



**Til Teknik- og Miljøudvalget**

29-03-2010

Sagsnr.  
2010-18770

## **Parkeringsstrategi 2010 - redegørelse**

Dokumentnr.  
2010-72362

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

Sagsbehandler  
Poul Sulkjær

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

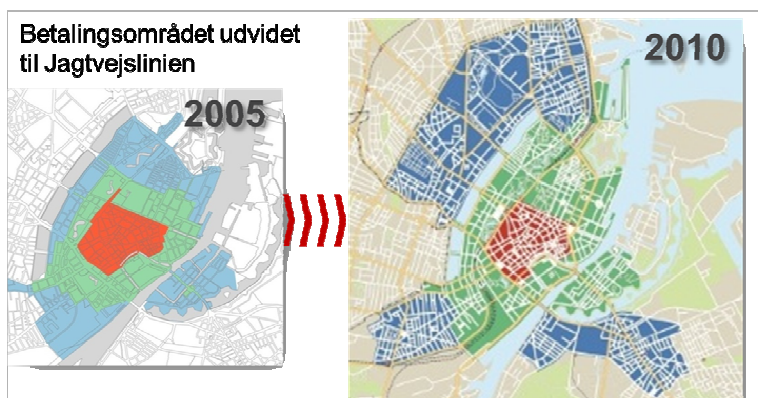
Disponeringen er således:

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

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

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

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



**Center for Trafik**

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

Telefon  
3366 3355

M . . . . .

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

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

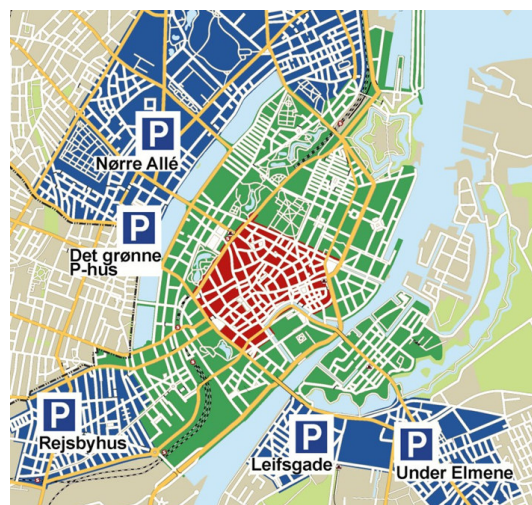
Der vil ultimo 2010 være etableret 1.335 nye P-pladser, hvoraf de 840 P-pladser er i 3 nye fuldautomatiske P-anlæg. 200 P-pladser er etableret som skråparkeringspladser i gader på Østerbro. Prisen pr. P-plads i de fuldautomatiske anlæg er ca. 70% højere end forudsat.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

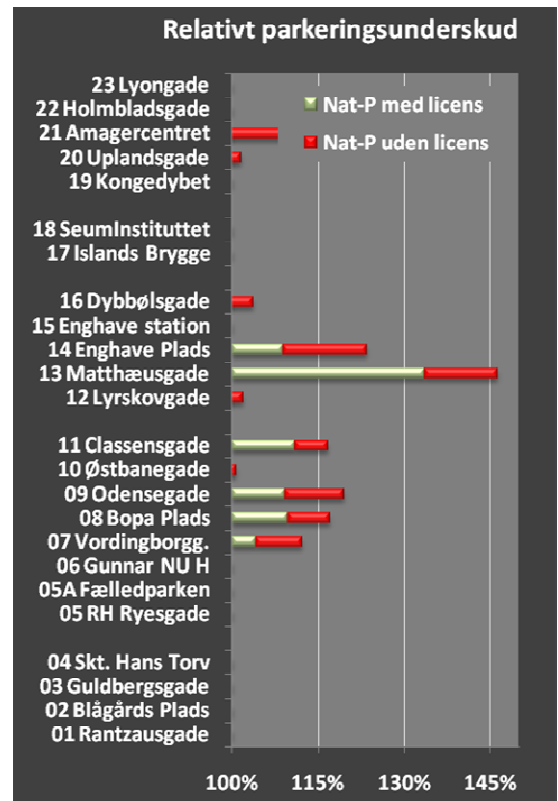
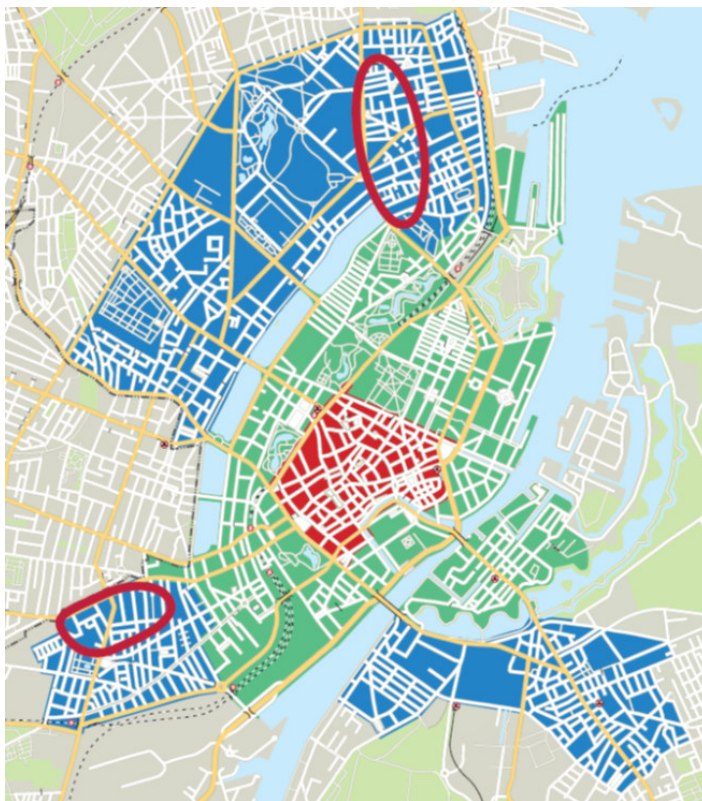
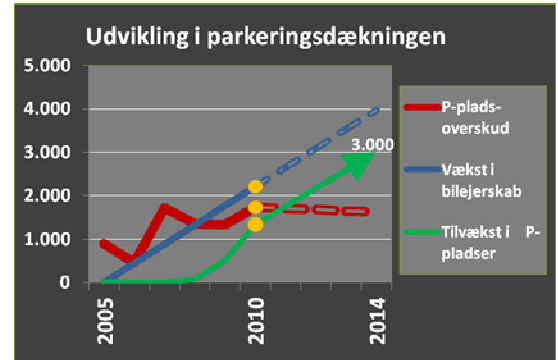
På kort sigt: 2010 -12, er der bevilget en økonomisk ramme på 49,6 mio. kr. (2009 pl). Den skal anvendes på følgende måde:

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

veje med offentlig betalingsparkering er offentligt vejareal.

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

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



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

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

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

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

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

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

#### **Problemstillinger**

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

- ▶ Der vil igen komme et stigende trafikalt pres, når den økonomiske krise er overvundet
- ▶ Der kommer ikke trængselsafgifter foreløbigt
- ▶ Der vil være en fortsat vækst i københavnernes bilereskab
- ▶ Der er et behov for mere klimavenlige transportformer – bl.a. elbiler

#### **Prioriteringer**

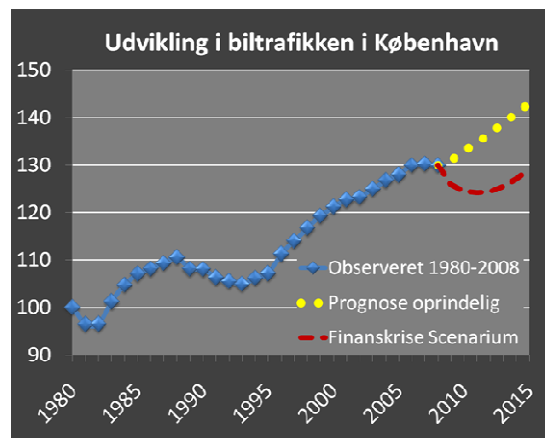
Nødvendigheden af at begrænse parkering og biltrafik i København betyder, at der specielt i de centale byområder må foretages en prioritering af, hvordan gadearealer anvendes og hvilke parkeringsbehov, der skal tilgodeses.

Inden der kan afsættes gadeareal til parkering er det imidlertid nødvendigt at sikre fremkommeligheden for redningskøretøjer, servicetrafik og kollektiv trafik mv. Dvs. at hensynet til alle former for parkering viger til fordel for den helt nødvendige forsynings trafik. Denne prioritering betyder bl.a. at beboerne i Middelalderbyen ikke kan parkere i Middelalderbyen på deres beboerlicens i dagtimerne.

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

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

*Næsthøjste prioritet* har hensynet til kunder og andre besøgende. For denne type trafik tilstræbes en markeds mæssig regulering, hvor prisen i områder med betalingsparkering sættes så høj, at det er muligt at finde en ledig P-plads efter en kort søgetid. Denne prioritering kommer til udtryk ved, at prisen i dagtimerne i den inderste parkeringszone – Rød zone – er så høj som 29 kr. i timen i 2010.



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

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

Der opstilles følgende målsætninger for parkeringsudbuddet i Indre By:

- ◆ Afhjælpe trængsels- og miljøproblemerne ved at begrænse pendlertrafikken i bil til Indre By
- ◆ Begrænse langtidsparkeringen i Indre By for at understøtte aktuelle og fremtidige nedlæggelser af gadeparkering som led i forbedring af byrum og trafikmiljø
- ◆ Lette forsyningstrafikken til butikker og erhverv i Indre By
- ◆ Opretholde mulighed for beboerparkering særligt aften og nat samt i weekenden

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

- ▶ Afhjælpe trængsels- og miljøproblemer ved at begrænse pendlertrafikken i bil til Indre By
- ▶ Begrænse langtidsparkeringen i Indre By for at understøtte aktuelle og fremtidige nedlæggelser af gadeparkering som led i forbedring af byrum og trafikmiljø
- ▶ Lette forsyningstrafikken til butikker og erhverv i Indre By
- ▶ Opretholde muligheden for beboerparkering særligt aften og nat samt i weekenden

Der foreslås følgende virkemidler til at opnå målsætningen:

- ◆ Der indføres en ny Lilla betalingszone i hovedparten af Middelalderbyen, hvor der kun vil være korttidsparkering i dagtimerne på hverdage og lørdage
- ◆ Det samlede antal private og offentlige P-pladser i Indre By begrænses til det nuværende antal minus antallet af gadepladser, der forventes nedlagt på Nørre Vold - dvs. et loft på 23.400 pladser
- ◆ Rød zone udvides til og med Metropolzonen, Farimagsgade og Dronnings Tværgade / Sankt Annæ Plads hvorved 3.500 pladser skifter fra Grøn til Rød zone
- ◆ Der udpeges arealer på offentlig vej til privat finansierede P-siloer i Middelalderbyens randområder.

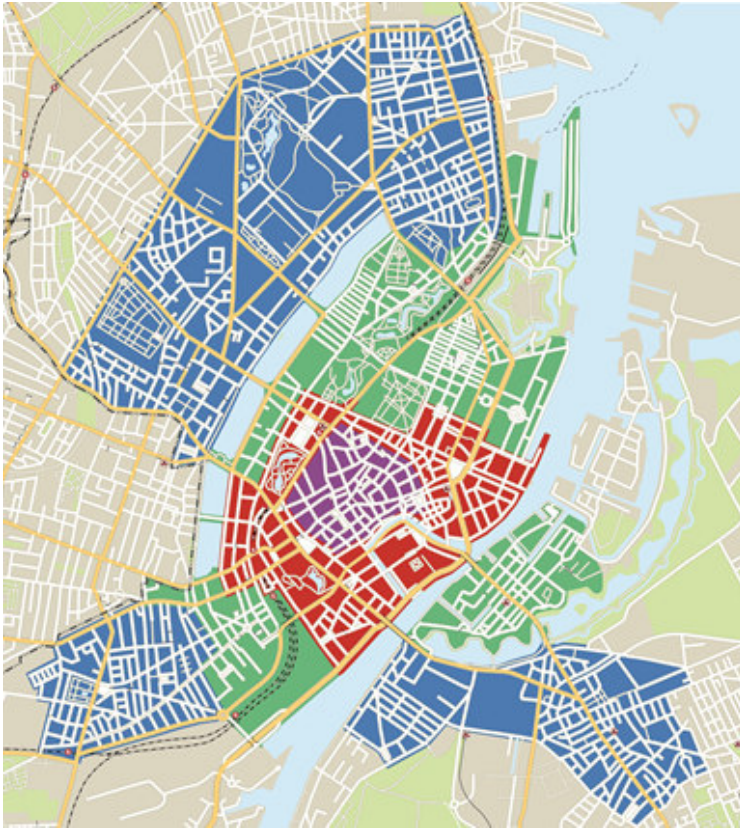
#### **Virkemidler i Indre Bys P-strategi:**

- ▶ Indførelse af ny Lilla zone i Middelalderbyen
- ▶ Loft for det samlede antal private og offentlige P-pladser i Indre By på 23.400 pladser
- ▶ Rød zone udvides til og med Metropolzonen, Farimagsgade og Dronnings Tværgade / Sankt Annæ Plads
- ▶ Udpegning af (vej)arealer til privat finansierede P-siloer i Middelalderbyens randområde

### **Ny Lilla zone**

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

For Lilla zone foreslås, at det på hverdage og lørdage i dagtimerne kun mellem kl. 08-18 vil være muligt for elbiler, handicappede og delebiler at parkere på særligt afmærkede P-pladser. Øvrig biltrafik kan parkere i op til 30 minutter med henblik på af- og pålæsning eller korte ærinder, ligesom man kan på de 30 minutters pladser, der allerede findes i Middelalderbyen.



Bilister, der ønsker at parkere længere tid, henvises til at benytte P-anlæg i zonen eller P-pladser udenfor zonen. For at sikre den kortest mulige opholdstid i zonen foreslås det, at der for de ca. 530 gadepladser ikke opkræves betaling i dagtimerne. Derudover opstilles der flere ladestandere til elbiler. Antallet af delebilspladser øges efter behov.

For tidsrummet kl. 18-08 på hverdage og lørdage samt på søn- og helligdage foreslås, at der som i dag kan parkeres med betalingsparkering som i Rød zone og med beboerlicens.

En eventuel mindre ambitiøs udgave af modellen med maksimal 30 minutters parkering kunne være at udvide antallet af 30. minutters pladser fra de nuværende ca. 100 til 200 eller 300 pladser. Dette vil i så fald ikke så tydeligt kunne kombineres med en klar zoneafgrænsning.

Som en eventuel alternativ mulighed til tidsbegrænsningen på 30 min. kan det overvejes at indføre en progressivt stigende parkeringstakst i dagtimerne i Lilla zone, f.eks. efter følgende skala:





Minutinterval	Intervalpris	Akkumuleret
0-30	15 kr.	15 kr.
30-60	45 kr.	60 kr.
60-90	60 kr.	120 kr.
90-120	60 kr.	180 kr.
120-150	60 kr.	240 kr.
150-180	60 kr.	300 kr.

### **Udvidelse af Rød zone**

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

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

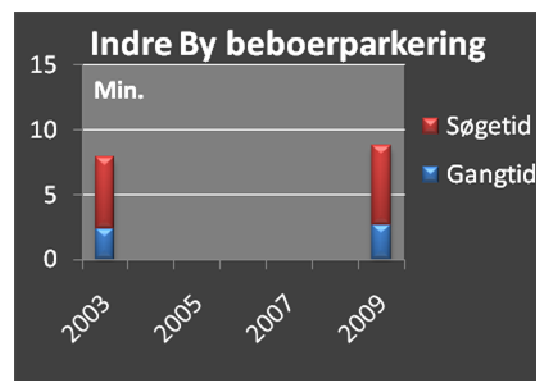
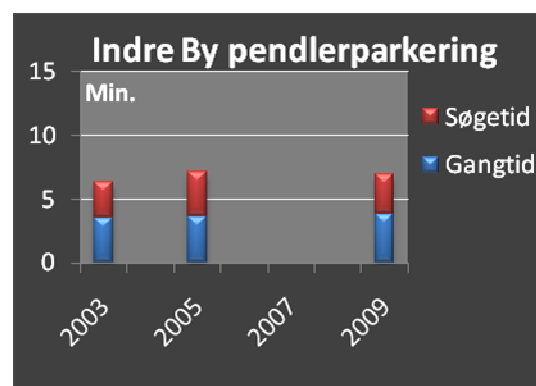
Udover den trafikale fredeliggørelse af Middelalderbyen, som forslaget indebærer, vil kundeunderlaget for de eldrevne minibuslinier – City Cirkel – blive styrket.

### **Loft over parkeringsudbud**

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


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

Omdannelse af de 530 gadepladser i Middelalderbyen til 30 minutters pladser/ elbilpladser vil ikke væsentligt ændre på erhvervenes vilkår. Dels er en ikke uvæsentlig del af pladserne i dag beslaglagt af langtidsparkering og dels er parkeringsudbuddet i forvejen så lavt, at det kun kan betjene en meget begrænset del af erhvervs- og kundetrafikken. En forøgelse af antallet af 30 minutters pladser må tværtimod formodes at være til fordel for butikshandlen i Middelalderbyen.



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

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

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

En P-silo med plads til 60-75 biler kan med moderne boreteknik etableres på kortere tid end det tager at bygge et traditionelt P-anlæg og under selv forholdsvis trange pladsforhold. Anlægsomkostningerne ligger i størrelsesordenen 0,6 mio. kr. pr. P-plads, hvilket på et privatøkonomisk forretningsgrundlag vil kræve en indtjening pr. år på 40-50.000 kr. pr. P-plads for at investeringen er rentabel. Det er derfor kun realistisk at udpege lokaliteter til P-siloer på et ret begrænset antal steder i Rød zone.

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

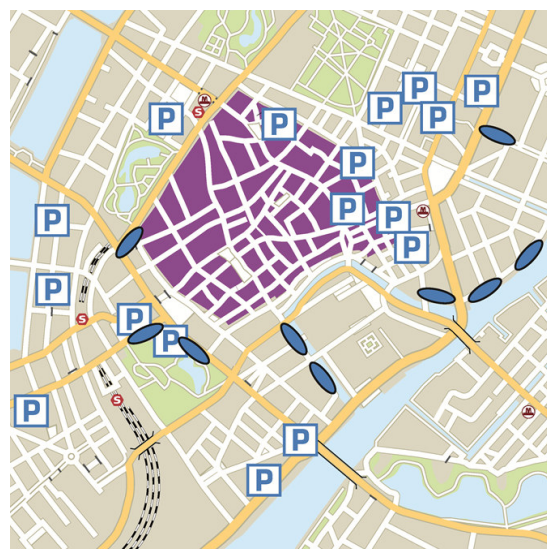
Det overordnede formål med etablering af privatfinansierede P-siloer vil være gevinsten for bymiljøet ved at nedlægge overfladeparkering i det pågældende område.

### **Betalingstidspunkter – og takster**

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

Der betales efter følgende dagtakster kl. 08-18 (2005 pl):

- ◆ Rød zone: 25 kr. (29 kr. i 2010)
- ◆ Grøn zone: 15 kr. (17 kr. i 2010)



- ◆ Blå zone: 9 kr. (10 kr. i 2010)

Taksterne pristalsreguleres 1 gang årligt i forbindelse med kommunens budgetlægning og de aktuelle takster fremgår af takstbilaget til det vedtagne budget. Taksterne reguleres 1 kr. op, når indekset overstiger den gældende takst med 0.5 kr. Aftentaksten for parkering på hverdage kl. 18-22 er i alle zoner den samme som dagtaksten i Blå zone, dvs. 9 kr. (2005 pl).

Nattaksten for parkering man-fredag nat, kl 22-08 er i alle zoner 3 kr. (2005 pl).

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

### ***Trafikale konsekvenser***

Det er forvaltningens vurdering, at forslagets realisering vil medføre, at antallet af ture til de 530 P-pladser i Lilla zone vil stige fra 5 ture i dagtimerne til 10 ture i dagtimerne. Til gengæld forventes søgetiden i forbindelse med den enkelte parkering at falde fra 10 til 2 minutter. Samlet set betyder det, at den samlede kørselstid falder med  $(5*10 - 10*2) = 30$  min. pr. P-plads pr. dag svarende til en reduktion af kørselstiden med 60%. Stigningen i antallet af ture øges fra 5 til 10 pr. P-plads pr. dag, hvilket betyder, at tilgængeligheden med bil til Lilla zone forbedres selvom den samlede bilkørsel reduceres og trafikmiljøet forbedres.

For de 3.500 P-pladser, der overgår fra Grøn til Rød zone forventes antallet af ture i dagtimerne at stige fra 3 ture til 5 ture pr. P-plads pr. dag. Til gengæld forventes søgetiden i forbindelse med den enkelte parkering at falde fra 5 min. til 3 min. Dvs. at den samlede kørselstid i forbindelse med parkering til de nye P-pladser i Rød zone forventes at være uændret i forhold til dagens situation. Antallet af bilture stiger med 67%, hvilket betyder at tilgængeligheden for kunde- og besøgstrafikken i bil er blevet forbedret samtidig med at belastningen af trafikmiljøet er uændret.

Der er ikke foretaget vurdering af de trafikale konsekvenser til de alternative muligheder for Lilla zone.

### **Økonomiske konsekvenser**

Indførelse af en Lilla zone vil betyde et provenutab fra 530 P-pladser på ca. 43 mio. kr. (Der er ikke foretaget vurdering af de økonomiske konsekvenser for alternativerne).

Udvidelsen af Rød zone med 3.500 P-pladser vil betyde et merprovenu på ca. 67 mio. kr. Ifølge tællinger februar 2010 er 36% af P-pladserne er optaget af beboerparkering i dagtimerne.

Samlet set vil der således blive merindtægter på ca. 24 mio. kr. til kommunen. Det skal imidlertid bemærkes, at det stadig er uafklaret, om staten vil gennemføre at modregne alle P-indtægter udover 2007-niveauet i kommunens bloktilskud. Hvis modregningen gennemføres, vil strategien være økonomisk neutral for kommunekassen.

### **Andre konsekvenser**

Forholdene for beboerparkering i Indre By vil generelt set blive uændrede ved en gennemførelse af forslagene. Væsentlige forbedringer for beboerne vil især kræve, at der skal skaffes muligheder for parkering i dagtimerne i Midlaldersbyen. Dette er imidlertid efter forvaltningens opfattelse uforeneligt med hensynet Middeldalderbyens miljø og med hensynet til den nødvendige forsyningstrafik til byens erhverv.

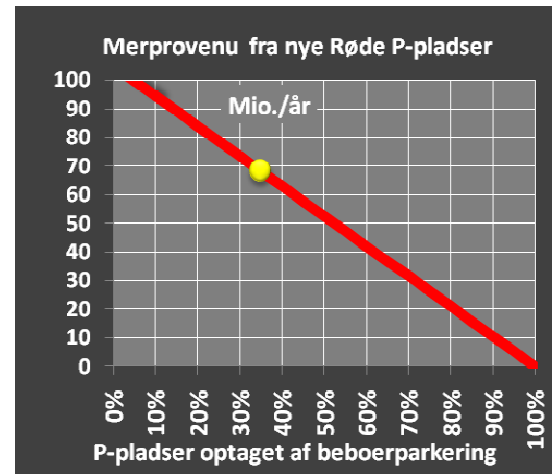
P-strategien for Indre By rummer et incitament for pendlere til ikke at anvende bil til arbejde. Pendlere til Lilla zone vil ikke længere kunne betale sig til at parkere på gaden. (Dette gælder dog ikke for alternativerne).

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

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

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

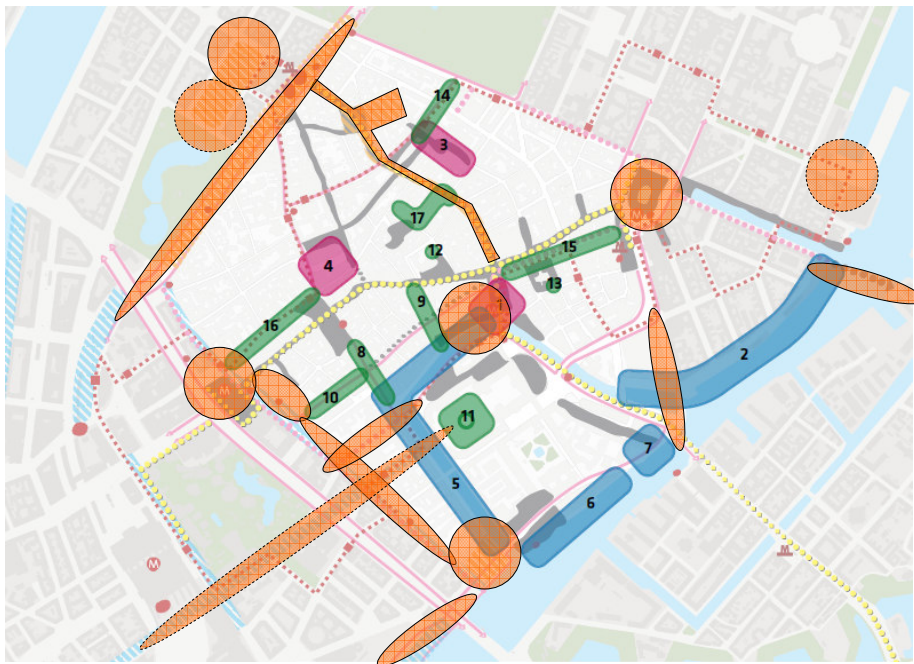
Der er lang række igangværende planlægningsarbejder for Indre By, jf. figuren. Det gennemgående træk i disse projekter er, at der arbejdes på at skabe et bedre og mere fredeligt bymiljø samtidig med at forholdene for fodgængere, cyklister og kollektiv trafikanter forbedres.



Grupper	Konsekvenser
Beboere	Ingen ændringer
Pendlere	Højere priser og længere gangafstande
Butikslivet	Bedre forhold for korttidskunder og leverandører – ingen betaling i Lilla zone. Udenfor Lilla zone vil prisen for at parkere blive højere – til gengæld lettere at finde P-plads.
Kulturlivet	Større P-udbud og uændret betaling i aften timerne. Højere betaling i dagtimerne – til gengæld lettere at finde en P-plads.
Lokaludvalg & KCC	Høres


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

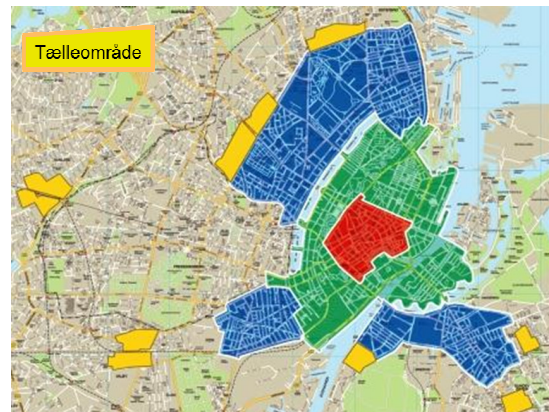
De skitserede mulige lokaliseringer af P-siloer kan muligvis rumme en plankonflikt ved omdannelsen af Havnegade og området langs Frederiksholms kanal – projekt 2 og 5. Men der synes gode muligheder for at indpasse P-siloer de pågældende steder uden at det overordnede sigte med projekterne går tabt. Det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



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

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

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



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

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

Der udstedes 2 typer beboerlicenser:

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **Løsning for randområderne:**

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