

NOTAT

Projekt **Drøftelse af betalingsparkering**
Kunde **Region Hovedstaden**
Dato **2017-05-18**
Til **Region Hovedstaden, Center for Regional Udvikling**
Fra **Rambøll By og Trafik**

1. Indledning

I forlængelse af den politiske behandling den 24. april 2017 af redegørelsen "Parkering 2017" i Københavns Kommune ønsker Miljø- og trafikudvalget samt Erhvervs- og vækstudvalget i Region Hovedstaden en drøftelse af betalingsparkering og betydningen af den københavnske ekspansion af kommunens betalingsområde.

I forbindelse med fremlæggelse af "Parkering 2017" har Teknik- og Miljøborgmester i Københavns Kommune, Morten Kabell, stillet forslag om at gøre hele København til betalingszone. Det har fået borgmestrene i omegnskommunerne til at kritisere Københavns Kommunes politik, der ifølge dem blot skubber problemerne til andre kommuner.

Region Hovedstaden ønsker bl.a. besvaret, hvilken indflydelse udviklingen af betalingszonen kan have på trafik, fremkommelighed, miljø og vækst.

Dette notat giver en overordnet indføring i Københavns Kommunes parkeringsredegørelse, en række generelle betragtninger om betalingsparkering, herunder det lovmæssige grundlag og slutteligt en vurdering af den betydning, som Københavns Kommunes udvidelse af betalingszonen vil kunne have på trafik, fremkommelighed, miljø og vækst i omegnskommunerne.

Notatet er tænkt som en oversigtlig beskrivelse af betalingszoner som input til en generel drøftelse af emnet.

2. Grundlaget for at indføre betalingsparkering

Betalingsparkering er en trafikal regulering, der kan indføres med hjemmel i vejlovens (LOV nr. 1520 ad 27/12/2014) § 90.

Stk. 1 tillader betaling til dækning af udgifter til etablering og drift

Dato 2017-05-18

Rambøll
Hannemanns Allé 53
DK-2300 København S

T +45 5161 1000
F +45 5161 1001
www.ramboll.dk

Dokument ID 1100028340-
151791080-9
Version 0.1

af særlige parkeringspladser, hvilket typisk vil være parkeringsanlæg i forbindelse med sportsanlæg e.l. Betaling for parkering på gaden reguleres af stk. 2, hvor vejmyndigheden med politiets samtykke kan indføre betaling for parkering med henblik på at regulere trafikanternes adfærd. Her tænkes særligt på at sikre trafikken fremkommelighed og den nødvendige udskiftning i parkeringen fx i handelsområder. Betalingen kan sættes i forhold til den periode, der parkeres, og/eller i forhold til tidspunktet på døgnet. Der kan også fastsættes forskellige takster for forskellige grupper af køretøjer eller trafikanter ud fra saglige hensyn. Betalingens størrelse kan fastsættes, som det er nødvendigt for at opnå den ønskede regulering af trafikken.

I forbindelse med den nye vejlov i 2014 blev der åbnet op for, at betalingen kan differentieres i forhold til varetagelse af bl.a. miljøhensyn. Dette er udmøntet i bekendtgørelse om parkering på offentlige veje (BEK nr. 1231 af 04/11/2015). Her står der bl.a., at både betalingsparkering og udstedelse af licenser kan differentieres med baggrund i miljøhensyn. Differentieringen må dog højst udgøre 5.000 kr. om året.

Betalingsparkering på baggrund af miljøhensyn åbner for nye muligheder til begrænsning af parkering og vurderes også i praksis at lægge op til en bredere brug af betalingsparkering, der tidligere alene kunne anvendes i mindre områder, som fx bycentre, og ikke i større dele af en kommune.

Kommunale betalingsordninger kan alene indføres på offentlige veje. Er der private fællesveje i et område, hvor man ønsker en betalingsordning, skal disse veje overtages som offentlige veje eller stå uden for zonen. Det skal i den forbindelse nævnes, at en forestående revision af privatvejsloven måske vil give grundejere på private fællesveje vidtgående beføjelser til, med samtykke fra politiet, at etablere egne parkeringsordninger. Dette vil i byer med en stor andel private fællesveje kunne føre til en samlet set rodet og uforståelig parkeringssituation.

Der kan derfor være fordele ved at overtage de private fællesveje – også selvom man som kommunal vejmyndighed ikke umiddelbart påtænker at indføre betalingsparkering. Det er alene den pågældende kommune, der beslutter om vil overtage de private fællesveje.

3. **Parkering 2017 – Københavns Kommunes parkeringsredegørelse**

I dette afsnit gives et kort resume af parkeringsredegørelsen for 2017. Resumeet er skrevet med udgangspunkt i Københavns Kommunes politiske indstilling, hvortil redegørelsen var vedlagt som bilag, og selve redegørelsen "Parkering 2017".

Parkeringsredegørelsen peger på temaer og investeringsbehov, og er tænkt som grundlag for det fremadrettede politiske arbejde på parkeringsområdet. Redegørelsen omfatter to primære temaer med hver fire underpunkter:

- Bedre udnyttelse af eksisterende parkeringskapacitet
 - Flere kommunale parkeringspladser
 - Udnytte private parkeringspladser til beboerparkering
 - Mere grøn mobilitet blandt københavnere
 - Parkeringstællinger i et større område

- Reduktion af indpendling i bil
 - Hvordan kan København bidrage til parker-og-rejs anlæg i andre kommuner
 - Mobilitetsindsats målrettet virksomheder
 - Dynamisk prissætning fastlagt ud fra belægningsgrader
 - Udvidelse af områder med betalingsparkering

Der er ikke beskrevet konkrete forventede effekter af de nævnte indsatser, men de støtter alle udviklingen mod kommunens samlede klimamålsætning frem mod 2025.

3.1 Bedre udnyttelse af eksisterende parkeringskapacitet

Dette tema omhandler primært tiltag til bedre udnyttelse af gaderum og eksisterende parkeringsanlæg, herunder private parkeringsanlæg. Ligeledes ses der på problemerne med, at op mod 25 % af de parkerede biler i nogle bydele ikke benyttes i hverdagen, men blot er parkeret til evt. brug i weekenden.

Der er ca. 204.000 parkeringspladser i København, hvoraf ca. 35 % af disse er private parkeringspladser, der ikke i alle tilfælde udnyttes fuldt ud. Rambøll har i 2016 vurderet, at der vil kunne findes ca. 9.500 ekstra pladser i de tætte byområder ved at udnytte den offentlige og private kapacitet bedre.

Udover at optimere parkeringen ønskes også etableret flere nye parkeringsanlæg, der kan medvirke til at reducere presset fra det stigende antal biler. Således er der kommet ca. 4.500 nye privatejede biler til i Københavns Kommune det seneste år. Det er dog vanskeligt at etablere parkeringsanlæg i eksisterende ældre bykvarterer, så Københavns Kommune vil også fokusere på at fremme den grønne mobilitet og få byens borgere til at vælge andre transportmidler eller parkere uden for de mest belastede områder, hvis bilen kun benyttes lejlighedsvist. Når det i nogle bydele er op til 25 % af bilerne, der ikke kører i hverdagene, så er der stort potentiale i at få fjernet nogle af disse biler, enten ved at de parkeres uden for de hårdest belastede områder, eller at beboerne skiller sig af med bilerne og benytter sig af fx delebiler i stedet.

3.2 Reduktion af indpendling i bil

Dette tema skal medvirke til at sikre, at den sparsomme plads til parkering i København, i videst muligt omfang går til byens egne borgere og erhvervsdrivende. Udover at lette presset på parkeringen, vil en reduktion af pendlertrafikken også nedsætte trængslen på det københavnske vejnet.

Det ønskes undersøgt, hvordan en model for medfinansiering af et parker-og-rejs anlæg uden for København kan se ud. Ideen er, at støtte en udvikling, hvor koncepter for parker-og-rejs anlæg kan komme til at indgå i den regionale udviklingsplan, og man derigennem bedre kan optimere pendlertrafikken ind mod København.

Man vil også øge samarbejdet med virksomheder i København for at få dem til at arbejde mere aktivt for at påvirke medarbejdernes transportvaner fx ved at begynde at opkræve betaling for parkering og have større fokus på de positive effekter ved at gå og cykle frem for at køre i bil. Som eksempel herpå nævnes Rambøll, der med en målrettet mobilitetsindsats fik ca. 15 % af medarbejderne til at vælge en mere bæredygtig transportform.

Københavns Kommune ønsker også at undersøge muligheden for dynamisk prissætning af betalingsparkering. Det betyder, at priserne tilpasses løbende ud fra belægningsgraden i et område, så priserne dermed medvirker til at udligne parkeringspresset. Dette princip er afprøvet med stor succes i San Francisco. Her blev priserne automatisk reguleret ud fra et ønske om at fastholde en belægningsgrad på 60-80 %. I forsøget faldt parkeringssøgningen med 43 % og transportarbejdet med 30 %.

Den fjerde og mest konkrete indsats er arbejdet med at udvide betalingszonerne. Grundlaget for udvidelsen er, at betalingsparkering ses som den mest hensigtsmæssige og smidige metode til at begrænse fremmed trafik. Der er således et tydeligt fokus på, at betalingsparkeringen skal holde udefrakommende biler væk, og her tænkes primært på pendlere.

Den markante udvidelse af betalingsområdet hænger også sammen med, at Københavns Kommune har åbnet op for etablering af tidsbegrænsning i områder, hvor pendlerparkering opleves som et problem fx i boligområder i nærheden af stationer. Det har afstedkommet en lang række ansøgninger, der vil skabe en meget uoverskuelig trafiksituation i nogle områder. Derfor er det ønskeligt, i stedet at etablere betalingsparkering med ensartede parkeringsregler i en større del af kommunen.

4. **Kommentar til redegørelsen Parkering 2017**

Vi vurderer, at Københavns Kommunes tiltag er nødvendige i bestræbelserne på at begrænser biltrafikken og de store parkeringsproblemer, der opleves i flere bydele.

Bedre udnyttelse af de eksisterende arealer må dog betragtes som en kortsigtet løsning, der ikke som sådan tager fat på problemerne med den stigende biltrafik. Øgning af parkeringskapaciteten modarbejder dermed den ønskede indsats mod det stigende bilejerskab i København.

Udstedelse af beboerlicenser bidrager heller ikke til grøn mobilitet i København. Fra i år differentieres licenspriserne på baggrund af køretøjernes miljøklasse, og ligger mellem 100 kr. og 1.150 kr. for et helt år. Differentieringen er indført for at fremme miljørigtige køretøjer, men selv den dyreste licens er så billig, at den ikke har nogen betydning i et bilejerskab. Derfor er det i praksis gratis for beboere at parkere i København. Det harmonerer meget dårligt med at man ønsker grøn mobilitet, og priserne bør reelt hæves markant, hvis miljømålene skal opfyldes. Til sammenligning koster beboerparkering i Ørestad ca. 12.000 kr. om året og parkering i private offentligt tilgængelige parkeringsanlæg i København op imod 25.000 kr. året.

Ideerne om at reducere pendlertrafikken ind til København indeholder nogle mere langsigtede hensigter, der vil gavne både Københavns Kommune og regionen som helhed. Det kræver dog, at bolden tages op på regionalt niveau, og der udarbejdes en samlet trafikstrategi. Københavns Kommunes indsatser nævnt i redegørelsen, vil forventeligt ikke ændre ret meget på pendlertrafikkens transportmiddelvalg.

Virksomhedskampanjer, optimering af betalingsparkering og hensigter om medfinansiere et parker-og-rejs anlæg vil kunne flytte en mindre del af trafikanterne til andre transportmid-

ler, men en større ændring i pendlingsmønsteret kan ikke opnås alene ved at gøre livet mere besværligt for bilisterne. Særligt skal den offentlige transport kunne løfte opgaven og tilbyde et egentligt alternativ til bilen. Dertil kræves formentligt en samlet regional opgradering af S-tog og regionaltoget. Mange kører i bil fordi den offentlige transport er overfyldt, langsom og upålidelig. I myldretiderne er kapaciteten stort set opbrugt, og det er i praksis ikke muligt at flytte flere pendlere til det eksisterende offentlige transportsystem.

Det betyder, at effekten af Københavns Kommunes initiativer kan udeblive eller være negativ fx i form af virksomheder, der flytter ud af byen, fordi forholdene for pendlere bliver for dårlige. Både Københavns Kommune og Region Hovedstaden har derfor behov for at gennemføre en samlet strategisk planlægning af trafikken i regionen, så den positive udvikling fastholdes og forskellige tiltag ikke modarbejder hinanden.

5. Effekter ved betalingszoner

Betalingsparkering indføres som udgangspunkt for at regulere trafikken. Ved at opkræve betaling for parkeringen mindskes lysten til at anvende en parkeringsplads i længere tid end nødvendigt. Dermed sikres en større udskiftning i parkeringen og en bedre udnyttelse af de pladser, der er til rådighed.

Priserne fastsættes normalt ud fra et ønske om at sikre tilstrækkelig og ikke for stor kapacitet i parkeringen. Det betyder fx at parkeringen kan være dyrere i dagtimerne, hvor parkeringsbehovet er størst. Alternativt vil prisen også kunne fastsættes ud fra belægningsgraden i et område, som afprøvet med succes i San Francisco.

Betalingsparkering har en dokumenteret effekt på parkeringspresset, trafikniveauet og miljøet. Det er dog vanskeligt at beskrive hvordan betalingszoner generelt påvirker trafikken, da effekterne er meget afhængige af timeprisen, zonen størrelse, parkeringsbehovet, omgivelserne og muligheden for at anvende alternative transportformer.

I Region Hovedstaden er der betalingsparkering bl.a. i København, Frederiksberg, Hillerød og Lyngby. Alle steder er betalingsparkeringen indført for at sikre en løbende udskiftning i parkeringen og reducere pendlerparkering. Som middel til dette er betalingsparkering en god løsning, der virker efter hensigten. Som med alle andre reguleringer udvandes effekten dog i nogen grad når trafikanterne vænner sig til det og betalingszoner bliver mere og mere udbredt.

5.1 Tre typer parkering

Betalingsparkering rammer som udgangspunkt alle typer af bilister, men kan målrettes særlige trafikantgrupper gennem udstedelse af licenser og differentiering af priser over døgnet. Der er grundlæggende tre typer parkering i en by:

- Arbejdspladsparkering
- Byens brug parkering
- Boligparkering

Arbejdspladsparkering kommer fra pendlere og en bys egne borgere, der kører i bil på arbejde. Arbejdspladsparkeringen er langtidsparkering – typisk hele dagen – og rammes der-

for hårdest af betalingsparkering og andre parkeringsreguleringer som fx tidsbegrænset parkering. Arbejdspladsparkering finder sted overalt, men primært i de indre bykvarterer. Det er denne parkering, der politisk ofte ønskes begrænset.

Parkering i forbindelse med byens brug omfatter parkering indkøb, kulturbesøg, gæstebud mv. og er ofte parkering i kortere tidsrum. Parkeringen udgøres af både lokale og byens gæster. Betalingsparkering medvirker til at gøre denne parkering mulig ved at sikre udskiftning i parkeringen. Parkering i forbindelse med byens brug sker typisk i den helt centrale del af byer.

Boligparkering udgøres af byens borgere. Den finder typisk sted om natten og i weekender. I større byer som fx København ses dog en stigende tendens til, at beboerne køber bil for at kunne bruge den i weekenden, men vælger andre transportmidler i hverdagene. Her bliver boligparkeringen derfor meget langvarig og forhindrer parkeringsarealerne i at kunne bruges til arbejdspladsparkering og parkering til byens brug. Boligparkering finder typisk sted i boligkvarterer umiddelbart uden for den centrale bykerne.

Betalingsparkering er et effektivt middel til at begrænse parkeringen for en eller flere af de nævnte typer parkering. Typisk udsteder der kommunale myndigheder licenser til beboer i forbindelse med etablering af betalingszoner. Dermed rammes de ikke af betalingskravet, der uden problemer kan fastsætte tilstrækkeligt højt til at arbejdspladsparkeringen reduceres til det ønskede niveau. Parkering relateret til den almindelige brug af byen rammes også af betalingen, men accepterer i højere grad betaling fordi de parkerer i kortere tid og ofte kun lejlighedsvis. Det vil også være muligt, at reducere betalingen om aftenen, og dermed gøre det lettere for besøgende af anvende bil.

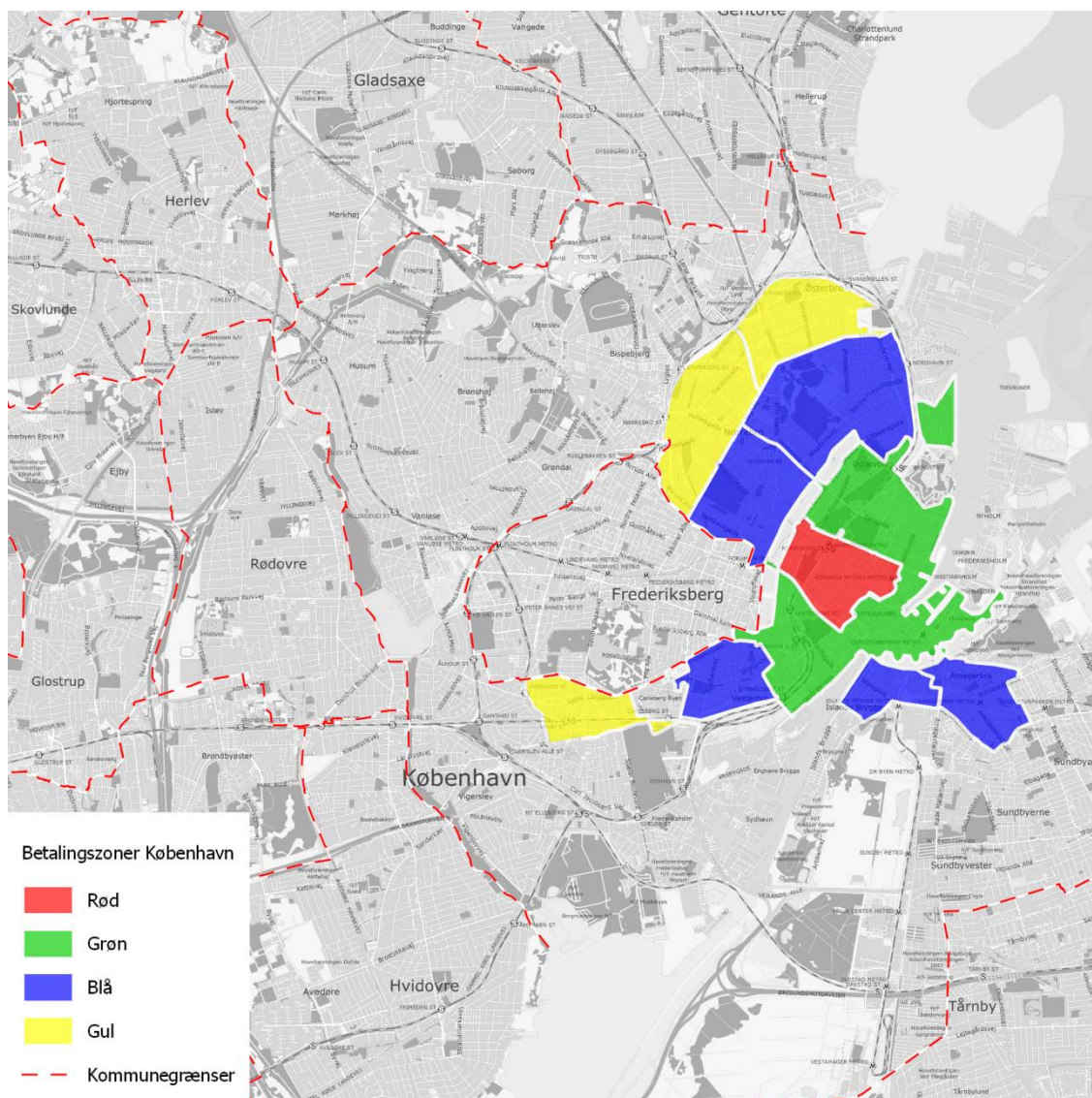
5.2 Randzoneproblemer

Når der indføres betalingsparkering har zonen en vis udstrækning og en skarp grænse. Ved områdets grænse vil der være et skel mellem betalingsparkering og gratis parkering. Det betyder, at nogle bilister, der hidtil har parkeret inden for betalingsområdet tæt ved grænsen, nu i stedet vælger at parkere i det gratis område. Det vil medføre et øget parkeringspres i dette område, samtidig med at der sker aflastning af parkeringspresset i betalingszonen. Denne effekt i randzonerne i forbindelse med betalingsparkering er velkendte, og ses bl.a. i København.

Hvor store problemer, der opnås pga. randzoneeffekter er vanskelige at forudsæ generelt, men er mulige at anslå på baggrund af følsomhedsanalyser af forskellige betalingsniveauer. Størrelsen af randzoneproblemer afhænger af prissætningen, parkeringsudbuddet uden for betalingszonen, trafikanternes gangafstand ved parkering uden for zonen mv.

I en konkret situation er det trafikanternes afvejning af betalingen i forhold til det ekstra tidsforbrug ved at parkere uden for zonen og længere væk fra deres mål, der afgør omfanget af parkering, der flyttes til området umiddelbart udenfor zonen.

Som eksempel på randzoneproblematikker kan anvendes betalingsparkeringen i København. På figur 1 ses de københavnske parkeringszoner.



Figur 1. Parkeringszoner i København.

I rød zone i Indre By i København koster det 35 kr. i timen at parkere. Nogle trafikanter accepterer denne betaling, og parkerer tæt på deres mål. Andre er villige til at betale, men ikke den høje pris. De parkerer i stedet i grøn zone til 19 kr. i timen, og går lidt længere til deres mål. En tredje gruppe parkerer endnu længere væk og tager bus eller Metro det sidste stykke vej frem til deres mål. Her betales samlet set endnu mindre, mens den samlede rejsetid forøges. Begge grupper medvirker til at skabe problemer i randzonerne uden for en given betalingszone, blot på forskellige måder.

Det forsøger Københavns Kommune at imødekomme ved at have flere niveauer af betalingszoner, hvor priserne gradvist falder jo længere fra Indre By man kommer. Særligt for at undgå pendlerparkering ved stationer indfører man nu en fjerde kategori af betalingszoner –

gul zone – der dækker ydre brokvarterer og lignende byområder. Med betalingszoner i en stadig større del af kommunen rykker randzoneproblematikken tættere på nabokommunerne, der dermed måske vil opleve pendlerparkering i forbindelse med arbejdspladser i København.

For hver ny udvidelse af området for betalingsparkering bliver problemerne dog mindre og mindre. I København er der i rød zone et stort parkeringspres, høje takster på 35 kr. i timen og generel dårlig fremkommelighed. Der er derfor mange gode grunde til at stille bilen inden man kommer ind i den centrale by. I gul zone er der mindre pres på trafik og parkering, ligesom timeprisen kun er 9 kr. Derfor er der ikke i samme grad et incitament til at parkere i randzonen uden for betalingsområdet. Man kan populært sige, at et færre antal bilister vil mene det er besværet værd.

Vi vurderer derfor ikke, at indførelsen af gul zone vil medføre væsentlige randzoneeffekter, og de effekter, der kommer, vil være i Københavns Kommune. Den nye parkeringszone – gul zone – grænser op til Frederiksberg, som den eneste nabokommune. På Frederiksberg er der i dag parkeringsbegrænsninger, der betyder, at der ikke forventes overflytning af biler fra gul zone.

Ses der på Morten Kabells forslag om at udvide betalingszonen til at gælde hele København, vil randzoneeffekterne opstå i omegnskommunerne. Dermed er der risiko for, at ansatte i virksomheder i Københavns Kommune i stedet vil parkere på den anden side af kommunegrænsen i en omegnskommune.

Problemerne vurderes dog at være begrænsede, idet priserne for at parkere i periferien af Københavns Kommune forventeligt ikke vil blive ret høje og antallet af virksomheder i dette område er yderst begrænset. Denne vurdering er dog under forudsætning af, at Københavns Kommunes nuværende prispolitik for betalingszoner fastholdes. Sker der et politisk skift i brugen af betalingsparkering med markante prisstigninger til følge, vil dette billede kunne ændre sig, og dermed vil både randzoner og stationsnære områder i omegnskommuner kunne blive belastet af pendlerparkering.

I givet fald vil omegnskommunerne også kunne indføre betalingszoner for at reducere problemerne, men vi mener det er en usund tendens, hvis man på den måde forsøger at løse problemer ved symptombehandling frem for at løse det grundlæggende problem. Som tidligere nævnt kræver det en samlet regional planlægning, hvor betalingsparkering er et af midlerne sammen med andre tiltag, hvor en styrkelse af den offentlige transport også indgår. I den sammenhæng er det også vigtigt at se på pendlingen som en del af samfundets virke, og ikke som et problem, der skal fjernes. På den måde undgås det også, at enkelte kommuner – bevidst eller ubevidst – modarbejder hinanden med forskellige tiltag, ligesom arbejdspladser lettere kan fastholdes i regionen.

6. Opsamling

Betalingsparkering har typisk været brugt til at fastholde et givent trafikniveau, men fremadrettet vil det også være en løsning til at reducere trafikken og medvirke til at sikre de miljø- og klimamål, som både kommuner og Region Hovedstaden har. Københavns Kommune bruger allerede i dag betalingsparkeringen som andet end trafikregulering, og med de

nye og evt. kommende udvidelser af betalingsområdet ønsker man at begrænse pendlertrafikken til glæde for miljøet og trafikken på kommunens veje.

En så omfattende brug af betalingsparkering direkte målrettet pendlere fra andre kommuner påvirker ikke kun København, men potentielt også omegnskommuner og øvrige kommuner, hvor pendlerne bor. Det er dog vores samlede vurdering, at betalingszonerne i København kun vil have begrænset betydning for trafikken uden for Københavns Kommune.

6.1 Påvirkning af trafikken

Betalingsparkering vil typisk reducere mængden af trafik. Dels mindskes parkeringssøgetrafikken, dels vil nogle trafikanter undlade unødvendige ture eller benytte andre transportmidler. Som nævnt vil betalingszoner også kunne flytte trafik i randzonerne, så trafik fra betalingsområdet flyttes til det gratis område

En udvidelse af betalingsområdet i København vil derfor potentielt kunne øge trafikken i randzoner i omegnskommuner samt i områder ved stationer i de kommuner, der har togforbindelser mod København. Omvendt vil en øget brug af betalingsparkering i København have den effekt, at flere pendlere vælger af benytte offentlig transport. Det vil nedsætte trafikken i både København og de kommuner, pendlerne kører igennem.

Generelt vurderer vi, at gul zone og en evt. yderligere udvidelse af betalingsområdet i Københavns Kommune, ikke mærkbart vil påvirke trafikken i omegnskommunerne eller i regionen som helhed. En udvidelse af betalingsområdet til kommunegrænsen vil kunne medføre mindre lokale trafikpåvirkninger i omegnskommunerne.

6.2 Påvirkning af fremkommelighed

Generelt reducerer betalingsparkering trafikken på vejene, og dermed vil der ske en forbedring af fremkommeligheden. Det kan både være lokalt, hvor betalingen indføres, og regionalt, hvis betalingsparkering flytter flere pendlere fra bil til cykel eller offentlig transport.

Lokalt vil der kunne ske en forringelse af fremkommeligheden, hvis betalingszonerne får flere til at parkere i randzonerne uden for betalingsområdet og ved stationer. Dette er bl.a. set i København, hvor boligområder ved Metrostationer har været belastet af pendlerparkering.

Disse problemer løses til dels ved indførelse af gul zone, men har tidligere været søgt løst ved etablering af tidsbegrænset parkering. Tidsbegrænset parkering, som fx 3 timer i dagtimerne på hverdage, holder pendlerne væk, men muliggør gæsteparkering samt beboernes egen parkering om aftenen og i weekenden. Tidsbegrænsning er dermed et effektivt middel mod pendlerparkering, der ikke rammer de lokale beboere og besøgende.

6.3 Påvirkning af miljøet

Betalingsparkering kan anvendes til at regulere den parkeringssøgende trafik, og med den nye vejlov fra 2014 er der lagt vægt på, at betalingsparkering også kan indføres ud fra et miljømæssigt hensyn. Dermed har kommunerne fået et redskab til at favorisere miljøvenlige køretøjer og åbent italesætte at man ønsker at reducere pendlertrafikken.

Det giver mulighed for at stille elbiler, delebiler mv. bedre end andre køretøjer, ligesom en generel høj pris for parkering kan reducere biltrafikken til glæde for andre transportmidler som tog, bus og cykel, der dermed bliver mere attraktive. På den måde anvendes betalingen som et middel til at øge andelen af miljøvenlige transportmidler. Det kræver dog, at de alternative transportformer som cykling og offentlig transport kan løfte opgaven, og ses som et attraktivt alternativ. Ellers vil betalingen blot være en afgift på biltrafikken.

Betalingsparkering må dog antages generelt reducere biltrafikken og dermed vil der også overordnet set opnås en miljøgevinst. Lokalt kan betalingsparkeringen flytte trafik, og dermed vil der også kunne ske en forværring af miljøet lokalt fx i en randzone, hvor et øget trafikpres vil medføre en øgning af trafikstøjen og luftforureningen samt en forringelse af trafiksikkerheden.

6.4 Påvirkning af vækstmuligheder

Det er ønskeligt, at bevare og udbygge et aktivt butiks- og erhvervsliv. Virksomheder sikrer omsætning og arbejdspladser, og er generelt at betragte som et aktiv. Betalingsparkering betyder, at biltrafikken stilles dårligere, hvilket kan betyde, at grundlaget for kunder og medarbejdere forringes med indtægtstab for virksomhederne til følge.

Hvorvidt dette faktisk er et problem afhænger af betalingens størrelse i forhold til den attraktionsværdi, den enkelte virksomhed eller butik har. I større handelscentre som København og Lyngby vurderes det, at betalingsparkeringen ikke har nogen negativ effekt. Tværtimod kan betalingen her medføre en større udskiftning i parkeringen og dermed tiltrække flere kunder.

Omvendt vil det for mindre lokale butikker i en omegnskommune kunne være problematisk, hvis der her blev indført betalingsparkering. Betalingsparkeringen kan fx tænkes indført, hvis udvidelsen af betalingsområdet i København flytter pendlerparkeringen til omegnskommunerne. Betalingsparkering ved en mindre lokalbutik vil måske få færre forbipasserende bilister til at stoppe, hvilket kan have stor effekt på butikkens omsætning. Som et middel til at undgå dette vil tidsbegrænset parkering kunne anvendes. Det sikrer kunder gratis parkering.

Medarbejdere i virksomheder rammes af både betalingsparkering og tidsbegrænsning. Det betyder, at virksomheder i omegnskommuner kan blive ramt af en udvidelse af betalingsområdet i København. Det vurderes, at disse effekter vil blive begrænsede, men i kommunernes indbyrdes konkurrence om at tiltrække virksomheder, kan det have betydning.