

### 3. Byrumsudvikling og Parkeringsstrategi for Indre By (2010-36306)

Der skal vedtages en parkeringsstrategi for Indre By. Strategien muliggør udvikling af byrum og bylivet i Indre By og tilgodeser samtidig byens funktion som centrum for handels- og forlystelsesliv.

#### INDSTILLING OG Beslutning

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget overfor Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at vedlagte forslag til P-strategi for Indre By sendes i høring, jf. bilag 1

#### Problemstilling

P-strategi 2005 fastlægger udviklingen i antallet af P-pladser i de indre brokvarterer og regulering af parkeringsefterspørgslen i såvel Indre By som i de indre brokvarterer.

Med Fornyet P-strategi (BR 17/9 2009) blev der fastsat nye mål for antallet af parkeringspladser i de indre brokvarterer. Desuden blev det besluttet, at forvaltningen også skal udarbejde et forslag til parkeringsstrategi for Indre By.

Forslaget er designet til at håndtere følgende problemstillinger:

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

#### Løsning

Forvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget anbefaler forvaltningens forslag til parkeringsstrategi for Indre By. Forslaget, som er beskrevet nærmere i bilag 1, tager udgangspunkt i at:

Strategien for parkering i Indre By skal:

- Muliggøre aktuelle og fremtidige forbedringer af byrummene og det trafikale miljø gennem en begrænsning af langtidsparkeringen - og dermed en begrænsning af gadeparkering i Indre By
- Afhjælpe trængsels- og miljøproblemerne ved at begrænse pendlertrafikken i bil til Indre By
- Forbedre adgangsforholdene til butikker og erhverv i Indre By
- Opretholde mulighed for beboerparkering særligt om aftenen og natten samt i weekenden

Der foreslås følgende virkemidler til at opnå målsætningen:

- Der indføres en ny Lilla betalingszone i hovedparten af Middelalderbyen, hvor der på hverdage og lørdage i dagtimerne vil være gratis korttidsparkering op til 30 minutter. (I dag er området en del af rød zone, og der kan parkeres for 29 kr. pr. time i dagtimerne uden tidsmæssig

begrænsning i øvrigt.)

- Det samlede antal private og offentlige P-pladser i Indre By begrænses med et loft på 23.400 pladser svarende til det nuværende antal minus det antal gadepladser, der nedlægges på grund af beslutningen om ombygningen af Nørre Vold. (Dokumenteres i parkeringsregnskabet).
- Rød zone udvides til og med Metropolzonen, Farimagsgade og Dronnings Tværgade / Sankt Annæ Plads, hvorved 3.500 P-pladser skifter fra Grøn til Rød zone. (Timesatsen i dagtimerne på hverdage og lørdage er i Grøn zone pt. 17 kr.)
- Der udpeges lokaliteter på offentlig vej til udbud af retten til privat finansierede P-siloer i Middelalderbyens randområder. (Heri indgår medlemsforslag om etablering af P-siloer under Dantes Plads).

Forslaget til P-strategi for Indre By baserer sig på Fornytt P-strategi (BR 17/9 2009), hvori der blev besluttet, at forvaltningen skal fremlægge et forslag til P-strategi for Indre By.

Det er forvaltningens vurdering, at forslaget realiseres 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  $(5 \cdot 10 - 10 \cdot 2) = 30$  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 på de nye P-pladser i Rød zone forventes at være uændret i forhold til i dag. 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.

Forslaget sendes i høring hos lokaludvalget, Københavns City Center (KCC), øvrige erhvervsorganisationer og Ældrerådet (se liste over høringsparter i bilag 2)

Forslaget er yderligere beskrevet i bilag 1.

## **Økonomi**

Indførelse af Lilla zone vil betyde et årligt provenutab på 43 mio. kr. (2010 pl), fordi der ikke skal betales for parkering på 30 minutters pladserne i dagtimerne.

Udvidelsen af Rød zone vil medføre årlige ekstraintægter på 67 mio. kr. (2010 pl), fordi timesatsen i dagtimerne øges fra 17 kr. til 29 kr. i dagtimerne for de 3.500 P-pladser, der skifter fra Grøn til Rød zone.

Gennemføres både Lilla zone og udvidelsen af Rød zone betyder det et årligt nettoprovenu for kommunekassen på 24 mio. kr. (2010 pl).

Denne indstilling udløser således ikke behov for bevillinger til dækning af provenutab ved nedlæggelse af P-pladser. Ved fremtidige nedlæggelser i forbindelse med byrumsforbedringer må der etableres et nyt budgetstyringssystem, idet midlerne i den eksisterende P-pulje er opbrugt.

Forslaget forventes ikke at medføre ændrede driftsudgifter for kommunen.

Det skal bemærkes, at det stadig er uafklaret, om staten vil gennemføre modregning af alle P-indtægter over 2007 niveauet i kommunens bloktilskud. Hvis modregningen gennemføres vil strategien være udgiftsneutral for kommunekassen.

### **Videre proces**

Efter Borgerrepræsentationens behandling sendes P-strategien i høring.

P-strategien og de modtagne høringssvar behandles efter høringsperioden igen i Teknik- og Miljøudvalget samt i Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen.

Sammen med genfremlæggelsen efter høringen fremsættes forslag om handlingsplan og finansiering af fremtidige nedlæggelser af parkeringspladser. Derudover vil forvaltningen fremkomme med en vurdering af og evt. forslag om at optage de sidste private veje i Indre By som offentlige veje og dermed bringe disse ind under den samlede færdselsmæssige regulering.

Hjalte Aaberg

/ Niels Tørsløv

Indstillingen blev udsat.

### **bilag**

[Bilag 1, Forslag til parkeringsstrategi for Indre By](#)

