

## 9. Parkeringsprincipper for randområderne (2010-36315)

Princippet for begrænsning af pendlerparkering udenfor betalingsområdet skal fastsættes, så bilpendlere fra omegnskommunerne og ind til de tætte bydele ikke kan parkere ubegrænset lige uden for betalingszonerne eller ved centralt beliggende tog- og metrostationer.

### INDSTILLING OG Beslutning

Indstilling om,

1. at begrænsning af pendlerparkering udenfor betalingsområdet sker gennem oprettelse af lokale 2-timers zoner i betalingsområdets randområde og omkring flere tog-/metrostationer,
2. at der kan erhverves to typer af beboerlicenser, som dispenserer fra den tidsbegrænsede parkering i licensområdet omkring boligen,
3. at Borgerrepræsentationen bemyndiger Teknik- og Miljøudvalget til indenfor eget budget at godkende de enkelte 2-timerszoner på baggrund af forvaltningens konkrete beskrivelse,
4. at der frigives en anlægsbevilling på 1 mio. kr. (2010 p/l) fordelt med 0,5 mio. kr. i 2011 og 0,5 mi. kr. i 2012 til etablering af 2-timers ordninger udenfor betalingszonerne på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Ordinær anlæg, funktion 2.22.07.3, samt
5. at Teknik- og Miljøforvaltningen fremlægger konkrete beslutningsforslag for hver af de gule områder på vedlagte kort (bilag 1) samt "lommen" ved Sundbyøster og Ørestad Station. Beslutningsforslagene skal ledsages af en samlet beskrivelse og vurdering af de trafikale forhold og parkeringsproblemerne, som danner baggrund for det konkrete løsningsforslag. Det skal herunder vurderes, om de enkelte områder bør reguleres ved overtagelse af de private fællesveje og indførelse af betalingsparkering, eller om zoner med tidsbegrænsning og beboerlicens kan være en tilstrækkelig regulering i forhold til de trafikale og parkeringsmæssige problemer, samt hvilke økonomiske konsekvenser der er knyttet til de forskellige løsningsmuligheder.

Det forudsættes, at eventuelle merudgifter som følge af sagen afholdes inden for Teknik- og Miljøudvalgets budgetramme.

(Teknik- og Miljøudvalget)

### Problemstilling

I området udenfor betalingszonerne samt i nærområdet til flere tog-/metrostationer har der siden udvidelsen af betalingsområdet (blå zone) været et forhøjet parkeringspres. Dette pres skyldes pendlere, som ikke ønsker at køre til nærmeste station i forhold til deres bolig, men som i stedet foretrækker at køre til en centralt beliggende station eller til et område lige udenfor betalingszonen, hvor de kan parkere ubegrænset.

Problemerne opleves særligt ved Flintholm og Ørestad stationer. Desuden er områderne nord for Jagtvej, dvs. dele af Østerbro og Nørrebro, også belastet.

## Løsning

Det anbefales, at der i områder uden for betalingszonerne, og som har med væsentlige parkeringsproblemer som følge af pendlerparkering, etableres 2-timers parkering i tidsrummet kl. 08-18 på ugens fem hverdage.

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

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

Der udstedes to typer beboerlicenser:

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

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

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

De områder, som har parkeringsproblemer på grund af udefrakommende pendlere, som parkerer i området i dagtimerne, er individuelt ret forskellige, og den helt konkrete løsning vil derfor blive tilpasset i henhold til tre modeller:

- 1) Områder, hvor den samlede udstrækning af området er lille, og hvor der udelukkende indgår et mindre antal private fællesveje med svag trafik. Her anvendes kun de gratis beboerlicenser, der kun er gældende på egen vej. Da parkeringsproblemerne på disse veje forventes at ophøre helt, når pendlerparkeringen begrænses gennem en 2-timers ordning i hverdagens dagtimer, og afstanden til andre og frit tilgængelige parkeringspladser er under gangafstand, kan ordningen fungere uden mulighed for køb af dagbilletter.
- 2) Områder af en vis størrelse, hvor der er en blanding af offentlige og private veje med en rimelig og tilstrækkelig forsyning med parkeringspladser på offentlig vej, hvor det er lovligt at opkræve betaling. Her udstedes både gratis beboerlicenser til de enkelte private fællesvej og beboerlicenser mod betaling, der giver ret til parkering på de offentlige veje i zonen. Der sælges også dagbilletter, som giver ret til parkering på de offentlige veje i zonen. På denne måde dækkes alle parkeringsbehov i zonen, samtidig med at der opnås den ønskede begrænsning af pendlerparkeringen.

Som forslaget er udformet er det ikke nødvendigt at overtage de private fællesveje i de to

ovenstående typer af områder. Det skønnes, at kommunen herved årligt undgår 3-4 mio. i ekstraudgifter til vejvedligeholdelse.

- 3) I de få større områder, som i dag udelukkende består af private fællesveje, og hvor der er et ønske om 2-timers ordning og beboerlicens, kan det være hensigtsmæssigt, at overtage de mest centrale og trafikerede veje som kommuneveje. Derved kan tilvejebringes et tilstrækkeligt antal offentligt ejede parkeringspladser, til at området kan drives efter den model, hvor der både er gratis beboerlicenser til de private fællesveje, betalingslicenser til de offentlige veje og dagkort til de offentlige veje. Overtagelsen af disse veje af hensyn til parkeringen og den dertil knyttede trafik, vil oftest være støttet af andre trafikale hensyn som ofte fører til overtagelse af private fællesveje.

Overtagelsen af private fællesveje efter disse modeller vil kunne give kommunen en mindre driftsudgift, og disse beregninger vil blive fremlagt sammen med de konkrete beslutningsforslag zone for zone. Hvis Teknik- og Miljøudvalget ikke kan afholde disse udgifter inden for eget budget, skal sagen forelægges Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen.

## **Økonomi**

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

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

Etablering af ordningen forventes at koste ca. 1 mio. kr. til skiltning. Disse midler finansieres af parkeringsstrategiens anlægsramme ved at udnytte uforbrugte midler på den tidligere bevilling til anlæggelse af 200 skråparkeringspladser på Østerbro. Disse midler søges frigivet i forbindelse med en kommende indstilling vedrørende 2-timers zonernes placering.

## **Videre proces**

Principperne til 2-timers zoner, som er beskrevet i denne indstilling, sendes i høring hos ældrerådene og lokaludvalgene forud for at behandlingen i Borgerrepræsentationen finder sted.

Efter Borgerrepræsentationens behandling indhenter forvaltningen politiets samtykke og fremlægger forvaltningen konkrete forslag til indførelse af 2-timers zone for en række områder udenfor betalingszonen.

Inden ordningerne iværksættes gennemfører forvaltningen de fornødne høringer af grundejerne.

## **Oversigt over politisk behandling**

### **Parkeringsprincipper for randområderne**

Borgerrepræsentationen skal fastlægge princippet for begrænsning af pendlerparkering udenfor betalingsområdet, så bilpendlere fra omegnskommunerne og ind til de tætte bydele ikke kan parkere ubegrænset lige uden for betalingszonerne eller ved centralt beliggende tog- og metrostationer.

### **INDSTILLING OG Beslutning**

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget over for Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at begrænsning af pendlerparkering udenfor betalingsområdet sker gennem oprettelse af lokale 2-timers zoner i betalingsområdets randområde og omkring flere tog-/metrostationer,
2. at der kan erhverves to typer af beboerlicenser, som dispenserer fra den tidsbegrænsede parkering i licensområdet omkring boligen,
3. at Borgerrepræsentationen bemyndiger Teknik- og Miljøudvalget til indenfor eget budget at godkende de enkelte 2-timerszoner på baggrund af forvaltningens konkrete beskrivelse, samt
4. at der frigives en anlægsbevilling på 1 mio. kr. (2010 p/l) fordelt med 0,5 mio. kr. i 2011 og 0,5 mi. kr. i 2012 til etablering af 2-timers ordninger udenfor betalingszonerne på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Ordinær anlæg, funktion 2.22.07.3.

### **Teknik- og Miljøudvalgets beslutning i mødet den 26. april 2010**

SF, Socialdemokraterne og Enhedslisten stillede ændringsforslag om, at indstillingen tilføjes et ekstra at-punkt:

"at Teknik- og Miljøforvaltningen fremlægger konkrete beslutningsforslag for hver af de gule områder på vedlagte kort (bilag 1) samt "lommen" ved Sundbyøster og Ørestad Station. Beslutningsforslagene skal ledsages af en samlet beskrivelse og vurdering af de trafikale forhold og parkeringsproblemerne, som danner baggrund for det konkrete løsningsforslag. Det skal herunder vurderes, om de enkelte områder bør reguleres ved overtagelse af de private fællesveje og indførelse af betalingsparkering, eller om zoner med tidsbegrænsning og beboerlicens kan være en tilstrækkelig regulering i forhold til de trafikale og parkeringsmæssige problemer, samt hvilke økonomiske konsekvenser der er knyttet til de forskellige løsningsmuligheder."

Ændringsforslaget blev vedtaget.

Indstillingen blev anbefalet.

Karin Storgaard (O) tog forbehold.

**Økonomiforvaltningen indstiller, at Økonomiudvalget oversender sagen til Borgerrepræsentationen med følgende erklæring:**

Økonomiudvalget har ingen bemærkninger til, at nærværende sag søges gennemført i den foreliggende form, idet det forudsættes, at eventuelle merudgifter som følge af sagen afholdes inden for Teknik- og Miljøudvalgets budgetramme.

**Økonomiudvalgets beslutning i mødet den 25. maj 2010**

Indstillingen blev anbefalet.

Dansk Folkeparti tog forbehold.

**bilag**

[1 - Tællekort ifb. med ændringsforslag](#)

**Borgerrepræsentationens beslutning den 03.06.2010**

Venstre og Det Konservative Folkeparti fremsatte følgende ændringsforslag:

"I slutningen af 3. at indsættes: "2 timerszonerne kan af Teknik- og Miljøudvalget undtagelsesvist udvides til op til 4 timer i de tilfælde, hvor formålet ikke forspildes ved en tidsmæssig udvidelse".

Ændringsforslaget blev forkastet med 42 stemmer imod 10.

For stemte: C og V.

Imod stemte: A, B, F, O og Ø.

Indstillingen blev herefter godkendt med 48 stemmer imod 4.

For stemte: A, B, C, F, V og Ø.

Imod stemte: O.

Dansk Folkeparti afgav følgende protokolbemærkning:

"Dansk Folkeparti kan ikke støtte dette forslag. Vi mener, at vi skal i gang nu med store "parker og vejanlæg" ved s-stationerne. Vi mener ikke dette forslag løser problemerne med pendlere. Endvidere skal vi gøre opmærksomme på at 200 p-pladser skråparkering er budgetstof."

Venstre afgav følgende protokolbemærkning:

"Venstre forudsætter, at finansieringen sker af uforbrugte midler i skråparkeringsprojektet, og derfor ikke har betydning for antallet af parkeringspladser i skråparkeringsprojektet eller medfører udskydelse heraf."

