ligger nord for forslag I, er parkeringspresset steget de seneste fem år fra henholdsvis 62% om dagen og 84% om aftenen til 76% om dagen og 93% om aftenen.

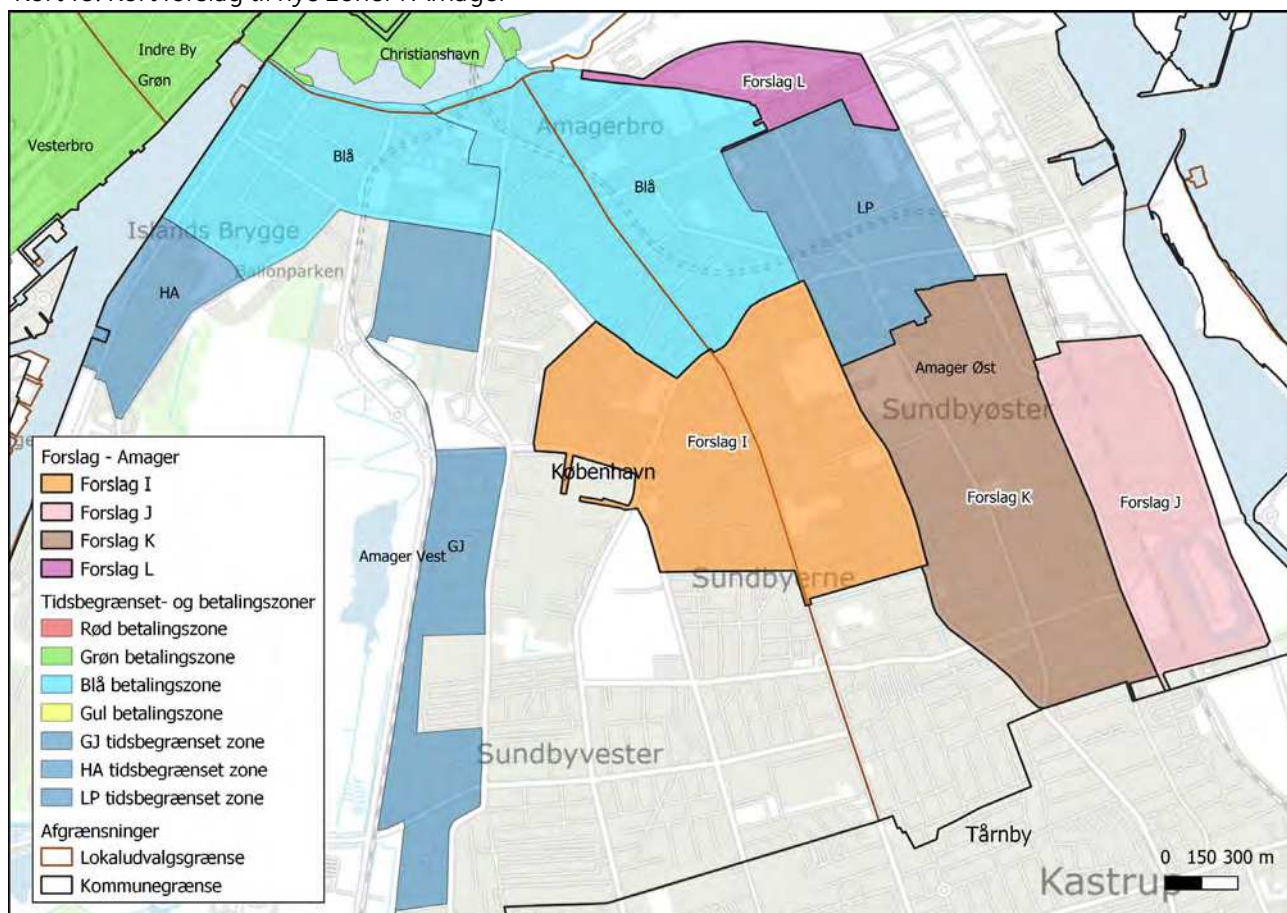
Indførelse af den tidsbegrænsede zone Lergravsparken i 2016 reducerede

indledningsvis parkeringsbelægningen med 14 % i dagtimerne og 3% i aftenen (2015-2019), men i dag er parkeringsbelægningen

indenfor den tidsbegrænsede zone højere i aftenen, end det var før indførelse af zonen. I forår 2021 er parkeringsbelægningen på 73% om dagen og 102 % om aftenen.

Parkeringspresset i området syd for betalingszonen og syd vest for LP-zonen (forslag I) er i samme periode steget med 15 % i dagtimerne og 7 % i aftenen, og har konsekvent været over 100% i aftenen. I dette område, er der sket en væsentlig stigning i antal hjemmehørende biler (13 %), hvilket også bidrager til øget parkeringspres. Bilejerskabet indenfor forslaget, der består af en blanding af områder med etageejendomme og områder med villa med parkering på egen matrikel, er lavere end andre områder på Amager, men lidt højere end kommunegennemsnittet.

Kort 18. Kort forslag til nye zoner i Amager



Parkeringsbelægning og bilejerskab - fortsat

I områderne syd og nord for Lergravsparken - zonen (forslag K og forslag L) er parkeringsbelægningen ligeledes steget, mest væsentligt i forslag L med og 49 % fra 2015 til 2021 kl. 22. Denne markante stigning kan til dels skyldes indførelsen af Lergravsparken zonen, men også øget tilflytning til området og derfor en stigning på 39% i antallet af hjemmehørende biler siden 2016. Samtidig er der sket en tilflytning til nærliggende byudviklingsområder langs Strandlodsvej, hvor størstedelen af parkeringspladserne er anlagt i konstruktion og omfattet af betaling. Det indikerer, at beboerne i byudviklingsområder søger gratis parkering i omkringliggende eksisterende byområder. I forslag K er stigningen i parkeringsbelægning mere begrænset med kun 1% om aftenen til 45 %. Der er også kun sket en mindre stigning i hjemmehørende biler på 6 % siden 2016. I området, som består hovedsageligt af villaer, er der betydeligt flere offentligt tilgængelige parkeringspladser, end hjemmehørende biler.

Parkeringsbelægningen i forslag J omkring Amager Strand St. og Femøren St. er steget gradvist fra 2015 til 2019, dog til et relativt lavt niveau i det samlede område med parkeringsbelægning på 33 % i både dag – og aften timerne. I perioden med Corona-restriktioner, er udviklingen vendt, og belægningsgraden er faldet med omkring 20 % fra efteråret 2019 til efteråret 2020 vest for Femøren St. og omkring 13 % øst for Femøren St. Forvaltningen vurderer, at det indikerer, at der under normale omstændigheder sker både pendlerparkering og lufthavns-parkering i området umiddelbart nær metrostationerne. Selvom bilejerskabet er højt i området, som hovedsageligt består af villaer, er der mange offentligt tilgængelige parkeringspladser på vejene i forhold til antallet af hjemmehørende biler. Derfor kan der godt – på trods af lav parkeringsbelægning – være mange udefrakommende, der kører og parkerer på vejene i området – da beboerne i højere grad har mulighed for parkering på egen grund.

Tabel 21. Udvikling i parkeringsbelægning Amager

Tidspunkt	Kl. 12.00	Kl. 17.00	Kl. 22.00
Blå betalingszone Amager udvikling 2016-2021	+22%	+14%	+10%
Tidsbegrænset zone Lergravsparken udvikling 2015-2021	0%	+5%	+8%
Forslag I Udvikling 2015-2021	+15%	+7%	+7%
Forslag J* Udvikling 2015-2021	+5%	+25%	-9%
Forslag K ** Udvikling 2015-2021	0%	+4%	+1%
Forslag L Udvikling 2015-2021	+21%	+40%	+49%

*Parkeringsbelægningen i den østlige del af forslag J (P-tælleområde 75)

**Parkeringsbelægningen i store dele af forslag K (P-tælleområde 54, 73 og 74)

Input fra borgere og lokaludvalg

Amager Vest

Forvaltningen har over en længere periode været i dialog med Amager Vest Lokaludvalg om mulighederne for etablering af parkeringszone i området omkring Brydes Allé, hvor beboerne oplever et stort parkeringspres. I forbindelse med denne analyse, har lokaludvalget desuden foretaget en undersøgelse blandt borgerne om udfordringer med og ønsker til regulering af parkering i området.

Denne understøtter oplevelsen af mange udefrakommende biler i forslag I, som omfatter området syd for betalingszonen, ved Brydes Allé og villakvarteret vest for Amagerbrogade, som forvaltningen også tidligere har været i dialog med om mulighederne for at indføre privat parkeringskontrol på grund af udefrakommende parkering. Beboerne syd for forslag I oplever ikke i samme grad udfordringer med at finde parkering. Beboerne har meget delte holdninger til, om der foretrækkes betalingsparkering eller tidsbegrænset parkering.

Amager Øst

Amager Øst Lokaludvalg har ligeledes foretaget en parkeringsundersøgelse blandt borgerne, som viser at beboerne oplever et stort parkeringspres i området syd for blå betalingszone og vest for Lergravsparken - zonen (forslag I).

Lokaludvalget gør også opmærksom på ønsket om at reducere pendler-, lufthavns-, og strandparkering på de private fællesveje. Der er dog også en opmærksomhed på at etablering af parkeringszoner kan betyde, at kolonihaveejere i den sydlige del af området kan få problemer med parkering ved kolonihaver, hvor de ikke har folkeregisteradresse, da de ikke vil kunne få beboerlicens, samt at parkeringspresset aftager, når man kommer lidt vest for metrostationerne.

Flere grundejerforeninger på vejene ved metrostationerne oplever, at mange benytter området til pendler- og lufthavnsparkering samt ved ærinder på Amager Strandpark og har over en længere periode haft ønske om regulering med tidsbegrænset parkeringszone.

Hvem parkerer på Amager

Der er foretaget registreringer af, hvem der parkerer på syv strækninger udvalgt på baggrund af parkeringsbelægning, lokalt ønske om parkeringszone, samt områdets karakter (etageejendomme eller villakvarter). Registreringen omfatter tre strækninger i forslag I, én strækning i forslag K, tre strækninger i forslag J og ingen i forslag L. På de fire strækninger i Amager Øst er det desuden noteret, om der er tale om udenlandsk nummerplade for at kvalificere omfanget af lufthavnsparkering nær metrostationerne.

Forslag I

På Brydes Allé er antallet af udefrakommende bilister højere end antallet af hjemmehørende køretøjer både dag og aften. Det bemærkes, at ca. 20% af de parkerede køretøjer hører hjemme i blå betalingszone nord for området. 75% af de øvrige udefrakommende er kun parkeret om dagen, og har derfor kortere ærinder enten i området eller i betalingszonen nord for området.

Andelen af udefrakommende køretøjer falder, når man bevæger sig længere væk fra blå zone til henholdsvis Christian II's Allé og Hveensvej, hvor størstedelen af de parkerede biler er hjemmehørende.

Hvem parkerer på Amager - fortsat

Dog er der om aftenen stadig knap 10% af de parkerede biler på Christian II's Allé, der hører hjemme i betalingszonen. Området er derfor i et vist omfang belastet af forskydning af parkering fra nærliggende betalingszone.

Forslag J

På Italiensvej ved Amager Strand Station er der parkeret få hjemmehørende køretøjer i dagtimerne (12%), mens det stiger lidt i aftentimerne (21%). Desuden er 25% af de køretøjer, der er parkeret om dagen udenlandske. Det falder til 9 % om aftenen - udskiftningen er udtryk for dels pendlerparkering og dels parkering til Amager Strandpark. Der er mange udefrakommende køretøjer både dag og aften, og cirka halvdelen af dem bliver hele dagen. Der er derfor sandsynligvis en blanding af både pendlere og lufthavnsparkeerter, samt besøgende med ærinde til selve området og til Amager Strandpark. Desuden blev der observeret mange erhvervskøretøjer på vejen. På Hedegaardsvej ved Femøren Station, hvor der kun er få boliger, er langt størstedelen af de parkerede biler udefrakommende køretøjer og udenlandske køretøjer. Udefrakommende køretøjer kan både være pendlere, kolonihusejere, eller lufthavnsparkeerter.

Lidt over halvdelen af de parkerede biler om dagen er væk om aftenen, hvilket sandsynliggør en vis grad af både pendlerparkering og medarbejderparkering til virksomheder på vejen, samt strandgæster.

Da der fortsat var mange rejserestriktioner ved registreringen i juni 2021, er ovenstående ikke nødvendigvis retvisende til at vurdere omfanget af lufthavnsparkeerter. En sammenligning med data fra 2019 sandsynliggør, at der under normale omstændigheder er en del pendler og/eller lufthavnsparkeerter på de nærliggende strækninger til metrostationerne Amager Strand og Femøren St. Parkeringsbelægningen falder dog betydeligt, når man bevæger sig enkelte gader væk fra metrostationerne.

Forslag K

På den mindre villavej Livornovej, der ligger omkring 400 meter fra Amager Strand Station, ændrer typen af parkanter sig i løbet af dagen. Størstedelen er udefrakommende om dagen men hjemmehørende om aftenen. Der var flere erhvervskøretøjer om dagen, dog er der tale om forholdsvis få parkerede biler total set, hvor kun cirka halvdelen af parkeringspladserne er optaget om dagen, og cirka en tredjedel om aftenen.

Tabel 22. andel af parkerende på udvalgte strækninger Amager

Strækning	Tidspunkt	Hjemmehørende	Nær udefrakommende	Udefrakommende
Brydes Allé (I)	Dag	35%	16%	48%
	Aften	41%	22%	37%
Christian II's Allé (I)	Dag	48%	7%	44%
	Aften	66%	9%	25%
Hveensvej (I)	Dag	66%	2%	28%
	Aften	74%	0%	22%
Livornovej (K)	Dag	35%	0%	65%
	Aften	85%	0%	15%
Italiensvej (J) Amager Strand St.	Dag	12%	2%	61%
	Aften	21%	2%	67%
Hedegaardsvej (J) Vest for Femøren St.	Dag	0%	0%	87%
	Aften	9%	0%	74%
Hedegaardsvej (J) Øst for Femøren St.	Dag	7%	0%	88%
	Aften	5%	0%	88%

Opsummering og anbefaling

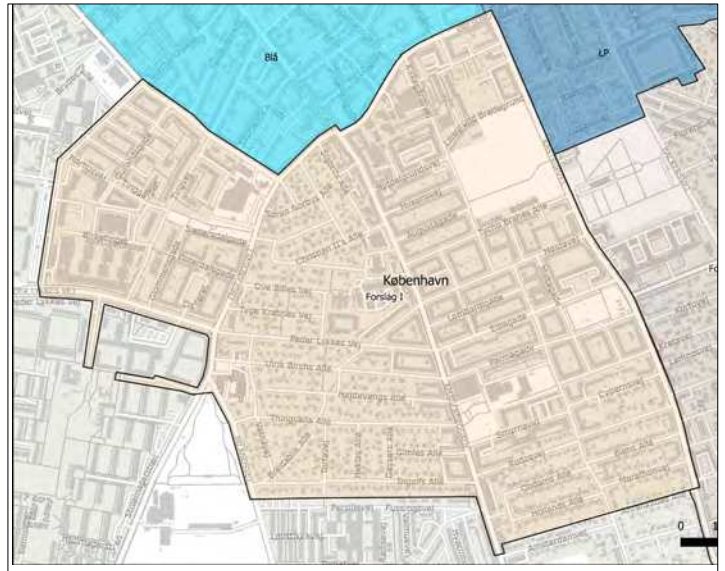
Generelt anbefales det at etablere større zoner for at imødegå forskydning af parkeringsproblemer, hvorfor afgrænsningerne til forslagene inkluderer et større område, end hvor parkeringspreset er størst.

På baggrund af analysen, anbefaler forvaltningen i fase 1 at udvide betalingszonen med en ny gul zone, der omfatter forslag I på grund af det høje parkeringspres og med det formål at begrænse trængsel fra både helt udefrakommende køretøjer og fra biler, der hører hjemme i nuværende blå betalingszone, men som parkerer i forslag I for at undgå betaling. Den vestlige og østlige del af forslag I består af både private fællesveje og kommunale veje, mens et større område i midten er private fællesveje. Det er muligt at etablere en tidsbegrænset zone i stedet, men det forventes at have mindre effekt på reduktion af biler, der hører til i blå betalingszone – da de fortsat vil kunne parkere i en tidsbegrænset zone i aften- og nattetimerne, hvor der er størst pres på parkering i forslag I.

Etablering af en ny zone i forslag I medfører risiko for at sætte yderligt pres på parkering i den nuværende tidsbegrænsede zone Lergravsparken, fra beboere i en ny betalingszone, som kan risikere at søge gratis i aftentimerne i den tidsbegrænsede zone. Denne risiko kan imødekommes ved også at omdanne Lergravsparken til betalingszone

Det foreslås desuden i fase 2 at etablere en tidsbegrænset zone i forslag J, som omfatter veje ved metrostationerne Amager Strand St. og Femøren St. Selvom der er lav parkeringsbelægning i det samlede område, understøtter både parkeringstællinger og opgørelse af hvem der parkerer, borgernes oplevelse af pendler- og lufthavns-parkering på strækningerne nær metrostationerne. Trængsel fra denne form for udefrakommende parkering kan reduceres ved indførsel af en tidsbegrænset parkeringszone, som også i et mindre omfang vil kunne begrænse strandparkering. Forslag J er afgrænset ved Engvej, da parkeringsbelægningen falder betydeligt, når man bevæger sig kort afstand fra metrostationerne.

Kort 19. Kort forslag I – Amager



Kort 20. Kort forslag J – Amager



Opsummering og anbefaling - fortsat

Der er lav parkeringsbelægning i forslag K, ligesom der er et begrænset ønske om parkeringsregulering i dette område. Hvis der etableres parkeringszoner i forslag I og J, øger det dog risikoen for at forskyde parkering til dette område. Forvaltningen anbefaler på den baggrund, at etablering af en tidsbegrænset zone i forslag K kan afvente fase 3. Da området består af store områder med private fællesveje, har grundejerne bedre mulighed for at indføre privat parkeringskontrol i et større område for at reducere evt. pendlerparkering til metrostationerne.

Det er også muligt at etablere både forslag I, J og K som en samlet zone i en tidligere fase for at undgå forskydning af parkering i den mellemliggende periode mellem faserne.

Endelig foreslår forvaltningen at udvide betalingszonen øst for den nuværende blå zone for at lukke hullet mellem blå betalingszone, byudviklingsområdet mod øst og den tidsbegrænsede zone Lerggravsparken mod syd. På grund af områdets karakter af industri, betragtes det dog som mindre presserende, og foreslås derfor først gennemført i fase 3.

Kort 21. Kort forslag K - Amager



Kort 22. Kort forslag L - Amager



Økonomi

Herunder fremgår omkostninger fordelt på faser for forvaltningens anbefalinger, samt omkostninger til alternative løsninger

Anbefaling

Tabel 23. Omkostninger til etablering og drift af parkeringszoner Amager, mio.kr.

Fase og område	Service	Drift årligt
Fase 1: 2022-2023		
Forslag I - betalingszone	5,2	12,9
Fase 2: 2023		
Forslag J - tidsbegrænset zone	0,4	1,2
Fase 3: 2024		
Forslag K - tidsbegrænset zone	1,2	2,5
Forslag L - betalingszone	3,4	1,0
Total	10,2	17,6

Alternativer

Tabel 24. Omkostninger til etablering og drift af parkeringszoner Amager, mio.kr.

Område	Service	Drift
Forslag I - tidsbegrænset zone	0,4	2,5
Forslag J - betalingszone	3,4	7,7
Forslag K - betalingszone	9,9	14,3
Forslag L - tidsbegrænset zone	0,6	0,1

Foto: Københavns Kommune



Konklusioner

Analysen viser, at der i flere randområder til de nuværende parkeringszoner, og byudviklingsområder samt ved trafikale knudepunkter er højt parkeringspres, som på baggrund af erfaringer med effekter fra de nuværende parkeringszoner vil kunne afhjælpes med etablering af parkeringszoner. Det medfører en risiko for at presse trængslen længere ud i yderområderne af København. Dog er der i flere af disse områder til dels ledig parkeringskapacitet, der kan aftage noget af den forskydningsparkering, der kan opstå. Samtidig er flere af de områder, der støder op til de foreslåede nye randzoner større sammenhængende områder bestående af private fællesveje, hvilket giver bedre mulighed for at indføre regulering med private parkeringszoner, hvis der opleves en stigning i udfordringer med udefrakommende parkering. Forvaltningen vil i den evt. implementeringsfase oplyse om disse muligheder til lokaludvalg og øvrige interessenter. På den baggrund, tager forslagene til nye zoner også udgangspunkt i en prioritering af de områder, som består af en blanding af private fællesveje og kommunale veje, som bedst kan reguleres med kommunale parkeringszoner.

Forvaltningen udarbejder til de kommende budgetforhandlinger et budgetnotat på etablering af de 15 parkeringszoner i tre faser, som illustreret i kort 23 og tabel 25 på næste side.

Budgetnotatet vil desuden indeholde alternative scenarier med omkostninger ved at etablere de enkelte parkeringszoner som henholdsvis betalingszoner eller tidsbegrænsede zoner, og alternative faseopdelinger.

Potentiale for CO2 besparelse

En udvidelse af parkeringszonerne vil reducere incitamentet til at tage bilen længere ind mod bykernen, og parkere den umiddelbart uden for denne, for tage videre med andre transportformer. Det kan på den vis opfordre flere til at anvende andre transportformer fra deres udgangspunkt til deres destination. Betalingsparkering og betaling for licenser kan desuden øge incitamentet til at flere beboere ikke anskaffer en bil, eller skifter til mere grønne køretøjer, da beboerlicensen er omfattet af betaling, der er afhængig af køretøjets brændstofforbrug.

Forvaltningen har på baggrund af analysens resultater fået foretaget en vurdering af potentialet for CO2-besparelse af forslagene til nye parkeringszoner.

Det estimeres at forslaget til de 15 parkeringszoner kan reducere CO2 udledning med 5.600 ton årligt fra 2025 – det første år efter alle zonernes fulde effekt.

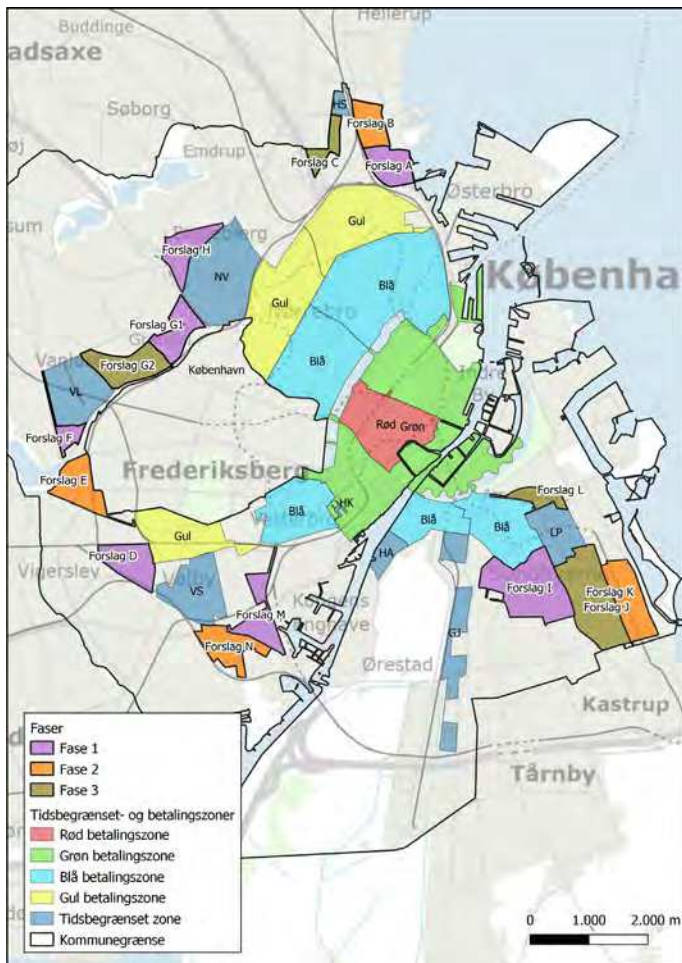
Den primære effekt stammer fra en reduktion i antal kørte kilometer ved færre udefrakommende køretøjer, suppleret af at der forventes en mindre omstilling til mere miljørigtige hjemmehørende biler i de områder, der foreslås omfattet af betalingsparkering.

Tabel 25 på næste side viser den estimerede CO2 reduktion ved henholdsvis indførelse af de 15 parkeringszoner, som indeholdt i denne analyse, samt ved indførelse af betalingsparkering i alle områderne eller tidsbegrænsning i alle områderne.

Forudsætningerne og metoden anvendt til at estimere CO2 effekterne af forslagene til parkeringszoner fremgår af bilag 2 til analysen.

Konklusioner - kort over faser og CO2 besparelse

Kort 23. Faseudrulning af 15 nye parkeringszoner



Tabel 25. Estimeret CO2 besparelse ved tre scenarier af 15 nye parkeringszoner, ton

Scenarie	CO2- besparelse i ton årligt i 2025.
Anbefalet løsning (Forslag A-L) - syv betalingszoner og otte tidsbegrænsede zoner	5.600
Forslag A-L, betalingszoner	7.100
Forslag A-L, tidsbegrænsede zoner	3.800
Hele KK, betalingsparkering*	23.000
Hele KK, tidsbegrænsning*	13.000

* Betydelig usikkerhed forbundet med disse estimater, da der ikke er de samme relevante parkeringsdata for hele byen, som i de områder, der indgår i denne analyse.

Tabel 26. Faseudrulning af 15 nye parkeringszoner

Fase 1: jan 2022- marts 2023		Fase 2: 2023		Fase 3: 2024	
Betalingszone	Tidsbegrænset zone	Betalingszone	Tidsbegrænset zone	Betalingszone	Tidsbegrænset zone
A - Østerbro	H - Bispebjerg	B - Østerbro	E - Valby	L - Amager	C - Østerbro
D - Valby	G1 - Vanløse	N- Kongens Enghave	J - Amager		G2 - Vanløse
M - Kongens Enghave	F - Vanløse				K - Amager
I - Amager					

Videre proces

Hvis der afsættes midler til etablering parkeringszonerne i kommende budgetforhandlinger, igangsætter forvaltningen en inddragelses – og høringsproces med lokaludvalg og borgere i de berørte områder for at endelig kvalificere forslag til afgrænsning og tidsbegrænsning i områder, hvor der besluttet at indføre tidsbegrænsede zoner. Nedenfor fremgår processen for hver af de to typer parkeringszoner.

Betalingszone

Etablering af betalingszone kræver overtagelse til kommunal vej af de private fællesveje, herunder partshøring af grundejere og efterfølgende sagsbehandling af eventuelle indsigelser og klager. Ved endelig afgrænsning af zonen inddrages lokaludvalgene for at afklare behov for mindre justeringer.

Teknik- og Miljøudvalget præsenteres for den endelige afgrænsning, og Borgerrepræsentationen skal beslutte at overtage de private fællesveje til kommunale veje.

Sideløbende forberedes dialog – og kommunikationsproces med borgerne om takster, muligheder for ansøgning om licenser mv. Der udarbejdes skilteplaner, indkøb af p-automater og indhentes politigodkendelse hvorefter etableringsfase af skilte og p-automater igangsættes.

Efterfølgende gennemføres matrikulær udskillelse af de overtagne vejarealer, hvilket foregår over flere år efter etablering af parkeringszonen. Kommunen overtager drift og vedligeholdelse på vejene og grønne arealer inden for området.

Tidsbegrænset zone

Etablering af tidsbegrænset zone kan ske uden overtagelse af private fællesveje til kommunal vej. Ved endelig afgrænsning af zonen inddrages lokaludvalgene for at afklare behov for mindre justeringer og Teknik- og Miljøudvalget præsenteres for den endelige afgrænsning, inden etablering af zonen. Sideløbende forberedes dialog – og kommunikationsproces med borgerne om ansøgning om licenser mv. Der udarbejdes skilteplaner og indhentes politigodkendelse, hvorefter etableringsfase af skilte igangsættes og zonen implementeres.

Analysens primære formål har været at undersøge muligheder for etablering af nye parkeringszoner, men havde også et sekundært formål om at kvalificere, om de nuværende tidsrestriktioner i de tidsbegrænsede zoner har den ønskede effekt på reduktion af trængsel fra parkering. Parkeringstællinger viser, at de tidsbegrænsede zoner **har** haft en effekt på antallet af parkerede biler både dag og aften, men med størst effekt om dagen. Borgernes oplevelser flere steder antyder, at effekten kunne være større i aften – og nattetimerne og at der er flere, der omgår tidsbegrænsningen. I forbindelse med analysen, er lokaludvalgene blevet bedt om at indmelde deres erfaringer med tidsrestriktionerne i de nuværende parkeringszoner.

Indmeldingerne herfra er ikke entydige. For at sikre afrapportering af analysens primære formål forud for budgetforhandlingerne om budget 2022, vil en nærmere undersøgelse af muligheden for at ændre tidsrummet for tidsbegrænsning indgå i det videre arbejde, hvis der afsættes midler til etablering af tidsbegrænsede parkeringszoner.

Resultaterne heraf vil kunne afrapporteres og indarbejdes i etablering af nye tidsbegrænsede zoner i 2022, hvis der afsættes midler til det i de kommende budgetforhandlinger.

Bilag 1: Parkeringsdata fordelt på område

Muligheder for udvidelse af parkeringszoner i København 2021

<u>Østerbro</u>	3
<u>Bispebjerg</u>	5
<u>Vanløse</u>	6
<u>Valby</u>	8
<u>Kongens Enghave</u>	10
<u>Amager vest og øst</u>	11



Kilder

Udvikling i Parkeringsbelægning – Københavns Kommunes parkeringstællinger.
<https://www.opendata.dk/city-of-copenhagen/parkeringstaellinger>

Bilejerskab – biler fordelt på roder og på kareer - Københavns Kommunes Statistikbank/ den Tværgående analyseenhed <https://kk.statistikbank.dk/>

Offentlige Parkeringspladser – Københavns Kommune registrering af offentlige parkeringspladser. <https://www.opendata.dk/city-of-copenhagen/parkeringspladser>

Private parkeringspladser – Københavns Kommunes bearbejdning og fordeling på forslag til nye zoner på baggrund af opgørelse i Rambøll analyse- "Ikke-kommunal parkering i Københavns Kommune" 2018. Analysen omfatter dog ikke samtlige parkeringskældre, der er tilknyttet boligbyggeri. Der er derfor en vis usikkerhed forbundet med tallet.

Hvem parkerer – Københavns Kommune registrering af parkerede køretøjer, Motorregisteret/Skat

Østerbro

Parkeringsbelægning og bilejerskab

Gul zone Østerbro

Tidspunkt	Kl. 12.00	Kl. 17.00	Kl. 22.00
Efterår 2016	94%	104%	107%
Efterår 2017*	70%	87%	102%
Efterår 2018	69%	89%	98%
Efterår 2019	70%	90%	97%
Efterår 2020**	74%	92%	99%
Forår 2021**	75%	93%	98%
Udvikling 2016-2021	-20%	-11%	-8%

* Efter gul zone, ** Corona

Forslag A

Tidspunkt	Kl. 12.00	Kl. 17.00	Kl. 22.00
Efterår 2016	48%	48%	44%
Efterår 2017*	66%	59%	58%
Efterår 2018	73%	63%	58%
Efterår 2019	67%	64%	62%
Efterår 2020**	76%	73%	72%
Forår 2021**	76%	70%	69%
Udvikling 2016-2021	+58%	48%	55%

* Efter gul zone, ** Corona

Forslag B

Tidspunkt	Kl. 12.00	Kl. 17.00	Kl. 22.00
Efterår 2016	48%	49%	51%
Efterår 2017*	79%	53%	53%
Efterår 2018	78%	55%	51%
Efterår 2019	76%	54%	49%
Efterår 2020**	67%	49%	49%
Forår 2021**	67%	47%	48%
Udvikling 2016-2021	+39%	-3%	-4%

* Efter gul zone, ** Corona

Bilejerskab

Forslag til afgrænsning	Forslag A	Forslag B	Forslag C
Antal voksne beboere	1.891	1.086	1.277
Antal offentlige parkeringspladser	1.088	1.036	529
Antal private parkeringspladser	458	371	446
Antal biler	739	-	328
Udvikling i antal biler, 2016-2021	+25%	+7%	+14%
Bilejerskab (biler pr. 1000 voksne)	391	370	257
Udvikling i bilejerskab, 2016-2021	+1%	+2%	+27%

Hvem parkerer

Strækning	Tidspunkt	Hjemmehørende	Nær udefrakommende	Udefrakommende
Gammel Vartov Vej	Dag	23%	2%	75%
	Aften	69%	0%	31%
Soldalen	Dag	68%	4%	29%
	Aften	70%	0%	30%
Strandpromenaden	Dag	27%	0%	73%
	Aften	29%	0%	71%

Bispebjerg

Parkeringsbelægning og bilejerskab

Tidsbegrænset zone Nordvest

Tidspunkt	Kl. 12.00	Kl. 17.00	Kl. 22.00
Efterår 2016	82%	84%	93%
Efterår 2017*	95%	98%	100%
Efterår 2018	-	-	-
Efterår 2019**	76%	87%	92%
Efterår 2020***	78%	87%	93%
Forår 2021***	78%	88%	96%
Udvikling 2016-2021	-5%	+5%	+3%

* Efter gul zone, ** efter tidsbegrænset zone NV *** Corona

Bilejerskab

Forslag til afgrænsning	Forslag H
Antal voksne beboere	6.204
Antal offentlige parkeringspladser	1.232
Antal private parkeringspladser	740
Antal biler	1.578
Udvikling i antal biler, 2016-2021	+20%
Bilejerskab (biler pr. 1000 voksne)	254
Udvikling i bilejerskab, 2016-2021	+27%

Forslag H

Tidspunkt	Kl. 12.00	Kl. 17.00	Kl. 22.00
Forår 2021*	110%	116%	129%

* Corona

Hvem parkerer

Strækning	Tidspunkt	Hjemmehørende	Nær udefrakommende	Udefrakommende
Gravervænget	Dag	47%	9%	45%
	Aften	57%	5%	38%
Sokkelundsvej	Dag	42%	1%	57%
	Aften	61%	0%	39%

Vanløse

Parkeringsbelægning og bilejerskab

Tidsbegrænset zone Vanløse

Tidspunkt	Kl. 12.00	Kl. 17.00	Kl. 22.00
Efterår 2015	71%	72%	74%
Efterår 2016*	56%	64%	73%
Efterår 2017	60%	71%	76%
Efterår 2018	60%	76%	85%
Efterår 2019	60%	72%	83%
Efterår 2020**	67%	77%	84%
Forår 2021**	70%	74%	83%
Udvikling 2015-2021	-3%	4%	11%

* Efter tidsbegrænset zone VL, ** Corona

Forslag G1

Tidspunkt	Kl. 12.00	Kl. 17.00	Kl. 22.00
Efterår 2015	-	-	-
Efterår 2016	73%	76%	72%
Efterår 2017	71%	79%	75%
Efterår 2018	-	-	-
Efterår 2019 ¹	78%	85%	95%
Efterår 2020 ²	80%	91%	96%
Forår 2021 ²	69%	84%	92%
Udvikling 2016-2021	-6%	+11%	+28%

* Efter tidsbegrænset zone NV, ** Corona

Forslag F

Tidspunkt	Kl. 12.00	Kl. 17.00	Kl. 22.00
Efterår 2015	-	-	-
Efterår 2016 ¹	72%	94%	109%
Efterår 2017	79%	100%	113%
Efterår 2018	-	-	-
Efterår 2019	84%	101%	112%
Efterår 2020 ²	81%	94%	108%
Forår 2021 ²	85%	100%	109%
Udvikling 2016-2021	+17%	+6%	-1%

* Efter tidsbegrænset zone VL, ** Corona

Forslag G2

Tidspunkt	Kl. 12.00	Kl. 17.00	Kl. 22.00
Efterår 2015	-	-	-
Efterår 2016 ¹	54%	65%	75%
Efterår 2017	64%	71%	77%
Efterår 2018	-	-	-
Efterår 2019	58%	66%	75%
Efterår 2020 ²	66%	71%	77%
Forår 2021 ²	66%	71%	77%
Udvikling 2016-2021	+21%	+10%	+3%

* Efter tidsbegrænset zone VL, ** Corona

Bilejerskab

Forslag til afgrænsning	Forslag F	Forslag G1	Forslag G2
Antal voksne beboere	2.208	3.252	4.877
Antal offentlige parkeringspladser	658	750	1.544
Antal private parkeringspladser	219	617	652
Antal biler	629	1.088	1.386
Udvikling i antal biler, 2016-2021	+16%	+3%	+9%
Bilejerskab (biler pr. 1000 voksne)	285	335	284
Udvikling i bilejerskab, 2016-2021	+17%	+2%	+8%

Hvem parkerer

Strækning	Tidspunkt	Hjemmehørende	Nær udefrakommende	Udefrakommende
Linde Allé	Dag	52%	3%	45%
	Aften	50%	3%	47%
Hvidkildevej	Dag	63%	1%	36%
	Aften	73%	1%	26%
Havdrupvej	Dag	57%	4%	39%
	Aften	69%	3%	29%
Tyborøn Allé	Dag	72%	0%	28%
	Aften	83%	0%	17%

Valby

Parkeringsbelægning og bilejerskab

Gul zone Valby

Tidspunkt	Kl. 12.00	Kl. 17.00	Kl. 22.00
Efterår 2016	89%	102%	108%
Efterår 2017*	66%	86%	101%
Efterår 2018	67%	85%	98%
Efterår 2019	67%	83%	98%
Efterår 2020**	75%	90%	99%
Forår 2021**	75%	88%	98%
Udvikling 2016-2021	-17%	-13%	-10%

* Efter gul zone, ** Corona

Tidsbegrænset zone Valby Syd (VS)

Tidspunkt	Kl. 12.00	Kl. 17.00	Kl. 22.00
Efterår 2016	77%	66%	66%
Efterår 2017*	78%	70%	72%
Efterår 2018	82%	76%	82%
Efterår 2019**	72%	67%	71%
Efterår 2020***	73%	63%	66%
Forår 2021***	68%	67%	69%
Udvikling 2018-2021	-17%	-13%	-15%

* Efter gul zone, ** efter tidsbegrænset zone VS, ***Corona

Forslag D

Tidspunkt	Kl. 12.00	Kl. 17.00	Kl. 22.00
Efterår 2016	48%	57%	48%
Efterår 2017*	57%	47%	52%
Efterår 2018	-	-	-
Efterår 2019**	63%	58%	61%
Efterår 2020***	65%	61%	63%
Forår 2021***	66%	62%	68%
Udvikling 2016-2021	+37%	+8%	+42%

* Efter gul zone, ** efter tidsbegrænset zone VS, ***Corona

Forslag E

Tidspunkt	Kl. 12.00	Kl. 17.00	Kl. 22.00
Efterår 2016	60%	70%	83%
Efterår 2017*	65%	75%	83%
Efterår 2018	-	-	-
Efterår 2019	66%	74%	85%
Efterår 2020**	74%	81%	89%
Forår 2021**	79%	85%	93%
Udvikling 2016-2021	+31%	+21%	+11%

* Efter gul zone, ** Corona
Note: Parkeringsbelægningen i størstedelen af Forslag E (Tælleområde 79)

Bilejerskab

Forslag til afgrænsning	Forslag D	Forslag E
Antal voksne beboere	2.274	4.247
Antal offentlige parkeringspladser	958	1.153
Antal private parkeringspladser	1.056	594
Antal biler	674	1.271
Udvikling i antal biler, 2016-2021	+9%	+9%
Bilejerskab (biler pr. 1000 voksne)	296	299
Udvikling i bilejerskab, 2016-2021	+13%	+4%

Hvem parkerer

Strækning	Tidspunkt	Hjemmehørende	Nær udefrakommende	Udefrakommende
Carl Langes Vej	Dag	49%	5%	46%
	Aften	51%	6%	44%
Ramsingsvej	Dag	-	-	-
	Aften	2%	38%	60%
Høffdingsvej	Dag	10%	2%	88%
	Aften	13%	3%	84%
Vigerslevvej	Dag	65%	2%	33%
	Aften	73%	2%	25%
Hardenbergvej	Dag	50%	0%	50%
	Aften	63%	0%	38%
Maribovej	Dag	65%	0%	35%
	Aften	78%	0%	22%

Kongens Enghave

Parkeringsbelægning og bilejerskab

Blå zone Vesterbro

Tidspunkt	Kl. 12.00	Kl. 17.00	Kl. 22.00
Efterår 2016	71%	85%	97%
Efterår 2017*	72%	91%	105%
Efterår 2018	75%	97%	107%
Efterår 2019	82%	102%	108%
Efterår 2020**	91%	106%	110%
Forår 2021**	89%	105%	112%
Udvikling 2016-2021	+25%	+24%	+15%

* Efter gul zone, ** Corona

Forslag M

Tidspunkt	Kl. 12.00	Kl. 17.00	Kl. 22.00
Forår 2021	85%	90%	100%

Forslag N

Tidspunkt	Kl. 12.00	Kl. 17.00	Kl. 22.00
Forår 2021	74%	86%	101%

Hvem parkerer

Strækning	Tidspunkt	Hjemmehørende	Nær udefrakommende	Udefrakommende
Bavnehøj Allé	Dag	36%	3%	61%
	Aften	40%	5%	55%
Enghavevej	Dag	24%	13%	63%
	Aften	32%	12%	56%
P. Knudsens Gade	Dag	33%	0%	67%
	Aften	46%	0%	54%
Scandiagade	Dag	37%	6%	57%
	Aften	41%	8%	51%

Bilejerskab

Forslag til afgrænsning	Forslag D	Forslag E
Antal voksne beboere	6.130	5.584
Antal offentlige parkeringspladser	1.323	1.202
Antal private parkeringspladser	1.052	1.488
Antal biler	1.222	1.452
Udvikling i antal biler, 2016-2021	+19%	+16%
Bilejerskab (biler pr. 1000 voksne)	199	260
Udvikling i bilejerskab, 2016-2021	+21%	+17%

Amager

Parkeringsbelægning

Blå zone Amager

Tidspunkt	Kl. 12.00	Kl. 17.00	Kl. 22.00
Efterår 2016	62%	76%	84%
Efterår 2017*	67%	79%	88%
Efterår 2018	68%	80%	87%
Efterår 2019	72%	82%	89%
Efterår 2020*	70%	80%	88%
Forår 2021*	76%	87%	93%
Udvikling 2016-2021	+22%	+14%	+10%

* Corona

Tidsbegrænset zone Lergravsparken (LP)

Tidspunkt	Kl. 12.00	Kl. 17.00	Kl. 22.00
Efterår 2015	73%	85%	94%
Efterår 2016*	61%	78%	91%
Efterår 2017	63%	79%	95%
Efterår 2018	65%	79%	94%
Efterår 2019	63%	78%	90%
Efterår 2020**	69%	85%	99%
Forår 2021**	73%	89%	102%
Udvikling 2015-2021	0%	+5%	+8%

* Efter tidsbegrænset zone LP, **Corona

Forslag I

Tidspunkt	Kl. 12.00	Kl. 17.00	Kl. 22.00
Efterår 2015	76%	92%	101%
Efterår 2016*	82%	93%	102%
Efterår 2017	78%	96%	102%
Efterår 2018	82%	92%	99%
Efterår 2019	83%	95%	101%
Efterår 2020**	88%	102%	105%
Forår 2021**	87%	99%	108%
Udvikling 2015-2021	+15%	+7%	+7%

* Efter tidsbegrænset zone LP, **Corona

Forslag J

Tidspunkt	Kl. 12.00	Kl. 17.00	Kl. 22.00
Efterår 2015	27%	23%	23%
Efterår 2016*	30%	26%	26%
Efterår 2017	26%	23%	21%
Efterår 2018	-	-	-
Efterår 2019	33%	32%	33%
Efterår 2020**	23%	19%	20%
Forår 2021**	28%	29%	20%
Udvikling 2015-2021	+5%	+25%	-9%

* Efter tidsbegrænset zone LP, **Corona

Parkeringsbelægning - fortsat

Forslag K

Tidspunkt	Kl. 12.00	Kl. 17.00	Kl. 22.00
Efterår 2015	38%	38%	44%
Efterår 2016*	41%	43%	47%
Efterår 2017	42%	44%	47%
Efterår 2018	43%	45%	59%
Efterår 2019	45%	47%	50%
Efterår 2020**	40%	37%	43%
Forår 2021**	38%	40%	45%
Udvikling 2015-2021	0%	+4%	+1%

* Efter tidsbegrænset zone LP, **Corona

Forslag L

Tidspunkt	Kl. 12.00	Kl. 17.00	Kl. 22.00
Efterår 2015	69%	58%	56%
Efterår 2016*	77%	68%	66%
Efterår 2017	78%	73%	72%
Efterår 2018	-	-	-
Efterår 2019	82%	75%	76%
Efterår 2020**	85%	81%	80%
Forår 2021**	83%	81%	84%
Udvikling 2015-2021	+21%	+40%	+49%

* Efter tidsbegrænset zone LP, **Corona

Bilejerskab

Forslag til afgrænsning	Forslag D	Forslag E
Antal voksne beboere	2.274	4.247
Antal offentlige parkeringspladser	958	1.153
Antal private parkeringspladser	1.056	594
Antal biler	674	1.271
Udvikling i antal biler, 2016-2021	+9%	+9%
Bilejerskab (biler pr. 1000 voksne)	296	299
Udvikling i bilejerskab, 2016-2021	+13%	+4%

Hvem parkerer

Strækning	Tidspunkt	Hjemmehørende	Nær udefrakommende	Udefrakommende
Brydes Allé (I)	Dag	35%	16%	48%
	Aften	41%	22%	37%
Christian II's Allé (I)	Dag	48%	7%	44%
	Aften	66%	9%	25%
Hveensvej (I)	Dag	66%	2%	28%
	Aften	74%	0%	22%
Livornovej (K)	Dag	35%	0%	65%
	Aften	85%	0%	15%
Italiensvej (J) Amager Strand St.	Dag	12%	2%	61%
	Aften	21%	2%	67%
Hedegaardsvej (J) Vest for Femøren St.	Dag	0%	0%	87%
	Aften	9%	0%	74%
Hedegaardsvej (J) Øst for Femøren St.		7%	0%	88%
		5%	0%	88%

Klimaeffekter af udvidede parkeringszoner

For Københavns Kommune
Udarbejdet af Kristian Kolstrup
19. august 2021

1 Indledning

Baggrund

Københavns Kommune har besluttet at gennemføre en analyse af mulighederne for at udvide parkeringszonerne i København. Som bidrag til analysen har Københavns Kommune bedt Incentive om at afdække konsekvenserne for CO₂-udledningen fra vejtrafikken.

Resultaterne fremgår af dette notat.

Hovedforslaget består af 15 nye parkeringszoner

Københavns Kommunes hovedforslag består af at etablere 15 nye parkeringszoner, hvoraf syv er med betaling, som det kendes fra de gule zoner i dag, og de resterende otte er tidsbegrænsede zoner, som det kendes i dag fra bl.a. Nordvest og Vanløse. I hovedforslaget ændres der ikke på de eksisterende parkeringszoner.

2 Hovedresultater

Hvis der etableres 15 nye parkeringsområder (hovedforslaget), vil det reducere CO₂-udledningen med ca. 5.600 ton årligt i 2025, jf. tabel 1. Heraf vil de ca. 900 ton årligt være i Københavns Kommune. Nabokommunerne vil få en tilsvarende reduktion, mens reduktionen i andre kommuner vil være ca. 3.800 ton CO₂. Således vil 15% af reduktionen i CO₂ forekomme i Københavns Kommune, 17% i nabokommunerne og de resterende 68% i andre kommuner.

Hvis der indføres betalingsparkering i alle 15 områder, vil reduktionen i CO₂-udledningen være ca. 1/3 større end i hovedforslaget. Tilsvarende vil reduktionen være ca. 1/3 mindre end i hovedforslaget, hvis der indføres tidsbegrænset parkering i alle 15 områder.

Resultaterne er behæftet med usikkerhed. Det skyldes, at der er usikkerhed om både antallet af parkerede biler i fremtiden og effektiviteterne, men også om, hvor mange der vil vælge at parkere på private parkeringspladser, hvor langt bilerne kører, og hvor meget af kørslen der er i Københavns Kommune.

Tabel 1

Ændring i CO₂-udledning i 2025, ton årligt

(- angiver reduceret udledning)

	Københavns Kommune	Nabo-kommuner	Andre kommuner	I alt
Hovedforslag	-900	-900	-3.800	-5.600
Kun betalingsparkering	-1.100	-1.200	-4.800	-7.100
Kun tidsbegrænset parkering	-600	-600	-2.600	-3.800
Fordeling af samlet CO ₂ -reduktion	15%	17%	68%	100%

Kilde: Incentive. Fordelingen af områder er baseret på alle ture i Transportvaneundersøgelsen til og fra de 15 områder i perioden 2010-2019.

Note: Alle tal er afrundet til hele hundreder.

Den primære effekt er færre udefrakommende bilister

Hvis der indføres parkeringsrestriktioner i form af betalingsparkering eller tidsbegrænset parkering, er det primært udefrakommende¹, der undlader at parkere i området. Vi vurderer, at tidsbegrænset parkering medfører ca. 23% færre udefrakommende biler, mens betalingsparkering medfører ca. 33% færre udefrakommende biler, jf. tabel 2.

På gadeplan vil faldet være ca. 10 %-point større, men vi har regnet med en mindre effekt, da nogle i stedet vil vælge at parkere på private parkeringspladser eller stille bilen uden for parkeringszonen. Det giver dog ikke en klimagevinst.

Vi har baseret vurderingen på effekten af at indføre de nuværende områder med tidsbegrænset parkering samt betalingsparkering i de nuværende gule zoner. Der er dog væsentlig usikkerhed om, hvor mange der vil flytte til private parkeringspladser.²

¹ Udefrakommende biler er biler, der ikke er registreret til en ejer eller bruger med adresse i umiddelbar nærhed til parkeringen eller inden for den pågældende zone, der gælder i området.

² For områder med mange private parkeringspladser, fx villakvarterer, har vi regnet med, at 15% af de færre udefrakommende biler flyttes til en privat parkeringsplads, dvs. ved tidsbegrænset parkering vil det være 3 %-point (15% af 23%). For områder med få private parkeringspladser, fx områder med mange lejligheder, har vi forudsat, at 0% rykker til private parkeringspladser, mens vi i blandede områder har regnet med en effekt derimellem.

Hvis der indføres betalingsparkering, kan de lokale beboere vælge at købe en beboerlicens. Vi vurderer, at det nuværende prisniveau for beboerlicenser vil medføre et fald i bilejerskabet på 0,3%. Det er baseret på vores tidligere vurderinger af effekten af højere beboerlicenser.³ De hjemmehørende biler påvirkes ikke af tidsbegrænset parkering, da ejerne har mulighed for gratis at anskaffe sig beboerlicenser, der giver tilladelse til ubegrænset parkering i området.⁴

Tabel 2 **Effekt på antal parkerede biler kl. 12**

Inkluderer ikke biler, der flytter til private pladser eller uden for parkeringsområdet

	Betalingsparkering	Tidsbegrænset parkering
Hjemmehørende biler (bilejerskab)	-0,3%	0,0%
Udefrakommende biler	-33%	-23%

Kilde: Incentive.

Ved betalingsparkering bliver sammensætningen af bilparken også påvirket

Hvis der indføres betalingsparkering, har beboerne mulighed for at købe en beboerlicens, hvor prisen afhænger af bilens brændstofforbrug. Det giver incitament til at vælge en elbil eller en fossilbil, der kører længere på literen. Vi vurderer med nogen usikkerhed, at betalingsparkering medfører, at CO₂-udledningen falder med 10%, fordi beboerne i højere grad vælger biler, der udleder mindre CO₂, jf. tabel 3.

Tabel 3 **Ændret sammensætning af bilpark, effekt på CO₂-udledningen**

	Betalingsparkering	Tidsbegrænset parkering
Hjemmehørende biler	-10%	0%
Udefrakommende biler	-1%	0%

Kilde: Incentive.

Vores vurdering er baseret på udviklingen i sammensætningen af bilparken i gul zone fra 2017 til 2021. I denne periode er antallet af fossilbiler i kategorien med lavest CO₂-udledning således steget med 54%, mens antallet af fossilbiler i kategorien med højest CO₂-udledning er faldet med 44%. Den reelle effekt kan dog være både højere og lavere, da vi ikke har haft sammenlignelige data til rådighed for andre områder i København, hvor der ikke er sket ændringer i parkeringsrestriktionerne. På landsplan har tendensen for fossilbiler dog været modsat i samme periode: Et markant fald i markedsandelen for nyregistrerede små biler med lav CO₂-udledning og en stigning i markedsandelen for biler med høj CO₂-udledning, fx SUV'er. På baggrund af

³ Jf. notatet "Konsekvenser af differentierede beboerlicenser og grønne trafikveje" (Incentive 2021).

⁴ Det er dog muligt at bilejerskabet påvirkes af belægningsprocenten lokalt. Hvis det er tilfældet, kan klimagevinsten ved færre udefrakommende biler blive delvist opvejet af øget bilejerskab blandt beboerne i området.

ovenstående erfaringer samt vores andre analyser forventer vi, at en yderligere prisdifferentiering af beboerlicenser efter CO₂-udledning vil medføre en større CO₂-reduktion.

For udefrakommende biler skønner vi med stor usikkerhed, at CO₂-udledningen reduceres med 1%. Det skyldes, at elbiler er fritaget for timebetaling, hvilket giver særligt udefrakommende pendlere et incitament til at skifte til elbil. For både hjemmehørende og udefrakommende biler har et skift til en bil med mindre CO₂-udledning ikke kun betydning for turen til parkeringsområdet, men for alle ture, der foretages i bilen. Det har vi taget højde for i vores vurdering.

3 Yderligere resultater

Resultater pr. område

Hvis vi ser på hovedforslaget, bidrager område I med knap 1/4 af reduktionen i CO₂-udledningen, jf. tabel 4. Det skyldes, at der er mange parkerede biler i område I, og at det gøres til et betalingsområde. Område M bidrager med 12%, mens resten hver især bidrager med mellem 2% og 9% af den samlede reduktion i CO₂-udledningen.

Vi har ikke haft grundlag for at vurdere, om fordelingen af reduktionen i CO₂-udledningen mellem Københavns Kommune, nabokommunerne og andre kommuner varierer mellem de 15 områder. Vi har derfor forudsat samme fordeling.

Tabel 4

Ændring i CO₂-udledning i 2025, hovedforslaget, ton årligt

(- angiver reduceret udledning)

Område	Restriktion	Andel	Københavns Kommune	Nabo- kommuner	Andre kommuner	I alt
A	Betaling	8%	-70	-80	-320	-470
B	Betaling	9%	-70	-80	-330	-480
C	Tidsbegrænset	7%	-60	-60	-250	-380
D	Betaling	7%	-60	-60	-250	-370
E	Tidsbegrænset	2%	-20	-20	-90	-130
F	Tidsbegrænset	2%	-20	-20	-80	-120
G1	Tidsbegrænset	2%	-10	-20	-60	-90
G2	Tidsbegrænset	4%	-30	-30	-130	-200
H	Tidsbegrænset	5%	-40	-50	-190	-280
I	Betaling	24%	-220	-230	-900	-1.340
J	Tidsbegrænset	2%	-20	-20	-70	-110
K	Tidsbegrænset	4%	-40	-40	-170	-250
L	Betaling	5%	-40	-50	-190	-280
M	Betaling	12%	-100	-120	-460	-680
N	Betaling	7%	-60	-70	-280	-420
I alt	Blandet	100%	-860	-950	-3.790	-5.600

Kilde: Incentive.

Parkeringsrestriktioner i hele Københavns Kommune

Hvis alle de områder af København, der i dag ikke er parkeringszoner⁵, bliver pålagt betalingsparkering, vurderer vi – med betydelig usikkerhed – at CO₂-udledningen vil blive reduceret med ca. 23.000 ton. Blive alle områderne i stedet pålagt tidsbegrænset parkering reduceres CO₂-udledningen i stedet med ca. 13.000 ton, jf. tabel 5.

Tabel 5

Ændring i CO₂-udledning i 2025 ved parkeringsrestriktioner i hele Københavns Kommune, ton årligt
(- angiver reduceret udledning)

	Københavns Kommune	Nabo- kommuner	Andre kommuner	I alt
Kun betalingsparkering	-3.000	-4.000	-16.000	-23.000
Kun tidsbegrænset parkering	-2.000	-2.000	-9.000	-13.000

Kilde: Incentive.

Note: Alle tal er afrundet til hele tusinder.

Effekten for hele resten af København er betydelig mere usikker end for de 15 nye parkeringszoner, da der ikke er data om antallet af udefrakommende biler. Vi har derfor baseret vurderingen på, at forholdet mellem antallet af hjemmehørende og udefrakommende biler for resten af København er det samme som i de 15 områder i hovedforslaget. I vurderingen har vi desuden forudsat, at det ikke er muligt at parkere bilen i andre områder uden parkeringsrestriktioner. I praksis vil nogle beboere dog vælge at parkere i andre kommuner.

Effekten på CO₂-udledningen er ca. 3 % mindre i 2030

Vi vurderer, at klimaeffekten i 2030 ved at indføre nye parkeringsområder er ca. 3% mindre end i 2025. Det er baseret på Københavns Kommunes fremskrivning af CO₂-udledningen pr. kørt kilometer kombineret med en forudsætning om, at antallet af parkerede biler fortsætter med at stige med i gennemsnit godt 1% årligt.

⁵ Dvs. både de 15 zoner, der er inkluderet i hovedforslaget, og de resterende områder af Københavns Kommune, hvor der i dag ikke er parkeringsrestriktioner.