

Parkeringspolitik i Ørestad
- En ny måde at regulere parkering på

Juni 2002

Johan Nielsen
Transportrådet

Arbejdsnotat nr. 02-03

Forord

I forbindelse med beslutningen om Ørestad blev det vedtaget, at der skulle bygges en højklasset bybane til Ørestad inden bydelen bebygges. For at mindske bilbruget i Ørestad er det desuden besluttet at indføre maksimumsregler for antal parkeringspladser pr m² bebygget areal i Ørestad. Det er første gang i Danmark at der anvendes maksimumsregler for parkering.

I denne undersøgelse beskrives, hvordan denne parkeringspolitik er planlagt implementeret og det er vurderet hvad effekterne af forskellige niveauer for parkeringsafgifter i Ørestad vil være for trafikmængderne. Undersøgelsen illustrerer hermed mere generelt effekten af forskellige niveauer for parkeringsafgifter.

Transportrådet, juni 2002

Indholdsfortegnelse

SAMMENFATNING.....	2
1. FORMÅL MED UNDERSØGELSEN.....	5
2. UDBYGNING AF ØRESTAD OG P-POLITIKKEN.....	6
3. BEREGNING AF EFFEKTEN AF PARKERINGSTILTAGENE I ØRESTAD	9
4. EFFEKTEN AF PARKERINGSREGLERNE	12
5. BILAGSTABELLER.....	15

Sammenfatning

Kollektiv trafik og parkeringsforhold af høj kvalitet er to virkemidler, som vil påvirke trafikens omfang og fordeling på trafiktyper. I Ørestad er man i gang med at bygge en metro til betjening af området og der er i plangrundlaget fastlagt en regulering af parkeringspolitikken som er ny i Danmark, idet der anvendes maksimumsnormer. Dvs. der er fastlagt et maksimalt antal parkeringspladser pr. bolig/erhvervsareal. Kravene er maksimalt 1 plads pr 200 m² i områder med blandet boliger og erhvervsområder og maksimalt 1 plads pr 100 m² i de øvrige områder bl.a. rene beboelses- og rene erhvervsområder.

I denne lille undersøgelse beskrives, hvordan denne parkeringspolitik er planlagt implementeret og det er vurderet hvad effekterne af forskellige niveauer for parkeringsafgifter i Ørestad vil være for trafikmængderne. Undersøgelsen illustrerer hermed mere generelt effekten af forskellige niveauer for parkeringsafgifter.

Ørestadsselskabets parkeringspolitik

Ørestadsselskabet har i deres tilrettelæggelse af parkeringsvilkårene i Ørestad lagt op til, at de skal svare til Københavns almindelige parkeringsvilkår. Ørestadsselskabet har planlagt, at pendlerparkering og beboernes natparkering skal foretages i parkeringshuse, som skal være selvfinansierende. Der vil desuden kunne ske besøgsarkering og beboerarkering i gadeplan men også mod betaling. Prisen for parkering er ikke fastlagt endnu. Inden de enkelte kvarterer i Ørestad er fuldt udbygget vil der dog blive mulighed for at parkere på de ubebyggede grunde. Prisen herfor er heller ikke fastlagt.

På trods af, at byggeriet i Ørestad er godt undervejs er det således endnu ikke fastlagt, hvordan parkeringsrestriktionerne i Ørestad konkret vil blive udformet, når Ørestad er mere udbygget. Det er derfor vanskeligt at sige, hvilken effekt de pågældende parkeringsrestriktioner vil have for efterspørgslen efter parkeringspladser og dermed om de gældende maksimumsnormer for parkeringspladser vil skabe problemer.

Kommuneplanens trafikvurderinger

I kommuneplantillægget for København fra 1995 er de trafikale effekter af udbygningen af Ørestad vurderet. Beregningsgrundlaget er fastlagt ud fra, at parkeringsafgiften i Ørestad skal være på niveau med afgiften i indre by i København. Det er imidlertid ikke vurderet om dette niveau for parkeringsafgift betyder, at parkeringsefterspørgslen i Ørestad kommer til at svare til udbuddet af pladser med de fastsatte maksimumsnormer.

Det må forventes, at parkeringsmønstret i Ørestad vil afvige en del fra mønstret i indre by. Der vil formentlig blive ret få større udvalgsbutikker og forlystelsessteder i Ørestad udover Ørestadsscentret og Danmarks Radios koncertsal. Desuden må forventes en relativt høj bilrådighed blandt beboerne i Ørestad i forhold til København, da der vil blive tale om nybyggede og dermed relativt dyre lejligheder. Samtidig er en del af virksomhederne der etablerer sig i Ørestad højteknologiske virksomheder og virksomheder indenfor serviceindustrien, så indtjeningsniveauet for en del af de ansatte må forventes at være relativt højt.

Udviklingen i trafikken er i kommuneplanen belyst ved modelberegninger på OTM-trafikmodellen. I modellen er parkeringsrestriktionerne indlagt via parkeringsomkostninger og søgetid pr person pr tur, idet turvalg i modellen afhænger omkostningen ved at foretage turen. Det betyder, at det er forudsat, at der er tilstrækkeligt mange parkeringspladser til rådighed ved den givne pris. I plangrundlaget er - ud fra forholdene i indre by - regnet med en gennemsnitlig pris på 11 kr pr person pr tur (1992 priser) og 5 minutter søgetid/gang fra parkering til mål.

Det er vanskeligt at vurdere, hvad denne pris pr tur vil svare til i parkeringsafgift pr time i Ørestad. Det vil afhænge af hvor lang tid bilen holder og antal personer i bilen. Desuden afhænger det af hvor mange biler der faktisk betaler pr parkeret time. De der anvendes abonnementsordninger (eller har fri parkeringsmulighed) betaler ikke en pris relateret til den enkelte tur.

Da parkeringsvilkårene i Ørestad ikke er fastlagte, er det ikke muligt at vurdere, om 11 kr. pr tur pr person svarer til det niveau, der kan forventes i Ørestad eller om prisen svarer til Ørestadsselskabets krav om selvfinansiering af parkeringsanlæg. Derudover kan det heller ikke vurderes om trafikmængderne er i overensstemmelse med det antal parkeringspladser, der ved maksimumsnormerne er fastlagt for Ørestad. Det er derfor ikke muligt at vurdere, om trafikvurderingerne i kommuneplanen er realistiske i forhold til den trafik, der faktisk vil komme i og udenfor Ørestad.

De trafikale effekter af forskellige parkeringsafgifter

For at belyse betydningen for trafikmængderne af forskellige parkeringsafgifter har Transportrådet fået foretaget nogle modelkørsler på OTM-modellen med udgangspunkt i de officielle beregninger. Formålet har været at dels at belyse, hvad betydningen konkret i Ørestad ville være af forskellige afgiftsniveauer og herudfra mere generelt belyse effekten af parkeringsafgifter. Beregningerne er foretaget sommeren 2000 og Ørestadsscentret er ikke medregnet i beregningerne.

Effekten af endog meget store udsving i parkeringsafgiften er belyst for at sikre en væsentlig effekt på trafikmængderne. Effekten af en ændring af den forudsatte afgift fra 11 kr til henholdsvis 0 og 33 kr er beregnet. Det store udsving er belyst for at vise effekterne, ikke for at antyde, at den fremtidige afgift i Ørestad skulle blive et af disse beløb.

Den parkeringsafgift pr bil pr time som en gennemsnitlig parkeringsafgift på 11 kr eller 33 kr pr person pr tur svarer til afhænger af antal pladser, der er afgiftsbelagte, den parkerede tid og antal personer i bilen. Prisen på 11 og 33 kr pr tur svarer f.eks. ved 75% afgiftsbelagte pladser (eskl. abonnementsordninger), 1,3 person i biler og 3,3 times parkering, til en P-afgift på henholdsvis 6,50 og 19,50 kr pr time. Modelberegningerne er foretaget for 2010 og for en fuldt udbygget Ørestad, betegnet ved årstallet 20XX.

Antallet af bilture internt i Ørestad ændres kraftigt ved ændrede parkeringsomkostninger. Bortfalder parkeringsafgiften i forhold til 11 kr pr person pr tur i plangrundlaget stiger antallet af bilture i Ørestad med 22% i 20XX. Samtidig falder antallet af cykelture med 9%, gangture med 8% og ture med kollektiv trafik 10%. Hvis parkeringsprisen ændres til 33 kr, vil antal bilture i Ørestad falde 31%, antallet af cykelture stige 14% antallet af gangture 10% og antallet af kollektivture 17%. Belastningen af vejnettet internt i Ørestad pr hverdagsdøgn vil tilsvarende være meget afhængig af parkeringsprisen. Fjernes afgiften stiger belastningen mellem 6 og 25%. Stiger afgiften til 33 kr pr tur falder belastningen af vejnettet 9 og 27%, afhængig af vejstrækning. Dvs. parkeringsafgifterne har afgørende betydning for biltrafikken i Ørestad. Det samlede antal ture er i modellen forudsat konstant i Hovedstadsregionen. Antallet af ture i Ørestad falder dog lidt ved øgede parkeringsafgifter, idet nogle ture ændrer rejsemål.

I forhold til biltrafikmængderne i hele hovedstadsområdet er effekten ikke overraskende lille, da kun en lille del af trafikken berøres af parkeringsrestriktionerne i Ørestad. Ses på trafikken over havnesnittet betyder ændringen til henholdsvis 0 og 33 kr pr person pr tur henholdsvis en stigning i biltrafikken på 3% og et fald på 6%, dvs. henholdsvis svarende til trafikstigningen på ca. 1 år og et fald som vil forsinke trafikniveauet omkring 2 år. Dvs. reelt ikke en afgørende effekt.

Men forudsætningen for beregningerne er som nævnt at der er parkeringspladser nok til rådighed. Det er ikke vurderet, hvad de undersøgte prisniveauer betyder for behovet for antallet parkeringspladser. I en sådan vurdering skulle bl.a. betydningen af dobbeltanvendelse af parkeringspladserne, dvs. at de bruges af pendlere om dagen og af beboere om aftenen indgå.

Parkeringsafgifter har således meget stor betydning for omfanget af biltrafik internt i Ørestad. På den måde virker parkeringsafgifter effektivt. Men da biltrafikken i Ørestad kun udgør en lille del af den samlede

trafik i hovedstadsområdet er betydningen for trafikken i dette område lille. Selv på broerne til Amager medfører de forskellige parkeringsafgifter kun forskelle i biltrafikken svarende til bilvæksten i løbet af 1 - 2 år.

Parkeringsafgifter er således et effektivt middel til at regulere trafikmængderne i et givet område, men de skal udbredes til meget store områder, før de vil have en stor effekt for trafikmængderne generelt.

1. FORMÅL MED UNDERSØGELSEN

I forbindelse med beslutningen om Ørestad i 1992 vedtages samtidigt, at der skal bygges en højklasset bybane til Ørestad inden bydelen bebygges. For at mindske bilbruget i Ørestad er det desuden i kommuneplantillægget for København fra 1995 besluttet at indføre maximumsregler for antal parkeringspladser pr m² bebygget areal i Ørestad. Det er første gang i Danmark at der anvendes maximumsregler for parkering.

Formålet med denne undersøgelse er at beskrive de vilkår for parkering, der er indført i Ørestad og at diskutere sammenhængen mellem de maksimumsgrænser for parkering, der er opstillet i plangrundlaget og de måder bilisterne kan forventes at reagere på. Det er endelig formålet at beskrive hvilken effekt forskellige afgiftsniveauer for parkering kan forventes at have på trafikmønstrene i Hovedstaden og i Ørestad. Herved belyses effekten af parkeringsafgifter samtidigt mere bredt.

2. UDBYGNING AF ØRESTAD OG P-POLITIKKEN

Ørestad udbygges i henhold til Ørestadsloven og kommuneplantillægget for Københavns kommune fra 1995. Ørestad er opdelt i en række områder og det er Ørestadsselskabets tanke, at udbygning af de enkelte områder skal færdiggøres, inden der påbegyndes byggeri i nye områder.

Ørestad er planlagt til at betjenes med kollektiv trafik og kun i mindre grad af biltrafik. Det begrundes i kommuneplantillæg for Ørestad fra 1995 med Københavns særlige trafikale situation: biltrafikken er ikke steget i de seneste 25 år, den kollektive trafiks andel af betjeningen af de centrale bydele er høj og cykeltrafikken udgør en væsentlig andel af den samlede interne trafik. Og cykeltrafikken udgør en meget væsentlig andel af den samlede trafik. Desuden konstateres, at ideen i det såkaldte Würtzen-udvalg var ved salg af grunde kunne finansiere den ønskede bybane i København. Det skal bemærkes, at både bilejerskab og bilkørsel i København er steget siden 1995.

Et væsentligt element i planlægningen af Ørestads trafikmønstre er - udover etablering af metroen - parkeringspolitikken og vejudformningen i Ørestad. Dette notat koncentrerer om parkeringspolitikken.

I det generelle plangrundlag for Københavns kommune er kravene til parkeringspladser af størrelsesordenen 1 parkeringsplads pr 100 m² etageareal som minimumskrav i de fleste typer områder. I kommuneplantillæg for Ørestad fra 1995 fastlægges parkeringsreglerne for Ørestad anderledes stramt som maksimumskrav: maksimalt 1 plads pr 200 m² i områder med blandet boliger og erhvervsområder og maksimalt 1 plads pr 100 m² i de øvrige områder bl.a. rene beboelses- og rene erhvervsområder.

Ørestadsselskabets udmøntning af de generelle planprincipper

Den konkrete udformning af parkeringsreglerne er således overladt til Ørestadsselskabet. Ifølge Ørestadsselskabets internetside vil parkeringen i Ørestad ske på samme måde som i resten af København. Ørestadsselskabet skriver "Det er Ørestadsselskabets opgave at sørge for, at de virksomheder, der bosætter sig i Ørestad har parkeringspladser nok". Ørestadsselskabet vil etablere parkeringshuse, der kan betjene de enkelte bykvarterer.

Ørestadsselskabet opsummerer parkeringspolitikken således:

1. I de indledende faser vil man benytte de ubenyttede grunde til terrænparkering. Det sikrer, at parkeringshuse først etableres, når der er behov for dem.

2. Når de enkelte kvarterer har nået en passende udbygning foretages parkering både for virksomheder og beboere hovedsageligt i fælles parkeringshuse fordelt over byen, så gangafstanden ikke overstiger 200 meter.
3. Parkering på gader og veje vil om dagen kun kunne ske som kort-tidsparkering mod betaling og vil i det væsentligste være forbeholdt kunder og gæster. Om natten vil gadeparkeringen primært være forbeholdt beboerne
4. Særlige parkeringsanlæg i det planlagte centerbyggeri og park & ride anlæg vil blive gennemført som selvstændige anlæg, der ikke belaster den generelle gadeparkering i Ørestad.

Ørestadsselskabet skriver, at parkeringsmulighederne skal svare til forholdene i indre by i København. Formålet med parkeringsrestriktionerne i København indre by er, at parkeringsmulighederne først og fremmest er for de besøgende, mens pendlerparkering prioriteres lavere. Beboerne i Indre By skal, som indbyggerne i det øvrige København, have mulighed for at have bil, men må selv afholde udgifterne herved, herunder omkostningerne til parkering. Dvs. de kan ikke regne med at have gratis parkering til rådighed på gadearealet (Københavns Kommuneplan 1997). Der er betalingsparkering i indre by, varierende fra 7 til 20 kr afhængig af område (2002). Der er endvidere mulighed for at købe uge- og månedskort. For beboere og erhvervsdrivende er lavet særlige ordninger. Beboere kan købe en beboerlicens til 275 kr om året og mindre erhvervsvirksomheder (med højst 5 ansatte) kan få en erhvervslicens til 1.475 kr om året.

Vurderes Indre By og Ørestad i forhold til hinanden kan nævnes nogle ligheder og nogle forskelle, som vil have betydning for trafik- og parkeringsmønstrene, bl.a.:

- Forholdet mellem boliger og arbejdspladser er ikke så forskelligt. I Indre by var der omkring 27.000 beboere (1996) og 102.000 arbejdspladser (1995) (forhold 1: 3,8). I Ørestad 15.000 beboere og 70.000 arbejdspladser (forhold 1 : 4,7), når den er udbygget.
- Skinnebetjeningen i Ørestad er væsentligt mere tætmasket end i indre by
- Der er store kontorarbejdspladser og uddannelsesinstitutioner i begge områder
- Detailhandlen er forskellig, idet Indre By har en række udvalgsforretninger og stormagasiner, mens Ørestad vil være præget af et stort center
- Når Ørestad er fuldt udbygget vil parkeringen fortrinsvis foregå på særskilte pladser og i parkeringshuse, hvor der opkræves parkeringsafgift. Dog vil de store bygherrer i det nordlige område (Dan-

marks Radio, Universitet, IT højskolen mv.) få mulighed for egne parkeringspladser. I indre by er desuden nogle reserverede private parkeringspladser, hvor der ikke opkræves parkeringsafgift.

- Det må forventes, at lejeboliger i Ørestad bliver væsentlig dyrere end gennemsnittet i Københavns centrum, da de vil være nye. Bilejerskabet derfor må forventes at blive højere end i København.

3. BEREGNING AF EFFEKTEN AF PARKERINGS- TILTAGENE I ØRESTAD

Vurderingen af parkeringsrestriktionernes betydning for trafikken i dette notat er beregnet på OTM modellen i den version der forelå, da kørslerne blev foretaget i sommeren 2000. Det er vanskeligt præcist at modellere effekten af parkeringstiltagene i Ørestad. Da der ikke tidligere er gennemført denne type parkeringsregulering i Danmark, vides ikke hvordan bilisterne vil reagere. Desuden er den opstillede trafikmodel ikke opbygget, så den præcist kan beregne effekten af maksimumsparkeringsregler. Tiltagene skal derfor omformuleres til faktorer, som indgår i modellen. Modelberegningerne baseres på den enkelte trafikants omkostninger og tidsforbrug ved at foretage den pågældende tur. Parkeringsomkostningerne er derfor omsat til omkostning pr person pr biltur og til søgetid/gangtid fra parkeringsplads. Da den konkrete udmøntning af parkeringsreglerne i Ørestad ikke var fastlagt på tidspunktet for modelkørslen er det ikke de faktiske priser der er regnet på.

OTM- modellen er - efter at de her refererede kørsler er foretaget - blevet nykalibreret så den passer med år 2000 situationen i stedet for 1992. Desuden er Ørestadsscentret lagt ind i modellen og turene modelleres lidt anderledes så udgangspunkt og slutpunkt, dvs. rejsens retning kan identificeres. Det betyder at nye kørsler vil kunne give lidt anderledes resultater end de her viste.

Udgangspunkt i parkering i Indre By

OTM modellens forudsætninger om parkering for indre by er baseret på en parkeringsundersøgelse fra 1989 (og revideret 1992). I undersøgelsen var den højeste parkeringsafgift 10 kr og indre by omfattede desuden områder med tidsrestriktioner uden parkeringsafgift, områder med parkeringshuse og med gårdparkering. Undersøgelsen er på grund af den anvendte metode behæftet med en del usikkerhed. Ifølge undersøgelsen holder 50% under 1 time, mens 15% holder over 6 timer. På baggrund af undersøgelsen er omkostningen ved parkering i indre by indlagt i OTM-modellen og varierer mellem zonerne fra 6 til 11 kr pr tur pr person i middelalderbyen og fra 2,50 til 7 kr. i randområderne (1992 priser).

Trafikmodelberegninger i kommuneplantillægget

Som baggrund for udarbejdelsen af kommuneplantillægget er gennemført beregninger af den trafik, der forventes at komme på grund af Ørestad. Modelberegningerne er foretaget via OTM jf. appendiks til kommuneplantillæg for Ørestad fra 1995, hvor også usikkerheder er

kort beskrevet. I modellen er set på udviklingen i boliger og arbejdspladser og udvikling i bilejerskab i Hovedstadsregionen. Da Ørestadscentret ikke var besluttet på tidspunktet for modelkørslerne er dette ikke medtaget i modelberegningerne.

Der er gennemført beregninger af effekterne for trafikken for 2010, hvor det er antaget, at ca. 1/3 af det samlede byggeri i Ørestad er fuldført, svarende til ca. 5.000 beboere og ca. 28.000 arbejdspladser. Der er endvidere gennemført beregninger for en fuldt udbygget Ørestad, svarende til 15.000 beboere og 70.000 arbejdspladser. Tidspunktet for, at Ørestad er fuldt udbygget er ikke vurderet. Tidspunktet er derfor betegnet ved 20XX. Udover udbygningen af Ørestad er for 20XX regnet med trafikale vilkår som i 2010. Disse forudsætninger er også anvendt i de her refererede beregninger.

I de gennemførte beregninger i plangrundlaget som er anvendt af Ørestadsselskabet og Københavns kommune ved vurdering af de trafikale effekter af Ørestadsudbygningen er taget udgangspunkt i parkeringsafgifter, svarende til niveauet i Indre by i København. Det er forudsat, at parkeringen i gennemsnit koster 11 kr pr parkering pr person. Der er derudover regnet med 5 min søgetid i modelkørslerne.

Forudsætninger i de her gennemførte modelberegninger

For at illustrere effekten af forskellige parkeringsstrategier er det valgt i denne undersøgelse at illustrere effekterne af forskellige priser på parkering. Udover at vurdere effekten af de forudsatte 11 kr pr tur som basisscenarie er det valgt at se på effekterne af dels at der ikke er parkeringsafgifter i Ørestad og dels, at parkeringsafgiften svarer til 33 kr pr person pr tur. Det er valgt at anvende store variationer i parkeringsomkostningen for at sikre variation i trafikmængderne. Der er ikke hensigten med beregningerne at antyde, at de faktiske parkeringsafgifter i Ørestad vil blive af dette niveau.

Længden af parkering og pris

Det er vanskeligt at sige hvilken parkeringsafgift pr time de valgte parkeringsomkostninger på i gennemsnit 11 og 33 kr pr tur svarer til. Det afhænger af den gennemsnitlige parkeringstid, andel af bilister som betaler parkeringsafgift pr parkering og antal personer i bilen.

Da der næppe kommer ret mange butikker udenfor Ørestadscentret, kan parkeringsmønstret som tidligere nævnt forventes at være anderledes end i indre by. Parkeringen vil fortrinsvis være knyttet til boliger, arbejdspladser og serviceerhverv. Det kan derfor være rimeligt at forvente relativt lange parkeringer i forhold til indre by.

Andelen af bilister som betaler parkeringsafgift pr parkering afhænger af antal pladser uden afgift og antal personer, der anvender abonnementsordninger i forhold til det samlede antal parkeringspladser. I de tilfælde hvor bygherren indretter P-pladser på egen grund vil der kun sjældent kræves afgift. Bilister med abonnementsordninger, hvor der ikke betales for parkering pr gang eller hvor arbejdsgiveren betaler, vil ikke reagere på P-afgifter på den enkelte tur, idet den marginale parkeringspris for bilisten er 0 kr. En del, som i andre situationer ville køre i bil, vil dog naturligvis undlade at betale abonnement og derfor undlade at bruge bil på mange ture.

Tabel 3-3 viser eksempler på, hvordan P afgiften kan blive henholdsvis 11 og 33 kr pr person pr tur, som er de to niveauer, der er foretaget modelberegninger for. Det er i tabellen forudsat, at henholdsvis 50 og 75% af pladserne benyttes af bilister, som betaler timeafgifter, dvs. enten at de øvrige pladser ikke er afgiftsbelagte eller anvendes af bilister med abonnementsordning. Der er desuden forudsat 1,33 person i hver bil.

Tabel 3-3 Eksempler på hvordan P afgiften kan være ca. 11 og ca. 33 kr pr parkering pr person

75 % afgiftsbelagte pladser	Eksempel 1	Eksempel 2	Eksempel 3	Eksempel 4
Parkeringstid	1,1 time	2,2 time	3,3 time	4,4 time
Afgiftsbelagte parkeringer	75 %	75%	75 %	75%
Takst nødvendig for at omkostningen bliver:				
11 kr pr tur pr person	18 kr/timen	9 kr/timen	6,50 kr/timen	4,50 kr/timen
33 kr pr tur pr person	54 kr/timen	27 kr/timen	19,50 kr/timen	13,50 kr/timen
50 % afgiftsbelagte pladser	Eks 5	Eks 6	Eks 7	Eks 8
Parkeringstid	1,1 time	2,2 time	3,3 time	4,4 time
Afgiftsbelagte parkeringer	50 %	50%	50 %	50%
Takst nødvendig for at omkostningen bliver:				
11 kr pr tur pr person	26 kr/timen	13 kr/timen	9,50 kr/timen	6,50 Kr/timen

33 kr pr tur pr person	78 kr/timen	39 kr/timen	28,50 kr/timen	19,50 Kr/timen
------------------------	-------------	-------------	----------------	----------------

Det kan ikke vurderes om de parkeringsafgifter der bliver gældende i Ørestad i praksis vil betyde, at de enkelte trafikanter bliver pålagt en afgift, der svarer til 11 kr pr tur som forudsat i modelkørslerne. Beløbet kan blive større og mindre afhængig af de konkrete forhold.

4. EFFEKTEN AF PARKERINGSREGLERNE

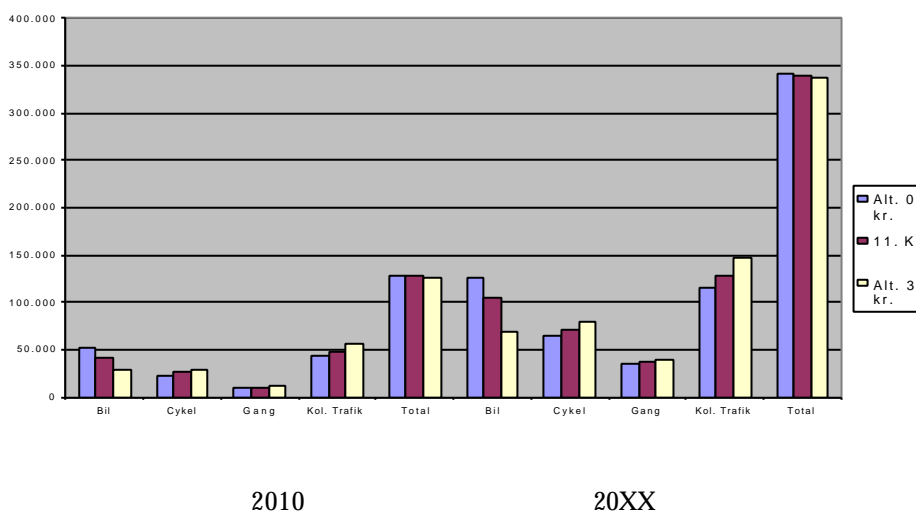
Den beregnede trafikale effekt af ændringer i parkeringsomkostningerne er behæftet med nogen usikkerhed. Bilisternes reaktion på parkeringsafgifter er usikker. Desuden er variationen i de her anvendte parkeringsafgifter så store, at det i sig selv medfører en usikkerhed i modelresultaterne. Ved vurdering af beregningsresultaterne skal desuden tages hensyn til, at det ved ændring af priser i modellen er forudsat, at antallet af rejser i Hovedstadsregionen totalt set ikke ændres, men at der kan ske ændringer i turmål og rejsemåde.

Effekter for trafikmængder

Først beskrives de trafikale effekter i selve Ørestad, hvor virkningen er størst, derefter for trafikken over broerne og til sidst i hele hovedstadsområdet.

Trafikken i selve Ørestad

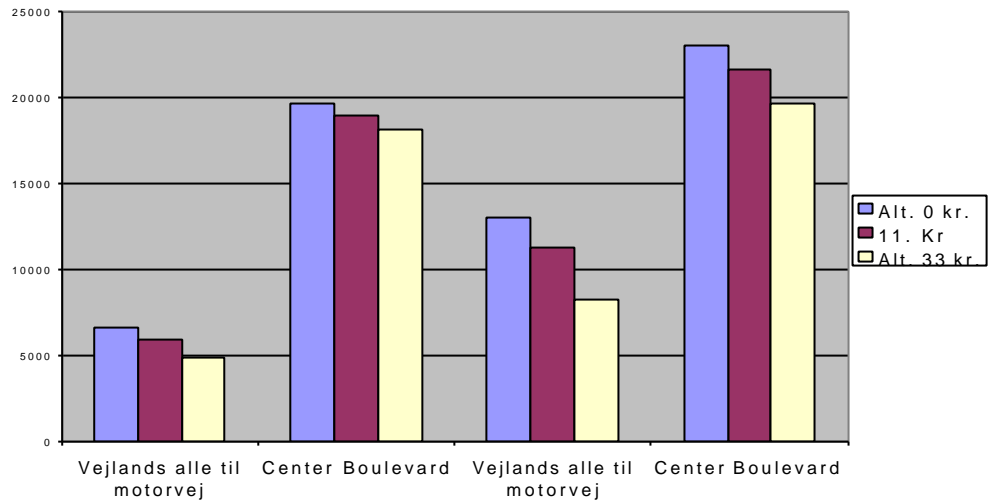
Tabel 4-1 Antal ture i Ørestad, fordelt efter hovedtransportmiddel



Parkeringspriserne vil ifølge modelberegningerne have meget stor betydning for fordelingen af ture på transportmidler internt i Ørestad, jf. figur 4-1. Ved bortfald af parkeringsafgiften vil biltrafikken i en fuldt udbygget Ørestad (20xx) stige med 22% i forhold til trafikken ved en afgift på 11 kr. og brugen af cykel og kollektiv trafik vil falde med omkring 10%. Ved forøgelse af afgiften til 33 kr pr person pr tur i bil vil

biltrafikken i en fuldt udbygget Ørestad falde med 35% i forhold til trafikken ved en afgift på 11 kr. og brugen af cykel og kollektiv trafik vil stige henholdsvis 13 og 15%. I modellen ændres det samlede antal ture i alt ikke, men antallet af ture i Ørestad ændres, da turmålet påvirkes. I bilaget er vist de tabeller der svarer til denne og de følgende figurer.

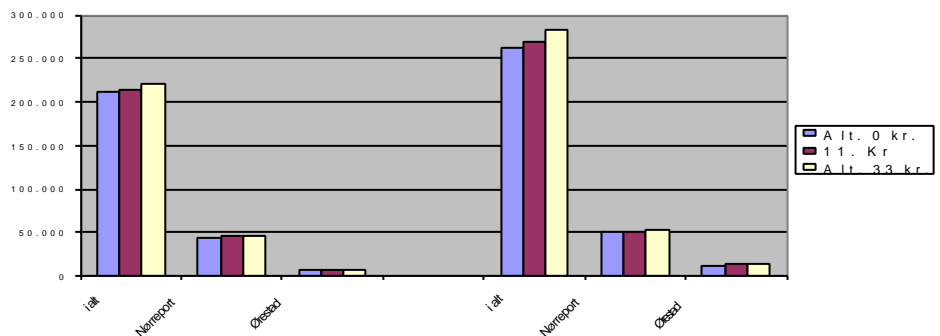
Table 4-2 Belastning vejnettet i Ørestad 2010 og 20XX, pr hverdagsdøgn



Samtidig vil trafikbelastningen på vejene i Ørestad påvirkes af den førte parkeringspolitik. En ændring i afgiften fra 11 kr (hovedalternativet) til gratis parkering vil betyde en stigning i antal køretøjer på 16-25 % på Ørestadsboulevard over hele døgnet i 20XX, mens en stigning i afgiften fra 11 kr til 33 kr vil betyde et fald på 27- 34% over hele døgnet på samme strækning. På de øvrige veje i Ørestad er effekten af forskellige parkeringsafgifter væsentligt mindre.

Effekter for metro

Table 4-3 Antal påstigere Metro



2010

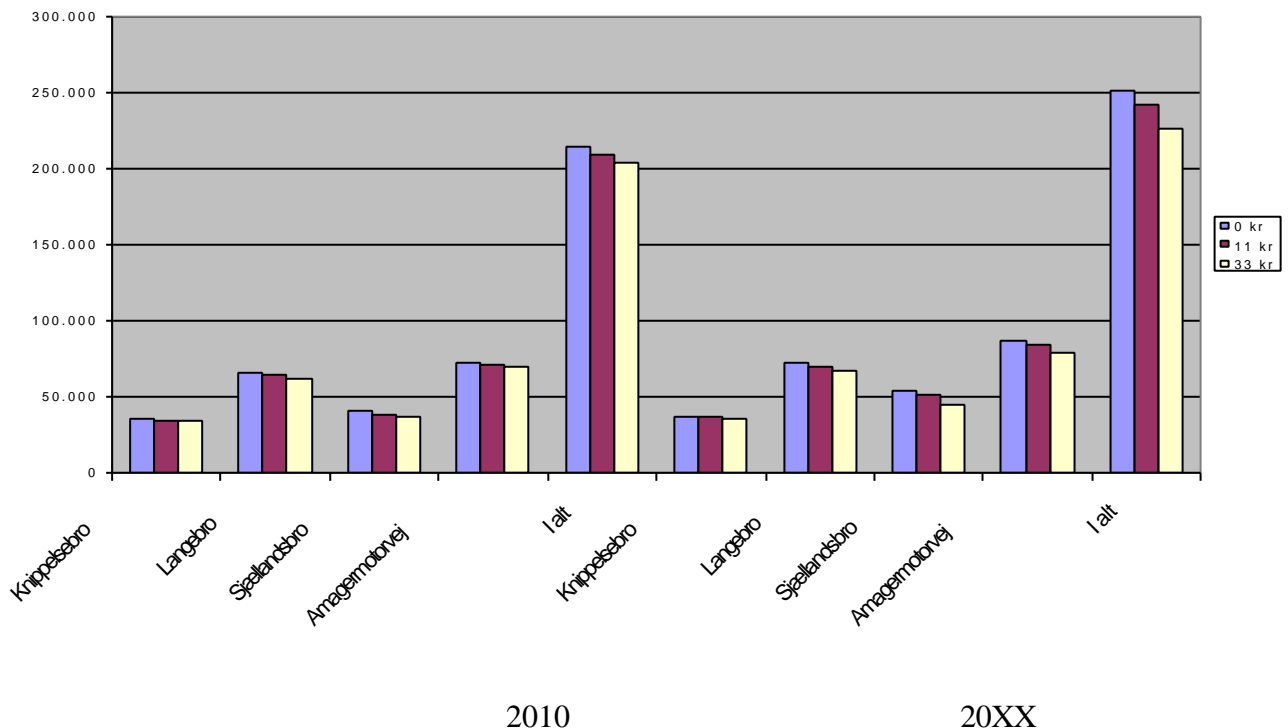
20XX

Tabel 4-3 illustrerer effekten for Metroen af forskellige parkeringsstrategier i Ørestad. Der vil ske en væsentlig stigning i antallet af passagerer, hvis parkeringsafgiften sættes til 33 kr pr parkering pr person. I dette tilfælde stiger antallet af påstigere i metroen 14% i 20XX i forhold til en situation med 11 kr i afgift. Bliver parkering gratis falder antallet af passagerer med 9%. I 2010 er de tilsvarende tal henholdsvis en stigning på 11 % og et fald på 7%. I forhold til det samlede antal påstigninger på Metroen er effekten væsentlig mindre, henholdsvis en stigning på 5% og et fald på 3%. Dvs. det vil kun have lille betydning for metroens driftsresultatet, hvilken parkeringspolitik der vælges.

I bilaget er desuden en tabel der viser belastningen på forskellige metrostrækninger, afhængig af parkeringsprisen.

Antal biler over havnesnittet

Tabel 4-4 Antal biler over havnesnittet hverdagsdøgn begge retninger



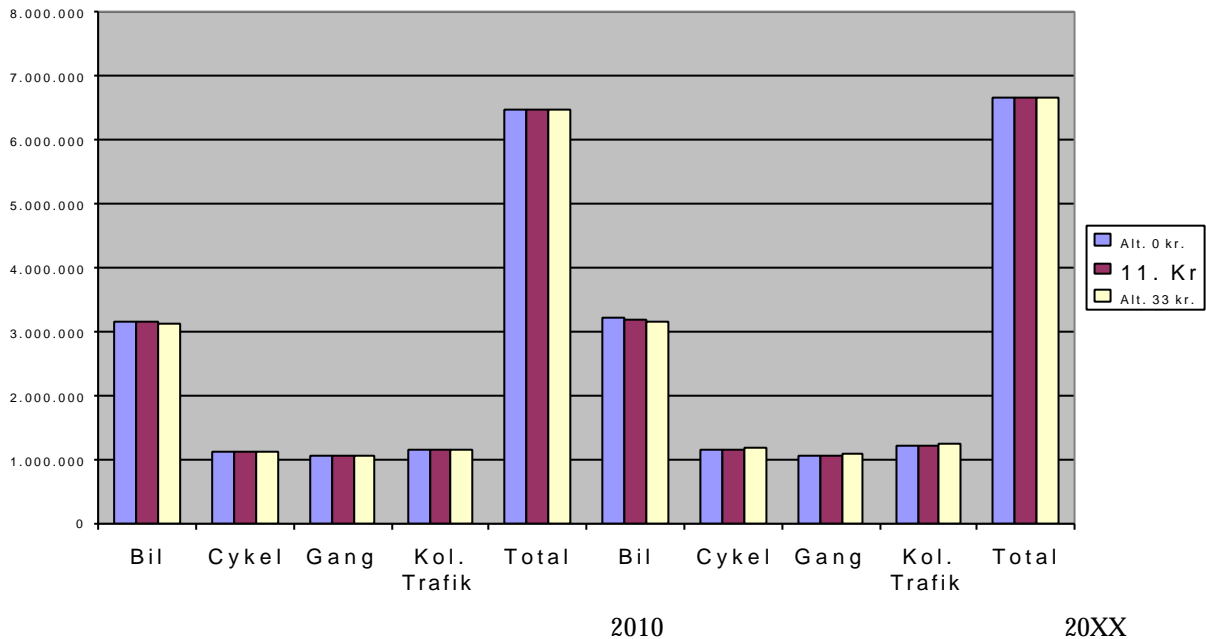
Ses på antal biler over havnesnittet er påvirkningen af modal split markant. En parkeringsafgift på 33 kr per parkering pr person i forhold til

de forudsatte 11 kr vil betyde, at trafikken over havnesnittet falder 3% i 2010 og 6% i 20XX. Bortfalder parkeringsafgifterne i Ørestad stiger trafikken over havnesnittet med 2% i 2010 og 3% i 20XX i forhold til situationen med 11 kr i parkeringsafgift. Faldet er størst på Sjællandsbroen, mens det er mindre på Amagermotorvejen og bybroerne Knippelsbro og Langebro.

En fald i trafikken på 3% som sker i 2010, svarer dog kun til den hidtidige trafikvækst i ca. 1 år, dvs. effekten vil hurtigt blive opvejet af den øgede biltrafik.

Antal ture i hovedstadsområdet

Tablet 4-5 Antal ture i hovedstadsområdet, hovedtransportmiddel pr hverdagsdøgn



Tablet 4-5 viser, at den samlede fordeling på transportmidler i Hovedstaden ikke påvirkes nævneværdigt. At effekten af parkeringsafgifter i Ørestad er lille kan ikke overraske, da det kun er et lille området set i forhold til den samlede Hovedstad. Der sker dog en lille stigning i antallet af ture med kollektiv trafik, 2% i 20XX, hvis parkeringsprisen sættes til 33 kr i stedet for 11 kr.

5. BILAGSTABELLER

Tabel 5-1 Antal ture i Ørestad, fordelt efter hovedtransportmiddel

				Ændring i % fra 11 kr til 0 kr	Ændring i % fra 11kr til 33 kr
2010	Alt. 0 kr	11 kr	Alt. 33 kr		
Bil	51.400	42.500	29.200	20,9	-31,3
Cykel	23.500	26.000	29.600	-9,6	13,8
Gang	9.500	10.400	11.400	-8,7	9,6
Kollektiv trafik	43.700	48.800	56.900	-10,5	16,6
Total	128.100	127.700	127.100	0,3	-0,5
20xx					
Bil	127.000	103.900	68.600	22,2	-34,0
Cykel	65.200	71.300	80.600	-8,6	13,0
Gang	34.300	37.100	40.200	-7,5	8,4
Kollektiv trafik	114.900	127.500	147.300	-9,9	15,5
Total	341.400	339.800	336.700	0,5	-0,9

Table 5-2 Belastning vejnettet i Ørestad 2010 og 20XX, pr hverdagsdøgn

2010	Alt. 0 kr.	11. Kr	Alt. 33 kr.	Ændring i % fra 11 til 0 kr	Ændring i % fra 11 til 33 kr
Ørestads- boulevard mellem Vej- lands Alle og motorvej	6638	5883	4859	13	- 17
Ørestads- boulevard syd for mo- torvej	3318	2833	2237	17	-21
Center Boulevard	19664	18913	18153	4	- 4
20XX					
Ørestads- boulevard syd for mo- torvejen, Vejlands Alle og mo- torvej	13031	11220	8227	16	- 27
Ørestads- boulevard syd for mo- torvej	10875	8693	5695	25	-34
Center Boulevard	22971	21654	19673	6	- 9

Anm.: Afviger fra tallene i kommuneplantillæg

Table 5-3 Antal påstigere Metro

2010	Alt. 0 kr.	11. Kr	Alt. 33 kr.	Ændring i % fra 11 kr til 0 kr	Ændring i % fra 11 kr til 33 kr
i alt	211.730	215.280	220.370	-2	2
Nørreport	45.130	45.640	46.450	-1	2
Ørestad	6.720	7.240	8.030	-7	11
20XX					
i alt	261.570	269.980	283.645	-3	5
Nørreport	50.450	51.530	53.390	-2	4
Ørestad	12.100	13.300	15.220	-9	14

Tabel 5-4 Strækningsbelastning i metroen

2010	Alt. 0 kr.	11. Kr	Alt. 33 kr.	Ændring i % ændring fra 11 kr til 0 kr	Ændring i % ændring fra 11 kr til 33 kr
Kgs. Nytorv -Chr. Havn	84.050	86.240	89.420	-3	4
Ørestad - Ørestad syd	12.460	13.600	15.300	-8	11
20XX					
Kgs. Nytorv -Chr. Havn	106.400	110.740	118.170	-4	6
Ørestad - Ørestad syd	32.260	35.720	41.290	-10	13

Tabel 5-5 Antal biler over havnesnittet hverdagsdøgn begge retninger

2010	0 kr	11 kr	33 kr	Ændring i % fra 11 til 0 kr.	Ændring i % fra 11 til 33 kr.
Knippelsbro	35.200	34.600	34.400	1,7	- 0,6
Langebros	66.000	64.500	62.400	2,3	- 3,2
Sjællandsbro	40.300	38.700	37.500	4,1	- 3,4
Amager- motorvej	72.800	71.600	69.800	1,7	- 2,5
I alt	214.300	209.400	204.000	2,3	- 2,6
20XX					
Knippelsbro	37.100	36.500	35.200	1,6	- 3,6
Langebros	72.800	70.300	66.700	3,6	- 5,1
Sjællandsbro	54.100	50.900	45.000	6,3	- 11,6
Amager- motorvej	87.100	84.500	79.400	3,1	- 6,0
I alt	251.100	242.200	226.300	3,7	- 6,6

Tabel 5-6 Antal ture i hovedstadsområdet, hovedtransportmiddel pr hverdagsdøgn

	1992	2010				
		Alt. 0 kr.	11. Kr	Alt. 33 kr.	Ændring i % fra 11 kr til 0 kr	Ændring i % fra 11 kr til 33 kr
Bil	2.962.000	3.156.200	3.147.000	3.135.300	0,3	- 0,4
Cykel	1.128.000	1.134.100	1.137.000	1.140.200	- 0,3	0,3
Gang	1.145.000	1.055.800	1.056.700	1.057.800	- 0,1	0,1
Kollektiv trafik	994.000	1.146.700	1.152.100	1.159.500	- 0,5	0,6
Total	6.229.000	6.492.800	6.492.800	6.492.800	0	0
		20XX				
Bil	2.962.000	3.219.900	3.198.300	3.164.800	0,7	-1,0
Cykel	1.128.000	1.167.700	1.173.900	1.183.800	- 0,5	0,8
Gang	1.145.000	1.076.000	1.079.000	1.082.500	- 0,3	0,3
Kollektiv trafik	994.000	1.211.000	1.223.400	1.243.500	- 1,0	1,6
Total	6.229.000	6.674.600	6.674.600	6.674.600	0	0