

*Herlige*  
**HORSENS**  
*Oplevelser og Dynamik*



*P*arkeringsstrategi

*April 2007*



# Indholdsfortegnelse

	Side
<b>INDLEDNING OG RESUMÉ</b> .....	<b>3</b>
<b>PARKERINGSFORHOLD I MIDTBYEN</b> .....	<b>5</b>
1.1    34.000 PARKERINGER PR. DAG I MIDTBYEN .....	5
1.2    MIDTBYENS 7.700 PARKERINGSPLADSER .....	7
1.3    SELV PÅ DE TRAVLESTE TIDSPUNKTER ER DER LEDIGE P-PLADSER.....	12
<b>UDVIKLING OG FREMTIDIGE BEHOV</b> .....	<b>16</b>
1.4    EFTERSPØRGSLEN ER ØGET DE SENERE ÅR .....	16
1.5    HORSENS BYCENTRUM SKAL UDBYGGES OG UDVIKLES .....	17
1.6    EFTERSPØRGSLEN VIL FORTSAT STIGE .....	19
<b>PARKERINGSSTRATEGI</b> .....	<b>21</b>
1.7    EN EFFEKTIV UDNYTTELSE AF P-PLADSERNE .....	21
1.8    GENERELLE MÅDER AT ØGE UDNYTTELSEN AF P-PLADSERNE.....	22
1.9    FORSLAG TIL KONKRETE TILTAG .....	28
<b>BILAG 1</b> .....	<b>32</b>
<b>BILAG 2</b> .....	<b>33</b>
<b>BILAG 3</b> .....	<b>34</b>

Forslag til parkeringspolitik er  
udarbejdet af Horsens Kommune  
i samarbejde med TetraPlan a/s

Januar 2006



## INDLEDNING OG RESUMÉ

Horsens Kommune er inde i en rivende udvikling. Det ses på byggeaktiviteten, det stigende indbyggertal og den stigende omsætning i byens butikker. Udviklingen i kommunen betyder, at efterspørgslen efter parkeringspladser stiger i Horsens bymidte i de kommende år. I dag er 58 % af de offentligt tilgængelige p-pladser optaget på det travleste tidspunkt - når man ser hele midtbyen over ét. Med det nuværende parkeringsudbud forventes dette tal at stige til 78 % i år 2020.

Der er altså også i fremtiden tilstrækkeligt med p-pladser til at dække behovet, men der kan være brug for at regulere anvendelsen og udbuddet af pladser i forskellige dele af midtbyen.

Parkeringsstrategien skal støtte op omkring målsætningerne for midtbyen, om at Horsens skal være et tiltrækkende, oplevelsesrigt og spændende handelscentrum for byens borgere, gæster og turister. Det betyder, at der skal være gode og varierede indkøbsmuligheder, og et godt udbud af cafeer, restauranter og kulturelle oplevelser. Samtidig er det målsætningen af unødigt (bil)kørsel skal begrænses i midtbyen.

Parkeringsstrategien skal ses i lyset af de omkringliggende byers parkeringsstrategier og -tiltag. Fordi også parkeringsforholdene har betydning for, hvor byens egne indbyggere og indbyggerne fra oplandet vælger at handle. Den største handelsmæssige konkurrence kommer fra Århus, Vejle og Silkeborg. De tre byers parkeringspolitik er derfor kortlagt for at give et vigtigt input til, hvilke tiltag Horsens Kommune skal tage i brug for på den ene side at opnå de trafikale fordele af at bruge parkeringspolitikken som reguleringsværktøj og på den anden side at opretholde en handelsmæssig god balance til de omkringliggende større byer.

Som parkeringsstrategi foreslås følgende målsætning for Horsens bymidte:

*at sikre en bedre og mere effektiv udnyttelse af de eksisterende p-pladser under hensyntagen til en bæredygtig udvikling*

Det er muligt med de eksisterende p-pladser at imødekomme den øgede efterspørgsel. Det kræver imidlertid en række justeringer og tiltag som f.eks.:

- Udvide betalingszonen mod øst, evt. kombineret med beboerlicenser
- Differentiering mellem pladser til kort- eller langtidsparkering på hverdage og lørdage
- Forhandle med ejere af private pladser om at etablere offentlig adgang for at sikre en bedre dobbeltudnyttelse
- Et parkeringssøgesystem der kan henvise til ledige pladser
- Inddrage nye parkeringspladser der etableres i forbindelse med byomdannelse som reserve på de travleste tidspunkter

Der foreslås følgende målsætning for parkeringsstrategien i Horsens by uden for bymidten:  
*At sikre en optimal udbygning af antal p-pladser ved at tilpasse og/eller styre udbud og efterspørgsel*

Følgende tiltag foreslås iværksat:

- Etablere et sæt normer, der fastlægger hvor mange bilparkeringspladser en bygherre skal etablere ved nybyggeri eller byomdannelse

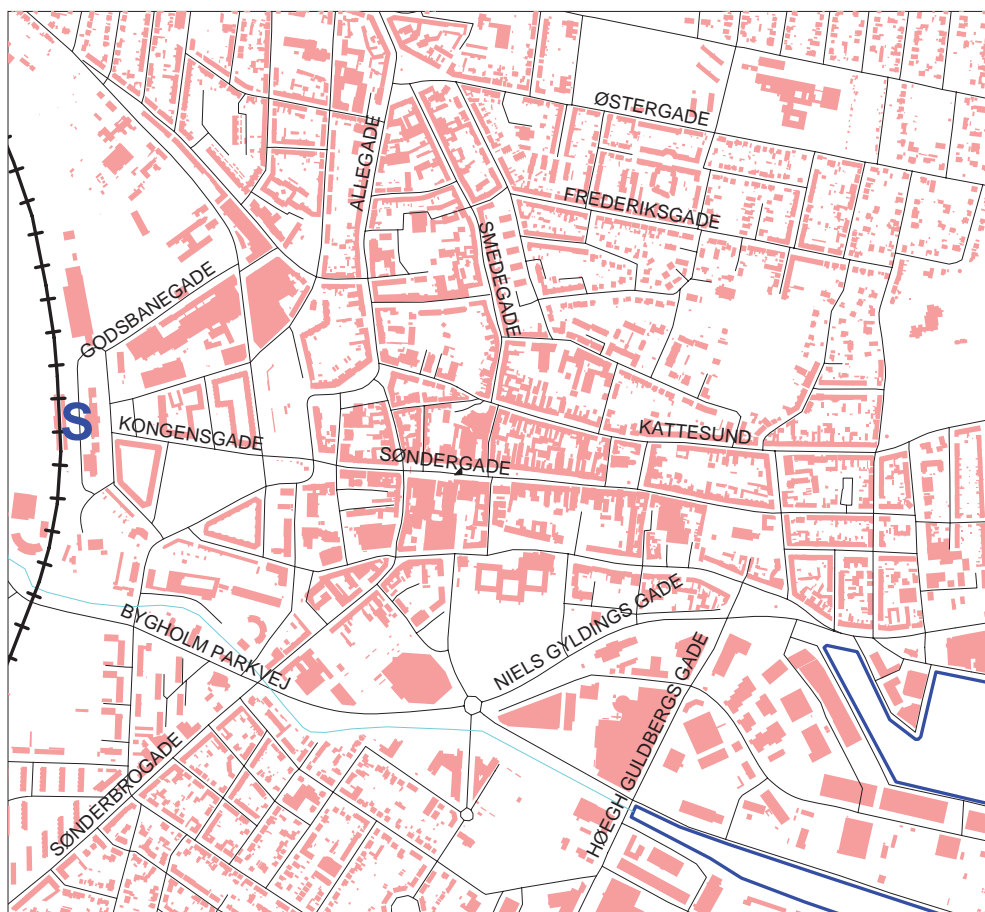
- 
- Etablere et sæt normer for hvor mange cykelparkeringspladser en bygherre skal etablere ved nybyggeri eller byomdannelse
  - Undersøge grundlaget for at etablere en parkeringsfond, hvor en bygherre kan indskyde midler til senere etablering af p-pladser

## PARKERINGSFORHOLD I MIDTBYEN

### 1.1 34.000 parkeringer pr. dag i midtbyen

På en hverdag parkerer mindst 34.000 biler på en af midtbyens 7.700 p-pladser. Det svarer til, at hver parkeringsplads på en hverdag i gennemsnit benyttes af mere end fire personbiler. Som tommelfingerregel er fordelingen således

- 1.700 personbiler, der dagligt parkeres af områdets beboere
- 1.900 personbiler, der parkeres af ansatte der har deres arbejdsplads i midtbyen
- 14.000 personbiler der parkeres af besøgende til butikkerne
- 16.000 personbiler der parkeres af besøgende til kontorer, undervisningssteder, sundhedspleje m.m.



Figur 1. Horsens midtbyen

Når hver p-plads i snit kan bruges af 4 bilister på en dag hænger det sammen med, at behov varierer i tid. Beboerne har størst behov for at parkere i aften- og nattetimerne samt i weekenden. De ansatte lægger størst beslag på pladser i dagtimerne på hverdage. Mens besøgende til byens butikker og andre faciliteter overvejende parkerer i dagtimerne på hverdage samt lørdag formiddag.

De forskellige typer af personer der parkerer i midtbyen har forskellige tolerancer for, hvor langt de er villige til at gå fra deres p-plads til deres endemål. Og det har betydning for hvor stort behovet for p-pladser er inden for de forskellige delområder af midtbyen

- *Beboere* accepterer normalt ikke særligt lange gangafstande mellem parkeringspladsen og deres bolig. I stort set alle dele af bymidten er der beboelse og derfor et behov for tilknyttede parkeringsmuligheder.
- *Pendlere* accepterer normalt lidt længere gangafstand mellem parkeringspladsen og arbejdsstedet. Bilen skal normalt kun parkeres én gang om dagen, og det er sjældent, man har store mængder bagage med på arbejde.
- *Handlende* er typisk ikke villige til at skulle gå langt, hvis de har mange varer at bære på. Det er f.eks.. kunderne til supermarkeder, mens handlende til tøjbutikker eller kunder, der bare skal ”shoppe”, er villige til at gå noget længere. Erfaringer fra svenske byer viser, at afstanden fra p-plads til supermarkedet og frisøren ikke må overstige 300 m. Men der må godt være op til 450 m fra p-pladsen, hvis formålet med turen er at shoppe.

Figur 2 viser, hvor arbejdspladser i og omkring Horsens midtby ligger. Cirklernes størrelse illustrerer antallet af ansatte – jo større cirkel des flere ansatte. Der er en tæt koncentration af arbejdspladser – store som små – overalt i bymidten. Der er derfor behov for langtidsparkeringsmulighed inden for en acceptabel gangafstand i hele området.



Figur 2. Der er en tæt koncentration af arbejdspladser – store som små – overalt i midtbyen. Cirklernes størrelse illustrerer antallet af ansatte – jo større cirkel des flere ansatte, og hver prik illustrerer en arbejdsplads.

Figur 3 viser, hvor butikker og servicevirksomheder ligger. Det er byfunktioner, der trækker mange besøgende. Normalt vil de besøgende ikke have behov for at parkere i lang tid, men de vil i mange tilfælde have et ønske om at komme så tæt på målet som muligt, f.eks. hvis de har meget at bære på. De fleste butikker og servicefunktioner er koncentreret omkring gågaden. Iøjnefaldende undtagelser er de store supermarkeder syd for gågaden: Føtex, Kvickly og Bilka. De har alle deres egne parkeringsområder, som de stiller til rådighed for kunderne.



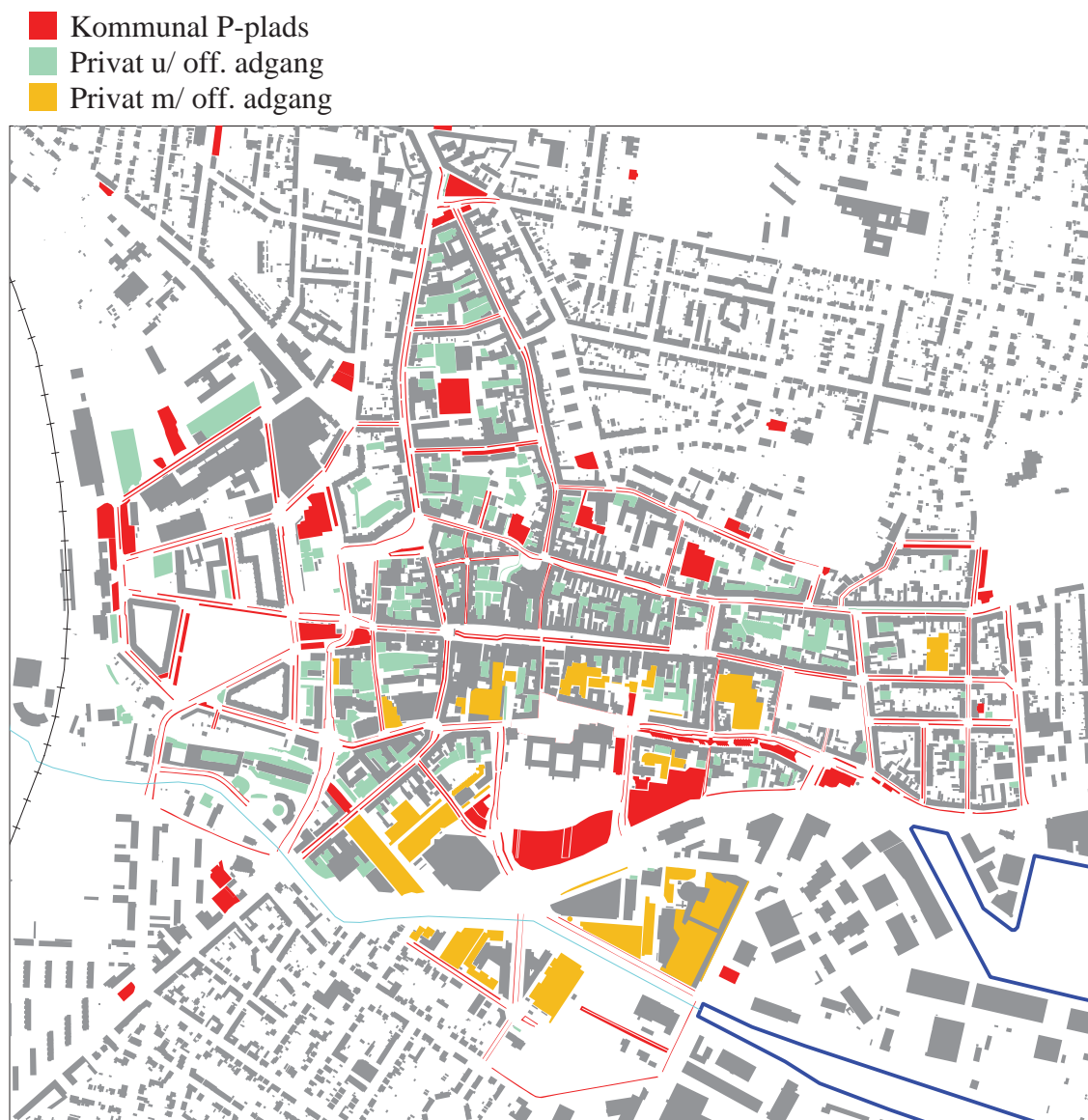
Figur 3. Lokalisering af butikker og servicevirksomhed i Horsens midtby. Cirklernes størrelse illustrerer antallet af ansatte – jo større cirkel des flere ansatte, og hver prik illustrerer en butik eller servicevirksomhed.

## 1.2 Midtbyens 7.700 parkeringspladser

Horsens midtby har ca. 7.700 parkeringspladser, hvoraf

- 17 % er kantstensparkering på kommunale veje
- 22 % er på kommunalt ejede parkeringsområder
- 32 % er på privatejede parkeringsområder med offentlig adgang
- 29 % er på privatejede områder uden offentlig adgang

Både de kommunalt ejede og de private parkeringspladser ligger spredt over hele midtbyen. Figur 4 viser, hvor der ligger parkeringspladser og om de er offentligt tilgængelige. De private p-pladser med offentlig adgang er alle lokaliseret i den sydlige del af midtbyen overvejende i forbindelse med de store indkøbssteder.



Figur 4. Offentlige og private p-pladser i Horsens midtby

Figur 5 viser for de offentligt tilgængelige p-pladser, hvor man skal betale, hvor der er tidsbegrænsninger, og hvor man frit kan sætte sin bil. Betalingsparkeringen ligger i de helt centrale bydele - tæt omkring gågaden og omfatter både private og kommunale pladser. Parkeringspladser med tidsbegrænsning ligger overvejende syd for gågaden, og de findes såvel tæt på gågaden som lidt længere væk. Det er overvejende på de private parkeringspladser, der anvendes tidsbegrænsninger.

- Betaling
- Tidsbegrænset
- Ingen begrænsning



Figur 5. Parkeringsrestriktioner på offentligt tilgængelige p-pladser i midtbyen.

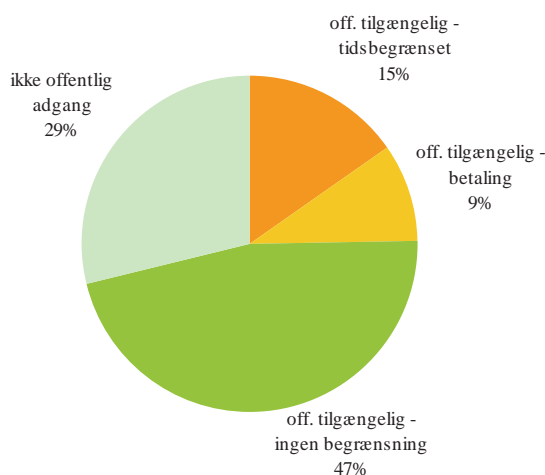
De 7.700 p-pladser i centrum af Horsens fordeler sig som vist på figur 6. Knap halvdelen – ca. 3.600 pladser - er offentligt tilgængelige uden nogen former for restriktion. Heraf er ca. en tredjedel privatejede. Resten af parkeringspladserne i midtbyen er underlagt forskellige former for begrænsninger.

Ca. 2.200 pladser er privatejede og kan kun benyttes af beboere eller ansatte, der har licens eller parkeringsbevis til området.

Ca. 1.200 pladser er underlagt tidsbegrænsninger. 22 % af disse findes på kommunale veje (kantstensparkering), 14 % på kommunalt ejede parkeringsområder og resten på privatejede parkeringsområder med offentlig adgang. De hyppigst anvendte tidsrestriktioner er to timer (57 %) og én time (35 %). Derudover forekommer tidsbegrænsninger på 15 minutter, ½ time samt 3 timer.

Ca. 700 pladser skal man betale for at holde på. Alle offentligt tilgængelige parkeringspladser i midtbyen er omfattet af betaling, hvad enten de er privatejede eller kommunale. På de offentlige pladser er taksten 7,50 kr. pr. time i tidsrummet kl. 9-17 på hverdage og kl. 9-13 på lørdage. På andre tidspunkter er det gratis at sætte bilen. 19 % af betalingspladserne er kantstensparkering på kommunale veje, 43 % ligger på kommunalt ejede parkeringsanlæg og resten er på privatejede parkeringspladser.

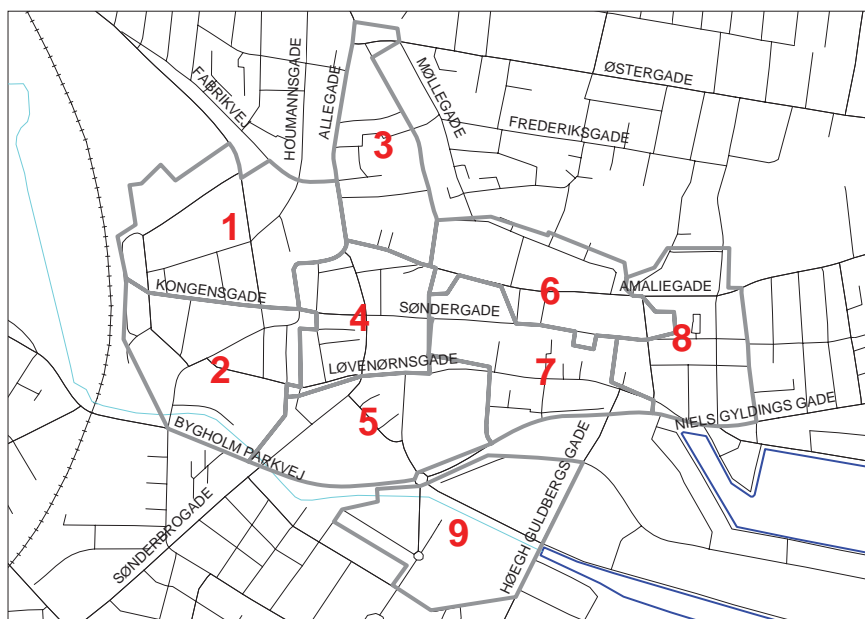
**P-pladser - Alle zoner**



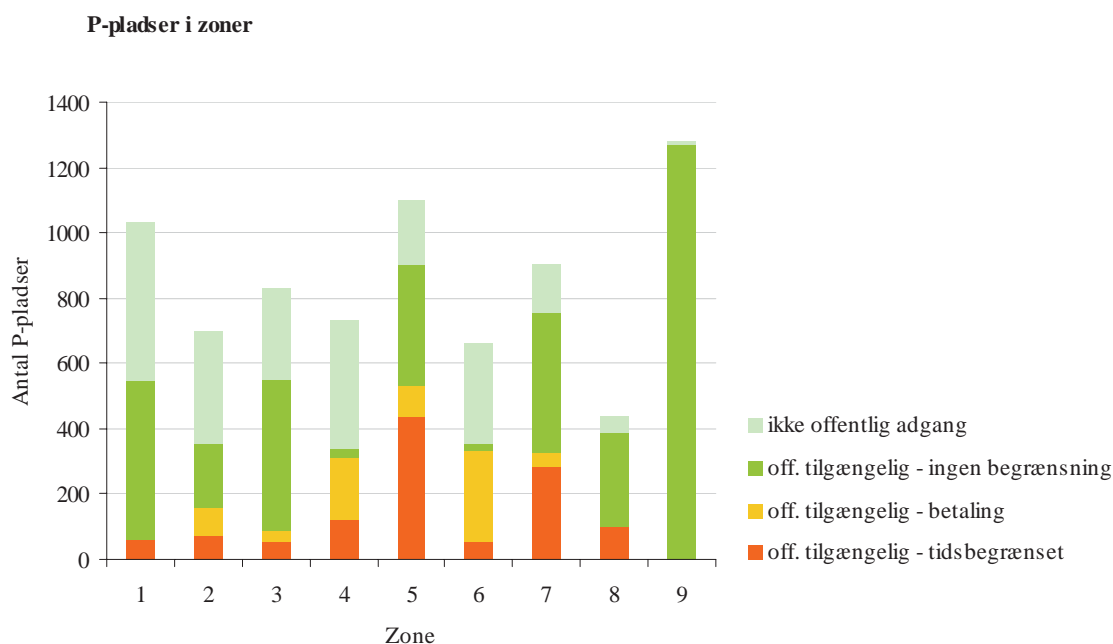
*Figur 6. Fordeling af typer af parkeringspladser i Horsens midtby*

### **Byens mange faciliteter**

Såvel antal som typer af parkering varierer i forskellige dele af Horsens midtby. I det følgende beskrives kort de enkelte områder mht. parkeringsbehov og – udbud. Figur 7 viser den anvendte opdeling af bymidten i 9 zoner. Figur 8 viser parkeringspladsudbudet i zonerne.



Figur 7. De 9 zoner anvendt til parkeringsundersøgelsen i Horsens



Figur 8. Fordeling af typer af parkeringspladser i de 9 zoner i Horsens bymidte

Zonerne 1 og 2, umiddelbart øst for stationen, er overvejende boligområder med mange etage- og rækkehuse. Syd for stationen ligger kontorarbejdspladser samt mindre erhvervsvirksomheder. Nordøst for stationen ligger de store byomdannelsesområder ”Slagterigrunden” og ”Godsbanearialet”. I overensstemmelse med områdets karakter er der mange private parkeringspladser uden offentlig adgang. Ved Vitus Berings Plads, der er omfattet af zonerne, er man i betalingsområdet. Endelig er der enkelte parkeringspladser omfattet af tidsrestriktioner bl.a. ved stationen.

*Zone 3*, nord for bykernen, minder om zonerne 1 og 2 med overvejende boliger, enkelte butikker og forskellige former for erhverv. Zonen rummer en del offentligt tilgængelige parkeringspladser - mange dog i en afstand fra gågaden, der gør dem mindre attraktive for handlende i bycentrum.

*Zonerne 4 og 6* er omkring det centrale gågadeområde. Her ligger etagebebyggelse med blandet anvendelse. Gågaden har butikker i gadeniveau og liberale erhverv og boliger ovenover. I disse zoner er en meget stor andel af parkeringspladserne ikke offentligt tilgængelige. Beboere og erhverv sikrer sig på denne måde, at det er muligt at få en parkeringsplads tæt ved boligen eller arbejdspladsen. Området er så attraktivt parkeringsmæssigt, at man kan forvente, at mange besøgende vil sætte bilen her, hvis de fik mulighed for det. De offentligt tilgængelige pladser er næsten alle omfattet af betaling og/eller tidsbegrænsninger.

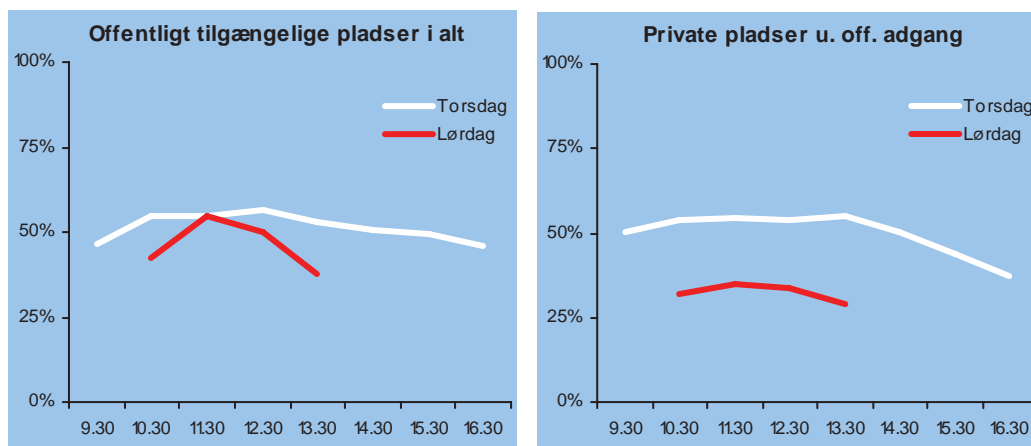
*Zonerne 5 og 7* ligger overvejende syd for gågaden. Det er blandet bolig- og erhvervsområde, og rådhuset ligger her. Syd og sydøst for rådhuset er der to større parkeringsområder med mulighed for gratis parkering uden tidsbegrænsninger. I området er endvidere en del privatejede pladser med én eller to timers parkering.

*I Zone 8* i periferien af bykernen er kun en begrænset del af p-pladserne underlagt restriktioner. Og det gælder både de privatejede og de offentlige pladser. Kantstensparkering er den dominerende parkeringsform i området.

*Zone 9* omfatter bl.a. Bilka, VUC samt en række kontorvirksomheder. En væsentlig del af områdets parkeringsudbud består især af Bilkas parkeringsarealer, der stilles til rådighed for kunderne - gratis og uden tidsbegrænsning.

### **1.3 Selv på de travleste tidspunkter er der ledige P-pladser**

Horsens Kommune gennemførte i juni 2004 en undersøgelse af brugen af byens parkeringspladser. På alle pladser i midtbyen blev belægningen opgjort time for time i dagtimerne på en hverdag og en lørdag. Som man kan se på figur 9 er der en forholdsvis ensartet belægning i dagtimerne på hverdage, både på de offentligt tilgængelige pladser og på pladser uden offentlig adgang. Om lørdagen derimod topper efterspørgslen ved middagstid på de offentligt tilgængelige pladser, samtidig med at der er en forholdsvis stor ledig kapacitet på pladser uden offentlig adgang.

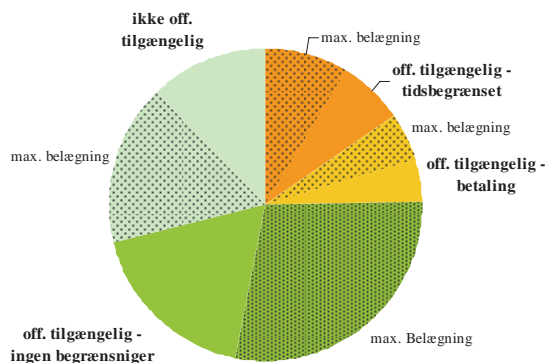


Figur 9. Belægning på forskellige tidspunkter af dagen og ugen

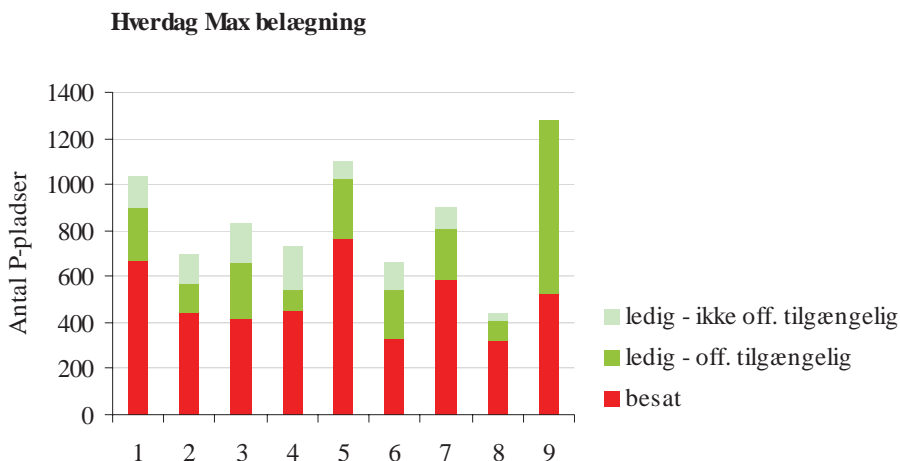
Efterspørgslen efter p-pladser varierer mellem forskellige områder i byen og mellem forskellige former for parkeringstilbud. I figur 10 er for en hverdag vist, hvor stor den maksimale belægning er på forskellige parkeringstyper. I figur 11 er vist, hvordan den varierer imellem forskellige zoner. I figur 12 og figur 13 er tilsvarende vist for en lørdag.

Samlet set er der i bymidten ikke nævneværdige problemer med parkeringskapaciteten. Der er, samlet set, en stor merkapacitet på næsten alle former for parkering. Lørdag formiddag er der dog på visse tider næsten fuldt besat på de tidsbegrænsede pladser.

Max belægning - hverdag

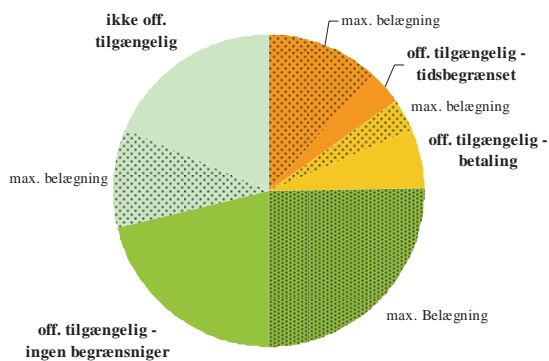


Figur10. Maksimal belægning på parkeringspladser i midtbyen på en hverdag

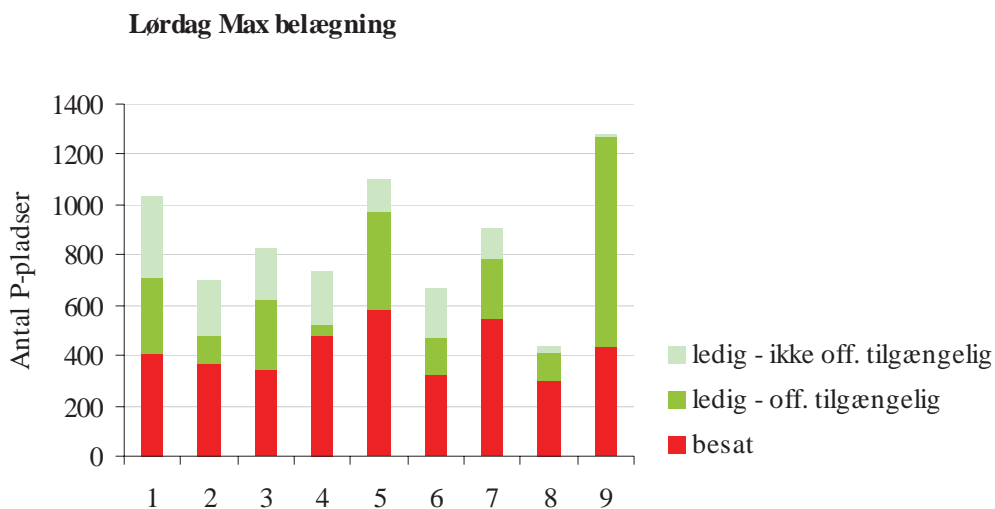


Figur 11. Maksimal belægning på en hverdag i zonerne

### Max belægning - lørdag



Figur 12. Maksimal belægning på parkeringspladser i midtbyen på en lørdag



Figur 13. Maksimal belægning på en lørdag i zonerne

Der er ledige pladser (restkapacitet) i alle områderne - nogle mere end andre. I zone 4, centralt i bymidten, er der tidspunkter på en hverdag, hvor det kan være vanskeligt at finde en ledig offentlig tilgængelig parkeringsplads. I zone 8 er der tilsvarende tidspunkter med høj belægning på hverdage. Når zone 8, der ligger lidt perifert i forhold til gågaden, har så stor udnyttelse af parkeringspladser, kan det have en sammenhæng med, at de restriktionsfrie pladser her trods alt ligger forholdsvis tæt på gågaden. Det kan også være udtryk for en begrænset kapacitet, hvor pladserne fyldes op af områdets beboere og pendlere.

På lørdage er presset yderligere forstærket på de offentligt tilgængelige og centralt beliggende parkeringspladser, hvilket afspejler sig i, at også zonerne 4 og 6, begge med mange pladser tæt på gågaden, er pænt belagt. Til gengæld er der på lørdage en stor restkapacitet på pladser uden offentlig adgang i zonerne 1-7.

### ***Der er forskel på behovet for p-pladser fra område til område***

De generelle opgørelser dækker over, at sammensætningen og benyttelsen af de forskellige typer af parkeringspladser er forskellig rundt om i byen.

De fleste *tidsbegrænsede pladser* ligger i zonerne 5 og 7, hvor der på hverdage er mange ledige pladser af denne type. Om lørdagen er belægningen væsentlig større, og restkapaciteten begrænset særligt i zone 7.

*Betalingspladserne* ligger overvejende i zone 4 og zone 6, hvor sidstnævnte på hverdage har en pæn restkapacitet af denne parkeringstype. Lørdag er presset på pladserne i en kortvarig periode større, men der er fortsat en pæn restkapacitet i zone 6. Samtidig er betalingspladserne i zone 5 ikke så benyttede om lørdagen som på hverdage, hvorfor der her også er en pæn restkapacitet lørdag formiddag.

Bortset fra zonerne 4 og 6, hvor de fleste pladser er underlagt restriktioner, finder man *offentligt tilgængelige pladser uden restriktioner* i alle andre områder af byen. Bilka tegner sig for en stor del af disse pladser. I zone 9, hvor Bilka ligger, er der hverken på hverdage eller lørdag problemer med kapaciteten. På intet tidspunkt er bare halvdelen af pladserne besat. Derimod er der i zone 5 på hverdage tidspunkter, hvor de offentligt tilgængelige pladser uden tidsrestriktioner er fuldt belagt. Det er formentlig er tegn på, at pendlere til midtbyen finder pladserne i zone 5 attraktive.

*Private parkeringspladser uden offentlig adgang*, som man overvejende finder i zonerne 1-7, har i alle områder en betydelig ledig kapacitet på hverdage og en endnu større restkapacitet om lørdagen.

## UDVIKLING OG FREMTIDIGE BEHOV

### 1.4 Efterspørgslen er øget de senere år

Det fremtidige behov for parkeringspladser i midtbyen afhænger i høj grad af den forventede udvikling i detailhandlen, ligesom udviklingen i og lokaliseringen af boliger og arbejdspladser har betydning.

#### *Detailhandlen*

Udviklingen i detailhandlen er påvirket af forskellige faktorer, bl.a. byudviklingen i Horsens, befolkningsudvikling, udvikling i bilejerskab og udvikling i økonomien (folks købekraft) - faktorer som er indbyrdes afhængige. Derudover spiller udviklingen af strukturen inden for detailhandlen ligeledes en rolle. Følgende forhold forventes at kendetegne den fremtidige udvikling<sup>1</sup>:

- Fortsat stigende koncentration af butikkerne i de største byer, primært inden for udvalgsvarerhandel
- Koncentrationen forventes at ske i byer med mere end 20.000 indbyggere
- Udvalgsvarerbutikker forventes at forsvinde eller blive meget reduceret i byer med færre end 4.000 indbyggere
- Øget kædedannelse inden for udvalgsvarerhandlen og færre, men større butikker
- Stigende internethandel

Udviklingen i detailhandlen i Horsens Kommune har været positiv de seneste år specielt omkring bymidten. På dagligvaresiden steg omsætningen markant fra 2000-2003, ikke mindst på grund af Bilka der åbnede i 2001. I byen uden for bymidten har udviklingen været stik modsat. Og i landdistrikterne har dagligvarehandelen stort set ligget konstant. Udvalgsvarerhandlen blev fra 2000 til 2003 styrket i bymidten på bekostning af byen uden for.

#### *Befolkning*

Befolkningstallet i Horsens Kommune er steget med ca. 10 % de seneste ti år. Det er en cirka dobbelt så stor stigning som landsgennemsnittet. Denne udvikling forventes at fortsætte med en vækst på ca. 4 % fra 2003 til 2008 og ca. 9 % fra 2003 til 2020<sup>2</sup>.

Befolkningsudviklingen i det primære opland, der omfatter kommunerne Brædstrup, Gedved, Juelsminde, Nørre Snede og Tørring-Uldum er steget med godt 5 % i perioden fra 1994 til 2004. I den tilsvarende periode er befolkningen steget med godt 10 % i det sekundære opland - kommunerne Hedensted, Odder og Skanderborg.

I forhold til handelsoplandet i dag forventes der ikke i fremtiden at ske væsentlige udvidelser. Vejle og Silkeborg er begge byer på størrelse med Horsens, som gør det svært at udvide handelsoplandet yderligere mod henholdsvis nordvest og syd/sydvest. Århus har en anden profil på grund af byens størrelse, og i kraft heraf er det ikke sandsynligt at udvide handelsoplandet mod nord.

Den kommende strukturreform, hvor Horsens, Brædstrup og Gedved kommuner sammenlægges, og hvor Horsens Kommune bliver en del af den kommende Region Midtjylland forventes heller ikke at få væsentlig indflydelse på de fremtidige handelsmønstre.

<sup>1</sup> ”Udvikling i region- kommune- og lokalplanlægning for detailhandelsstruktur.” Miljø- og energiministerens detailhandelsredegørelse 2000 til Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg

<sup>2</sup> Danmarks Statistiks befolkningsprognose

### *Befolkningens købekraft*

Befolkningens købekraft og privatforbrug hænger i høj grad sammen med den økonomiske udvikling. Samlet set er dansk økonomi inde i en positiv udvikling med god vækst i produktionen og afdæmpet inflation. Den økonomiske fremgang de seneste år trækkes i høj grad af det private forbrug, der vokser markant som følge af nedsættelse af indkomstskatten fra begyndelsen af 2004, den lave rente og de stærkt stigende priser på ejerboliger.

### *Bilejerskab*

Antallet af husstande med bil i Horsens Kommune er steget med mere end 20 % fra 1991 til 2004. Denne udvikling skyldes primært, at der er kommet flere husstande til, og at andelen af husstande med bil har været stigende som følge af den økonomiske vækst de seneste år. Antallet af husstande med bil forventes fortsat at stige de kommende år.

## **1.5 Horsens bycentrum skal udbygges og udvikles**

Det fremtidige behov for p-pladser i midtbyen vil afhænge dels af den forventede udvikling i den nuværende detailhandel og dels af kommunens planer for udbygning af detailhandlen og for omdannelse af byområder i bymidten.

I Kommuneplanen for 2006-2009 formuleres den overordnede vision således:

*”Sundhed, trivsel, og bedre levevilkår skal gå hånd i hånd med udviklingen af erhvervenes produktionsbetingelser under hensyntagen til natur og miljø”*

Visionerne danner udgangspunktet for målsætninger for udviklingen af Horsens Kommune som by og handelscentrum, der umiddelbart har betydning for udarbejdelsen af en parkeringsstrategi. Målsætningerne formuleres i Kommuneplanen således:

*”Bolig- og erhvervsudviklingen skal fortsat ske ud fra det overordnede decentraliseringsprincip, dvs. at udviklingen spredes over flere forskellige områder”.*

*”...udviklingen på detailhandelsområdet skal være med til at sikre en levende og velfungerende bymidte og ske på et miljømæssigt bæredygtigt grundlag”*

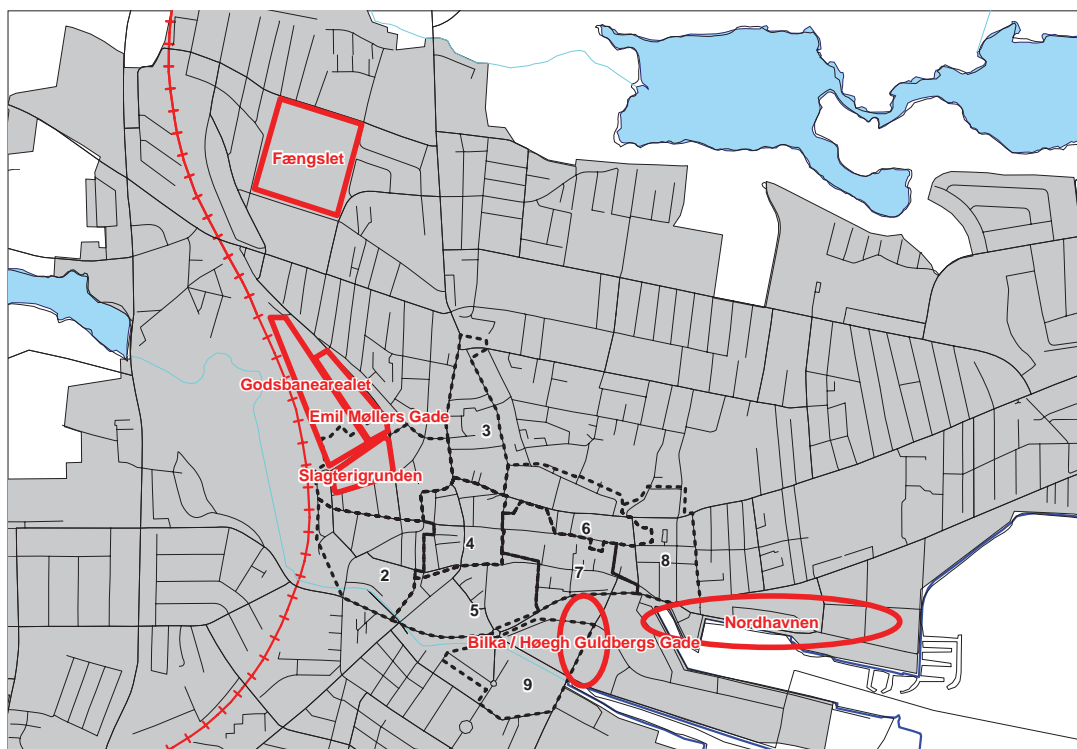
*”...at udbygge Horsens som et tiltrækkende, oplevelsesrigt og spændende handelscentrum med et varieret og alsidigt udbud af indkøbsmuligheder, cafeer, restauranter og kulturelle oplevelser for byens borgere, gæster og turister.”*

Butiksstrukturen skal understøtte kommunens hovedstruktur og styrke detailhandlen i bykernen samtidig med, at der skal opretholdes og udbygges en decentral butiksforsyning i kommunen. Derudover er det Horsens Kommunes mål at gøre midtbyen kønnere og grønnere. På det trafikale område lægges der vægt på at fremme trafiksikkerheden og forbedre den kollektive trafik.

De konkrete byudviklingsplaner vil påvirke behovet for parkering i fremtiden. Der er i øjeblikket følgende planer, der har betydning for det fremtidige parkeringsbehov – se figur 14:

- Horsens Hus-grunden med biograf, butikker, kontorer og undervisningsfaciliteter

- Slagterigrunden, godsbanearialet og arealerne omkring Statsfængslet, Høegh Guldbergs Gade og Nordhavnen der tilsammen vil kunne rumme godt 1.000 boliger samt cirka 180.000 m<sup>2</sup> til liberale erhverv og offentlige formål
- Rammerne for detailhandelsudbygning, med yderlige udbygningsmuligheder på 10.000 m<sup>2</sup> frem til 2013
- I Stensballe, Tyrsted, Torsted og ved Byholm Sø planlægges nye boligområder
- I Hatting, Lund og Egebjerg er der udlagt arealer til erhvervsformål.



Figur 14. Her er der planer om byomdannelse i Horsens By

Parkeringsbehovet har også sammenhæng med udviklingen i behovet for beboerparkering, i behovet for at pendlere kan sætte deres bil og i udviklingen i detailhandlen.

Der kan forventes en stigning i behovet for beboerparkering, men da det er en efterspørgsel, der overvejende retter sig mod de tidspunkter, hvor der er rigelig p-pladskapacitet, vil det kun i begrænset omfang bidrage til at øge belastningen på de kritiske tidspunkter.

Det er vanskeligt at forudsige, om der vil komme en øget efterspørgsel efter p-pladser i midtbyen. Hjemmearbejdspladser, samkørsel og evt. flere, der cykler eller bruger kollektiv trafik er forhold, der trækker den ene vej. Øget detailhandel og øget bilejerskab er forhold, der trækker den anden vej. I det følgende forudsættes, at der i forbindelse med etablering af nye arbejdspladser vil blive anlagt p-pladser svarende til behovet. Og at de nye arbejdspladser altså ikke vil øge presset på de nuværende p-pladser.

## 1.6 Efterspørgslen vil fortsat stige

Det øgede parkeringsbehov relaterer sig altså overvejende til, at der kommer flere kunder i butikkerne, at der kommer flere butikker i midtbyen samt de planlagte byomdannelse.

### *Flere kunder i butikkerne*

Der er i dag cirka 4.200 offentligt tilgængelige p-pladser (zone 3-7 og 9) i Horsens bymidte med tilknytning til detailhandlen. Hvis omsætningen i detailhandlen stiger i samme takt som befolkningen i Horsens Kommune, vil detailhandelsomsætningen stige med 4 % fra 2003 til 2008. Og der vil være behov for ca. 170 ekstra p-pladser – hvis belægningen skal være den samme som i dag. I 2020 kan behovet forventes at være på ca. 380 ekstra p-pladser.

### *Flere butikker i midtbyen*

En udbygning af detailhandlen i bymidten med ca. 10.000 m<sup>2</sup>, som det er beskrevet i Forslag til Kommuneplan 2006-2009, vil betyde, at der er behov for ca. 750 ekstra p-pladser. Skønnet bygger på, at en udbygning på de 10.000 m<sup>2</sup> vil betyde ca. 2.500 ekstra parkeringer på en hverdag, og at en p-plads i bymidten i gennemsnit benyttes 3,3 gange i døgnet af besøgende til detailhandlen.

### *Planlagt byomdannelse*

De planlagte byomdannelse i forslag til kommuneplanen rummer ca. 1.000 boliger og 180.000 m<sup>2</sup> til liberale erhverv og offentlige formål mv. Med en parkeringsnorm på én p-plads pr. bolig og én p-plads pr. 50 m<sup>2</sup> erhverv i midtbyområder, kan det samlede behov som følge af den planlagte byomdannelse opgøres til ca. 4.600 p-pladser.

De planlagte byomdannelse ligger i periferien af eller uden for midtbyen og berører delvist zonerne 1 og 9. I disse to zoner er der i dag en restkapacitet på ca. 1.000 p-pladser med offentlig adgang på hverdage og ca. 1.100 på lørdage.

*Tabel 1. Øget efterspørgsel efter parkeringspladser i Horsens midtby i perioden frem til 2009(20)*

	<b>Antal p-pladser</b>
<i>Horsens bymidte</i>	
Udvikling i eksisterende detailhandel	170-(380)
Udbygning af detailhandel	750
<i>Horsens by uden for midtbyen</i>	
Byomdannelse, boliger	1.000
Byomdannelse, erhverv	3.600

Alt i alt vil være behov for, at der i størrelsesordenen 900-1.100 flere kan parkere på det tidspunkt af dagen, hvor der i forvejen er den største belægning på byens parkeringspladser. I periferien af og uden for midtbyen vil den planlagte byomdannelse betyde et behov for ca. 4.600 p-pladser i forbindelse med boliger og erhverv.

Samlet set vil de nuværende parkeringspladser i midtbyen kunne dække behovet, også med den skitserede udvikling i detailhandlen. Der er en restkapacitet på de mest belastede tidspunkt som vist i tabel 2.

*Tabel 2. Restkapacitet i dag på de tidspunkter, hvor der er flest parkerede biler*

	<b>Antal p-pladser hverdage</b>	<b>Antal p-pladser lørdag</b>
Ledige offentligt tilgængelige pladser i områder i tilknytning til detailhandel (zoner 3-7, 9)	1.800	1.950
Ledige offentligt tilgængelige pladser i hele bycentrum (alle zoner 1-9)	2.250	2.450
Ledige offentligt tilgængelige pladser i hele bycentrum og ledige pladser uden offentlig adgang i områder i tilknytning til detailhandel (zoner 3-7, 9)	2.900	2.850

Kommer der en efterspørgsel med 1.100 flere, der ønsker at parkerer på det i forvejen mest belagte tidspunkt, vil man på hverdage samlet set i hele bymidten gå fra en belægningsgrad på 58 % i dag til 78 %. Inddrages også de ledige private pladser uden offentlig adgang (zoner 3-7, 9), får man samlet set en belægningsgrad på 70 %.

Om lørdagen er der i dag en belægningsgrad på 55 %. Den vil blive på 75 %, hvis der ikke sker ændringer i udbuddet af offentligt tilgængelige pladser. Inddrages ledige pladser uden offentlig adgang, vil der i 2020 være en maksimal belægning på 70 %.

## PARKERINGSSTRATEGI

I det følgende er der opstillet et udkast til en overordnet tostrengt parkeringsstrategi, der knytter sig til midtbyen og til området uden for i sammenhæng med de planlagte byomdannelser.

Den overordnede strategi er ledsaget af beskrivelser af en række virkemidler eller værktøjer, der beskriver de muligheder, kommunen har ved gennemførelsen af strategierne. Virkemidlerne er først beskrevet generelt og derefter mere konkret som forslag til, hvad der kan gøres.



### 1.7 En effektiv udnyttelse af p-pladserne

Med udgangspunkt i kortlægningen og analysen af de eksisterende parkeringsforhold og vurderingen af de fremtidige behov for p-pladser foreslås følgende overordnede parkeringsstrategi:

#### **I midtbyen**

*at sikre en bedre og mere effektiv udnyttelse af de eksisterende p-pladser under hensyntagen til en bæredygtig udvikling*

Som udgangspunkt er der p-pladser nok i midtbyen til at tilfredsstille det forventede fremtidige parkeringsbehov. Strategien lægger derfor ikke op til hverken at etablere eller nedlægge p-pladser i midtbyen, men at søge at udnytte de nuværende pladser bedst muligt til gavn for alle de borgere, der har ærinde i midtbyen.

Som led i strategien kan det overvejes at nedlægge en del af p-pladserne i gadeplan og etablere et tilsvarende antal pladser i p-huse eller kældre for at kunne frigøre areal til anden anvendelse og til at gøre byen mere grøn og behagelig at færdes i.

### **Uden for midtbyen**

*at sikre en optimal udbygning af antal p-pladser ved at tilpasse og/eller styre udbud og efterspørgsel*

Uden for midtbyen vil de planlagte byomdannelser skabe et behov for nye p-pladser. Da der er tale om helt nye byområder, har kommunen mulighed for at gå ind og tilpasse og styre omfang og beliggenhed af de nye p-pladser f.eks. gennem parkeringsnormer og oprettelse af en p-fond.

## **1.8 Generelle måder at øge udnyttelsen af p-pladserne**

Virkemidlerne er i det følgende beskrevet i relation til de to overordnede strategier for parkering henholdsvis i midtbyen og uden for midtbyen.

### **Midtbyen**

Kommunen har flere muligheder for at regulere udbuddet, anvendelsen og placeringen af eksisterende parkeringspladser. Når der er tale om offentligt ejede arealer kan kommunen regulere udbuddet. Parkeringsbekendtgørelser, tidsbegrænsning og betalingsparkering er de mest anvendte, mens licensordninger for beboere og erhvervsdrivende primært benyttes i de større byer.

Nedlæggelse eller begrænsning af kantstensparkerings og parkering på torve og pladser har været udbredt de sidste 20 år. Det betyder, at bilerne nogle steder i byen ikke er så dominerende, som det tidligere var tilfældet. Yderligere bliver der frigjort arealer til andre formål, f.eks. cykelstier og opholdsarealer, eller til at øge kapaciteten i vejnettet.

Regulering af eksisterende private pladser er ikke umuligt for kommunen, men i de fleste byer er det i dag den private ejer, der selv bestemmer hvilken regulering, der skal tages i brug. I nogle kommuner opfordrer man dog ejerne til at følge samme reguleringsform som på de offentlige parkeringspladser, f.eks. ved tidsbegrænsning at følge de samme tidsintervaller.

Når det gælder om at regulere og forbedre udnyttelsen af eksisterende p-pladser kan kommunen tage følgende virkemidler i brug.

#### *1. Bedre udnyttelse af private parkeringspladser*

Der er ca. 4.700 privatejede p-pladser i Horsens bymidte svarende til ca. 60 % af samtlige p-pladser. Cirka 2.200 eller knap halvdelen af de privatejede p-pladser er ikke offentligt tilgængelige.

Ved at gøre en større del af de private p-pladser offentligt tilgængelige er der mulighed for en mere effektiv udnyttelse af den enkelte plads og dermed også et større samlet p-plads volumen. Men det vil kræve, at kommunen går ind og forhandler med de enkelte private ejere med henblik på at finde en fælles løsning, der eventuelt kan indebære udstedelse af parkeringslicenser til beboere og/eller erhvervsdrivende.

Omdannes en række af de ca. 2.200 p-pladser til offentligt tilgængelige korttidspladser eller betalingspladser, evt. i kombination med licenser til beboere og erhvervsdrivende, vil

det – alt andet lige – give en bedre udnyttelse af den enkelte plads. Ulempen ved ordningen – set fra de bilister der tidligere havde eneret på pladserne - er, at de nu ikke kan være sikre på at få en p-plads.

## *2. Dobbeltudnyttelse af eksisterende parkeringspladser*

Forskellige trafikantgrupper har behov for p-pladser på forskellige tidspunkter. Pendlere benytter hovedsagelig p-pladserne i dagtimerne på hverdage, mens beboere ofte har brug for p-pladser i aftentimerne og weekenden. Om lørdagen er der desuden behov for kundeparkering. Parkeringspladser kan f.eks. om dagen bruges af kunder til butikker og om aftenen til biografgængere.

## *3. Bedre indretning af eksisterende parkeringsanlæg*

Ved at målrette p-pladserne til forskellige typer af køretøjer og indrette parkeringsområdet på en mere hensigtsmæssig måde kan der ofte skabes flere p-pladser inden for det samme fysiske område. Der er tale om en billig og effektiv måde at øge antallet af p-pladser på. Det er dog vigtigt, at der tages de nødvendige æstetiske hensyn.

## *4. Nye tidsrestriktioner*

Tidsbegrænsninger er den mest anvendte form for regulering af parkering i de danske byer og benyttes både på offentligt- og privatejede parkeringspladser. Gennem tidsregulering kan man påvirke hvilke bilistgrupper, der anvender pladserne. Omdannelse af langtidsp-ladser til korttidsp-ladser er en måde at sikre en mere effektiv udnyttelse af parkeringspladserne. Omdannelsen tilgodeser ærinde- og kundeparkering og sikrer en høj udskiftning, hvilket kan komme handelslivet til gode. Omvendt begrænses pendlernes parkeringsmulighed. Pendlertrafikken kan ligeledes begrænses ved at indføre parkeringsforbud f.eks. mellem kl. 7.00 og 10.00 på alle offentligt tilgængelige pladser. En sådan løsning skal dog kombineres med en beboerlicensordning, hvis ikke beboerne i området skal rammes af restriktionerne.

I Horsens er 78 % af alle offentligt tilgængelige p-pladser uden tidsbegrænsning. På p-pladser med tidsbegrænsninger anvendes forskellige begrænsninger fra 15 min. til 3 timer, med hovedparten på to timer (57 %) og én time (35 %). Foruden at vurdere om der skal ske en ændring i tidsbegrænsningen på den enkelte p-plads kunne det også overvejes at forenkle begrænsningerne, så man kun opererede med få kategorier f.eks. 15 min, 1 time og 2 timer. Hvis det skal gælde alle p-pladser, vil det kræve, at kommunen bliver enige med de private ejere af p-pladser om en sådan forenkling.

## *5. Flere betalingspladser og eventuelt ændret afgiftsstruktur*

Parkeringsafgifter anvendes, hvor man ønsker at styre efterspørgslen efter parkering eller begrænse den tid, den enkelte bilist benytter pladsen. Effekterne vil bl.a. afhænge af afgiftsniveauet, og i hvilke områder man indfører afgifterne (områdets attraktion). I områder med stor efterspørgsel på parkeringspladserne kan afgifter bidrage til, at nogle finder en gratis parkeringsplads andetsteds i byen. Afgifter kan ligeledes få nogle bilister til at vælge andre transportmidler og dermed mindske belastningen på gaderne. Høje afgifter kan dog have den ulempe, at kunderne vælger at handle andre steder, f.eks. i storcentre, hvor det som oftest er gratis at parkere. Det præcise niveau for betalingen for parkeringen må derfor fastsættes lokalt og afhænge af, hvor attraktivt området er.

Cirka 9 % af p-pladserne i midtbyen er betalingspladser, heraf er cirka 2/3 offentlige og 1/3 private. Prisen er 7,50 kr. pr. time i tidsrummet fra kl. 9-17 på hverdage og kl. 9-13 på lørdage.

Der kan både være tale om at udvide antallet af betalingspladser, ændre på betalingen pr. time og eventuelt differentiere på timesatsen og ændre på tidsrummet for betalingen.

#### 6. *Licenser til beboere og ansatte*

Gennem licenser kan man regulere, hvem der anvender pladserne. Beboerlicenser kan være en løsning i boligområder, der ellers bliver fyldt op af pendlere eller kunder til nærliggende butikker. Beboerlicenserne kan også kombineres med forskellige former for restriktioner for andre bilister såsom tidsbegrænsning og/eller afgiftsbelagt parkering. Fordelene ved at fritage beboerne for afgiftsbelagt parkering i deres boligområde er flere. Det er let at administrere (kun én ordning i området), det er en effektiv udnyttelse af pladserne, der kan benyttes af mange forskellige brugere (anvendes af andre mod betaling, og pladserne er ikke reserverede) og vedligehold kan finansieres gennem den afgiftsbelagte parkering.

Forbeholdes bestemte pladser til beboerne er fordelene, at beboerne kan være rimeligt sikre på en plads (afhængig af hvor mange pladser der reserveres), og at trafikken i området vil blive begrænset til primært at være beboerne. Ulemperne er en ineffektiv udnyttelse af pladserne (andre kan ikke få glæde af pladserne i de timer, beboerne ikke bruger dem), og der er ingen indtjening på pladserne til f.eks. vedligehold.

#### 7. *Parkeringsinformationssystemer*

Forskellige typer af parkeringsinformationssystemer kan anvendes for at gøre det lettere at finde parkeringspladser og mindske unødigt parkeringssøgende trafik. Parkeringsinformationssystemer kan være dynamiske eller stationære. Dynamiske systemer kan, udover at vise vej til pladserne, også oplyse trafikanterne om, hvor der findes ledige pladser (evt. antal). Det gør dette system mere effektivt over for unødigt parkeringssøgende trafik. Stationære informationssystemer (skilte) letter adgangen for trafikanter uden lokalkendskab. Henvisningen skal være klar og entydig, hvis turister og besøgende skal have glæde af dem.

Dynamiske p-informationssystemer er bl.a. indført i Kolding, Aalborg, Århus og Odense. Systemerne er dyre at etablere, og nytteværdien bør derfor nøje vurderes. I Aalborg er ca. 3.000 p-pladser med i systemet. Der er etableret 7 statiske og 23 variable eller dynamiske skilte. Det kostede ca. 5,4 mio. kr. at etablere i 1996, heraf betalte EU ca. 1/3 og de årlige driftsomkostninger beløber sig til 200-300.000 kr. Systemet i Aalborg har betydet et fald på 12 % på de mest belastede p-pladser, 3 % flere ture til City og mindre parkeringssøgende trafik.

#### 8. *Parkeringskontrol*

En parkeringspolitikkes succes afhænger af en effektiv parkeringskontrol. I byer uden eller med mangelfuld kontrol ses hyppigt, at op til halvdelen af parkeringen foregår i strid med de gældende parkeringsregler. En effektiv parkeringskontrol kan derfor i sig selv give en større p-kapacitet, fordi færre vil parkere ud over den tilladte tid.

Parkeringskontrollen i Horsens varetages af kommunen.

#### 9. *Transportplaner for virksomheder*

Med transportplaner for virksomheder kan man systematisk gå ind og påvirke person-, gods- og varetransporten. Gennem en fornuftigt gennemført transportplanlægning, der også omfatter holdningspåvirkning af virksomhedens medarbejdere, kan antallet af bilpendlere begrænses. Der er også store potentialer ved at se på virksomhedernes gods- og varetransport. Erfaringerne med transportplaner for virksomheder er endnu begrænsede i Danmark, men der er meget gode erfaringer fra bl.a. England, Holland og Sverige. Typisk omfatter transportplaner for persontransport:

- Hjælp til at organisere samkørsel blandt medarbejdere
- Måltrettet information om alternative muligheder til pendling i bil

- Fremme af cykeltrafik, f.eks. ved at lave parkerings- og omklædningsfaciliteter
- Bedre kollektiv trafikbetjening af virksomhederne
- Økonomiske tilskud til medarbejdere som cykler/kører kollektivt/samkører
- Begrænse eller styre parkeringsudbudet
- Muligheder for tele- eller hjemmearbejde
- Initiativer i forhold til tjenesterejser



### 10. Placering af boliger og erhverv

Placeringen af forskellige bymæssige funktioner har stor betydning for hvor meget trafik, der tiltrækkes, og dermed også for hvor mange parkeringspladser, der er behov for at etablere. Omvendt kan tilgængeligheden af parkeringen også påvirke, hvordan man vælger at transportere sig. F.eks. har tilgængeligheden til parkering ved arbejdspladsen stor betydning for, om man vælger at køre i bil til arbejde. En bevidst lokaliseringspolitik er en langsigtet strategi, der ikke på kort sigt vil påvirke transportomfanget og transportmiddelvalg, men den kan på sigt have en betydelig effekt, og dermed direkte og indirekte på behovet for parkeringspladser.

### 11. Parkeringsnormer

Normstyringen består i, at der fastlægges retningslinier for hvor mange parkeringspladser, der skal anlægges i forbindelse med ny- eller ombygning. Normerne er ofte differentierede fra bydel til bydel, afhængig af lokalisering eller tilgængelighed med f.eks. kollektiv transport. Normalt er der tale om minimumsnormer, som en byherre pålægges at opfylde for at sikre, at det omgivende område ikke bliver oversvømmet med uønskede parkerede biler. Minimumsregler er normalt meget rumlige. Man kan vælge at operere med parkeringsnormer, der tager højde for områdets kollektive tilgængelighed. Er den kollektive trafikbetjening meget høj, nedskrives f.eks. parkeringsnormen for boligområder med en faktor 0,9.

Parkeringsnormer gælder ikke kun for biler. I Danmark har man (endnu) ikke opstillet vejledende normer for cykelparkering, selv om der i lovgivningen (byggningsreglementerne) stilles krav om, at der udlægges tilstrækkeligt areal også til cykelparkering i forbindelse med ny- eller ombygning.

Selv om p-normerne tilskriver, at man anlægger et bestemt antal pladser afhængig af funktionen, vil man i områder med blandet anvendelse (bolig, erhverv og indkøb) sjældent komme ud for, at pladserne skal bruges på samme tid. Boligparkering er typisk i aften- og nattetimerne samt i weekenden, mens erhvervsparkering er i dagtimerne, typisk mellem kl. 8.00 og 17.00. Derfor kan der opnås besparelser i antallet af pladser ved at tænke i dobbeltanvendelse. Det har en økonomisk fordel, men også en arealmæssig fordel i takt med, at muligheden for udlæg af parkeringsarealer i bymidter mindskes.

I Holland anvender man nedenstående tabel til at fastlægge behovet for parkering på forskellige tidspunkter af døgnet. Tabellen angiver behovet for parkeringspladser på forskellige tider af døgnet til forskellige formål i procent af de vejledende normer. I områder med både boliger og kontorer vil halvdelen af de normerede boligparkeringspladser stå tomme i morgentimerne og kan benyttes af kontorphersonale og erhvervskunder. Det betyder, at det samlede parkeringspladsbehov for området vil være mindre.

*Tabel 3. Hollandske retningslinier for dobbeltudnyttelse. Tallene angiver p-behovet i % af de vejledende normer på forskellige tidspunkter*

<i>Funktion</i>	Arbejdsdag, dagtimer		Aften	Lørdag formiddag	Aften åben (indkøb)
	Morgen	Eftermiddag			
Beboelse	50	60	100	60	75-90
Ældre bolig	80	80	100	80	90
Butikker	30	50-75	5	100	100
Kontorer	100	90-100	5	5	5-10
Servicekontorer	100	100	40	10	15
Kulturelle centre	10	30-40	100	40-60	100
Hospitaler	100	100	10	10	10-30
Uddannelse	100	100	50	5	50
Biblioteker	60	60	100	80	100
Restauranter/underholdning	10	30-40	100	45	100
Kongrescentre	100	100	5	25	5
Gallerier	50	60	5	100	100

I bilag til denne rapport findes forslag til p-normer for Horsens Kommune. Normerne omfatter både bil- og cykelparkering.

### *12. Parkeringsfond*

Kommunerne har mulighed for at oprette en fond således, at en bygherre indbetaler penge for at slippe for at indrette parkeringspladser på egen grund. På den måde kan kommunerne få bedre kontrol over placeringen af pladserne, hvilket kan være attraktivt, specielt i bymidten.

De nuværende regler fastlægger, at parkeringspladserne som udgangspunkt skal placeres så tæt på ejendommen som muligt, men giver mulighed for, at kommunen kan placere parkeringspladserne, hvor de mener, det er hensigtsmæssigt. Det forudsætter dog, at kommunen betinger placeringen af parkeringspladserne ud fra et mål om at begrænse trafikken i området. Etableres pladserne som offentligt tilgængelige, kan kommunen kun opkræve et beløb svarende til halvdelen af omkostningerne hos bygherren. Den anden halvdel må de selv skyde ind. Kommunen er forpligtet til at udmønte pladserne inden for 5 år fra indbeta-

lingen, ellers bortfalder kommunens krav til bygherre. Da parkeringsfonden hovedsageligt bruges i forbindelse med nybyggeri eller skelsættende byomdannelse, vil det have meget lille eller slet ingen effekt i (vel)etablerede områder. Prisen for en parkeringsplads i p-fonden afhænger selvfølgelig af, hvor i byen pladsen skal oprettes, grundprisen det pågældende sted, og hvorvidt pladsen skal etableres i terræn, i parkeringshus eller – kælder.

Erhvervs- og Byggestyrelsen er i færd med at ændre cirkulæret for kommunale parkeringsfonde fra 1994. En endelig bekendtgørelse vedrørende nye regler for de kommunale parkeringsfonde forventes at foreligge første halvår af 2006. Ifølge Erhvervs- og byggestyrelsen er der i udkastet sket en forenkling af reglerne - det skal være en reel mulighed for kommunerne at oprette parkeringsfonde uden for meget administrativt besvær.

Problemet med det nuværende cirkulære er, at arealer til at etablere nye parkeringspladser er få især i midtbyområder, og at bidraget, der i dag opkræves fra bygherre langt fra er nok til at anlægge p-pladser i p-huse og lignende.

Horsens Kommune har tidligere haft en parkeringsfond, men den er blevet afskaffet. Med de forventede nye regler for p-fonde, vil det være oplagt for kommunen at genindføre p-fonden. Det giver nemlig mulighed for mere direkte at påvirke og styre p-udbuddet og sikre f.eks. dobbeltudnyttelse – og dermed flere og bedre p-muligheder – for byens borgere.

### *13. Parkér & Rejs*

Parkeringspladser uden for bymidten kan også være en måde at regulere trafikken og styre bilisterne derhen, hvor de plads- og miljømæssigt belaster mindst. Formålet med Parkér & Rejs er, at pendlere, der bor i forstæderne og kører i bil til og fra arbejde i byen slipper for at skulle ind til byen i bil. Bilen parkeres ved et Parkér & Rejs anlæg i periferien af byen, og kollektiv transport eller cykel tages resten af vejen ind til bymidten.

Parkér & Rejs muliggør, at langtidsparkering flyttes fra bymidten til udkanten af byen, hvor omkostningerne til parkeringsarealer er lavere. Parkér & Rejs bliver dog først benyttet, når der er både tidsmæssige og økonomiske fordele ved at skifte til kollektiv trafik. Det vil sige, at der enten skal være lange køer på indfaldsvejene, strenge parkeringsrestriktioner i midtbyen, eller høje parkeringsafgifter, der gør det økonomisk fordelagtigt at skifte til kollektiv trafik. Desuden har placeringen af Parkér & Rejs anlæggene stor betydning for, om de bliver brugt.

Parkér & Rejs anlæg vil også kunne benyttes som opsamlingssted i forbindelse med samkørsel mellem borgere, der pendler til arbejdspladser i andre byer. Både Horsens og Kolding Kommune har f.eks. etableret samkørselspladser i tilknytning til motorvejen. Erfaringen er, at pladserne i høj grad benyttes.

Parkér & Rejs pladserne kan være gratis eller afgiftsbelagte. En afgift kan evt. dække hele eller dele af billetudgiften til kollektivrejsen. Som et alternativ kan månedskort til det offentlige system erstatte parkeringsafgiften. Der findes eksempler på Parkér & Rejs anlæg, der anvendes til andre parkeringsformål, som f.eks. parkering til idrætsanlæg eller forretninger uden for den almindelige arbejdstid.

## 1.9 Forslag til konkrete tiltag

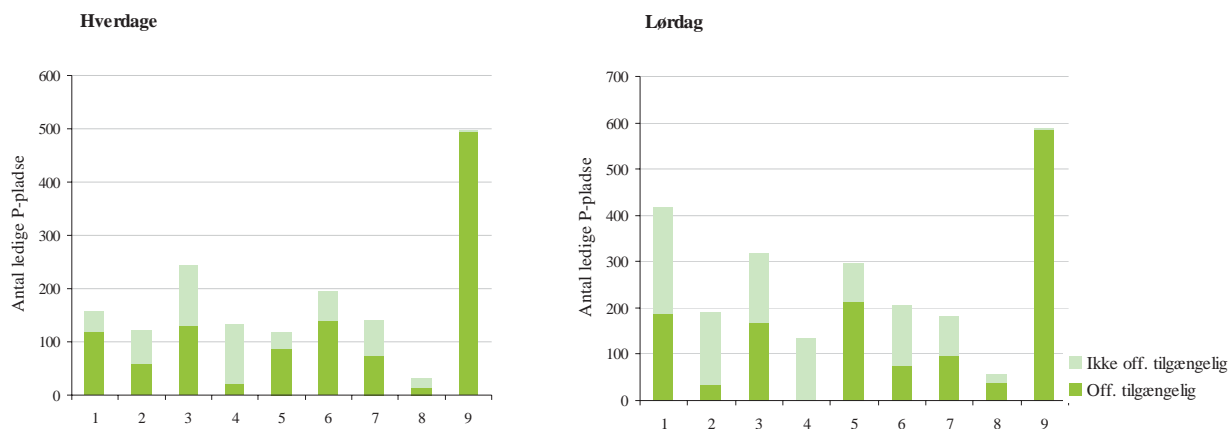
### I midtbyen

Målsætningen for midtbyen - *at sikre en bedre og mere effektiv udnyttelse af de eksisterende p-pladser under hensyntagen til en bæredygtig udvikling* – bygger på, at der samlet set allerede er tilstrækkelig parkeringskapacitet i midtbyen til at rumme den forventede udvikling i de næste 10-15 år. Hvis generne, i form af længere gangafstande og længere tid til at finde en ledig p-plads, skal være mindst mulige kræver det en nøje detailplanlægning af parkeringen i alle dele af bycentrum.

Et øget parkeringspres vil betyde, at nogle kommer til at gå længere. Det gælder især handlende til byens butikker. I dag kan langt de fleste få en plads i en afstand af 100-200 meter fra gågaden. Bliver de nødt til at bruge de fjernereliggende parkeringspladser, vil det betyde gangafstande af størrelsesordenen 250-350 meter. Undersøgelser, f.eks. i Göteborg, tyder på, at dette faktisk er acceptable gangafstande for folk, der vælger at købe ind i bycentre.

Et *p-informationssystem* kan sikre, at bilisterne får nemmere ved at finde de ledige p-pladser, og at et øget pres derfor ikke medfører unødvendig parkeringssøgende trafik. Man kunne f.eks. ved indkørslen på Niels Gyldings Gade skilte med, hvor mange ledige pladser, der er på de to store kommunale parkeringsanlæg syd og sydøst for Rådhuset samt på pladsen ved Kvickly. Det er vigtigt, at også de privatejede, men offentligt tilgængelige pladser indgår i informationssystemet. Hvis alle pladser er optaget, kan informationssystemet henvise til andre ledige parkeringspladser. Ved indkørsel fra øst ad Sundvej kan skilte informere om ledige pladser både i området nord for Søndergade og syd for Søndergade. Er alt f.eks. optaget i området nord for Søndergade, kan bilisten vælge at køre til området syd for Søndergade.

Mange af de øvrige virkemidler i midtbyen er rettet mod en bedre udnyttelse af de eksisterende parkeringspladser. Det er imidlertid ikke det samme, der er behov for i alle dele af bymidten. I de følgende beskrives de enkelte områder. Restkapaciteten af parkeringspladser med og uden offentlig adgang er vist i figur 15. Den beregnes under en forudsætning om, at der maksimalt må være en belægning på 80 % i zonerne – se bilag.



Figur 15. Restkapacitet under forudsætning om en maksimal belægning på 80 %

*Zone 1 og zone 2*, øst for stationen, vil være nogle af de sidste, der bliver udsat for et øget pres på de offentligt tilgængelige pladser, når presset øges i bymidten. De fleste parkeringspladser i området ligger forholdsvis langt fra gågaden. Der er en restkapacitet af offentligt tilgængelige pladser på omkring 200, hvoraf de fleste ligger i zone 1.

I sammenhæng med at en række langtidspadser tæt på midtbyen og Søndergades butikker evt. omdannes til korttidspadser vil de ledige pladser i zone 1 og 2 naturligt kunne opsuge nogle af de pendlere, der vil miste p-muligheder tættere på midtbyen.

De store byomdannelser nordøst for stationen kan ændre det lokale behov for parkering. Hvis der bygges større parkeringsanlæg i forbindelse med byomdannelsen, kan de naturligt indgå som aflastning, når/hvis der er optaget på de attraktive pladser i umiddelbar nærhed af gågaden. P-informationssystemet kan her bruges til at vise hen til de ledige pladser. Det forudsætter, at der laves aftaler med bygherrerne om, at pladserne må bruges af offentligheden, f.eks. uden for arbejdstiden.

*Zone 3* har samlet set masser af ledig kapacitet, både på hverdage og lørdage og både på offentligt og ikke offentligt tilgængelige pladser. Områdets større parkeringspladser vil derfor kunne fungere som aflastning på de tidspunkter, hvor parkeringsefterspørgslen er størst. Områdets pladser kan indgå i et trafikantinformationssystem, der henviser til ledige parkeringspladser.

*I zonerne 4 og 6* er der praktisk taget ingen restkapacitet på de offentligt tilgængelige pladser. Efterspørgslen vil stige her. Den kan delvist styres som nu via tidsrestriktioner og betaling. Vælger man at benytte størrelsen af betalingen som et styringsinstrument, er det netop her, prisen skal være højest. Der er nogle ledige pladser, som dog hurtigt vil blive fyldt op. Herefter kan man vælge at henvise til parkeringspladser i andre dele af byen, hvor der er en større restkapacitet. En anden mulighed er, via forhandling med de private ejere, at forsøge at skaffe offentlig adgang til nogle af de private parkeringspladser.

*Zonerne 5 og 7* indeholder en blanding af fri parkering og parkering med restriktioner. På hverdage er der stort pres på de frie langtidspadser – særligt i zone 5. Samtidig er der en del ledige tidsbegrænsede pladser. Lørdag formiddag er billedet omvendt. Her er pladser med korttidsparkering mere efterspurgte end pladser uden begrænsninger. Grunden til dette billede er, at de store kommunale pladser, der ligger tæt på zone 5, er attraktive for pendlere, og de tidsbegrænsede beliggende lidt tættere på detailhandlen er særligt attraktive lørdag formiddag. En bedre balance og dobbeltudnyttelse af områdets pladser kan løse op for kapacitetsproblemerne. Hvis nogle af de ubenyttede tidsbegrænsede pladser på hverdage blev stillet til rådighed for langtidsparkering, vil der kunne skabes mindst 50 ledige langtidspadser. Da de tidsbegrænsede pladser imidlertid overvejende er privatejede i begge zoner, kræver det en aftale med de private ejere. Og en sådan ordning vil betyde, at de attraktive p-pladser optages af pendlere til ulempe for evt. kommende handlende i midtbyen.

*I zone 8* er der et stort pres på områdets parkeringspladser. Området er et attraktivt boligområde med mange boliger. Det betyder, at bilejerskabet sandsynligvis er højt, og at det derfor er beboernes egne biler der optager pladserne. Det bestyrkes af, at belægningen på weekender og aftentimerne er høj. En mulig løsning kan være at inddrage hele zonen eller dele af den i betalingssystemet eller tidsbegrænse pladserne i weekenden, enten alene eller i kombination med en licensordning for beboerne.

Zone 9 er i dag domineret af få rejsemål, med Bilka som det største. Der er i øjeblikket rigelig parkeringskapacitet. Parkeringspladserne ligger forholdsvis fjernt fra bycentrum, og er derfor nogle af de sidste, der vil blive benyttet af handlende og andre besøgende til midtbyen. Der sker i øjeblikket en udbygning af aktiviteter i området, herunder etableres der en biograf på Horsens Hus-grunden. Det giver mulighed for en vis form for dobbeltudnyttelse, når besøgende til den nye biograf kan anvende områdets ledige pladser om aftenen.

I tabel 4 er vist en opsamling af de forslåede tiltag i de forskellige zoner. De enkelte tiltag foreslås på zoner, men ved en konkret implementering vil det formentlig være andre konkrete afgrænsninger, der vil være de mest hensigtsmæssige.

Tabel 4. Reguleringsmetoder der kan være relevante i de forskellige zoner i midtbyen

Regulering	Zone								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Bedre udnyttelse af pladser der i dag ikke har off. adgang									
Bedre dobbelt udnyttelse af pladser med off. adgang									
Flexibilitet i antal lang- og korttidspladser på hverdage og weekend									
Flere tidsbegrænsede pladser									
Flere betalingspladser									
Beboer og erhvervslicenser									
Højere pris på betalingspladser									
P-normer ifm. nybyggeri /byomdannelse									

### Uden for midtbyen

Uden for midtbyen bør parkeringspolitikken primært fokusere på parkeringsnormerne for, hvor mange parkeringspladser det er hensigtsmæssigt at anlægge i forbindelse med forskellige former for nybyggeri eller byomdannelse, og på hvem der skal stå for anlæg - bygherrerne selv eller kommunen ved hjælp af midler fra en parkeringsfond?

### Parkeringsnormer

I forbindelse med de store byomdannelseprojekter kan det overvejes at opstille differentierede parkeringsnormer, der tager hensyn til bebyggelsens karakter og anvendelse og til placeringen af bebyggelsen i forhold til bymidten, transportsystemet, rekreative forhold, miljømæssig kapacitet mv. Forslag til parkeringsnormer er vist i bilag for både biler og cykler.

### Dobbeltudnyttelse

Muligheden for dobbeltudnyttelse må vurderes i hvert enkelt tilfælde og kan give anledning til reduktion i, hvor mange parkeringspladser der er behov for i forhold til det en parkeringsnorm tilsiger. Desto større variation der er i et områdes byfunktioner, desto større er sandsynligheden for, at der kan opnås en dobbeltudnyttelse af områdets parkeringspladser.

### Parkeringsfond

Erhvervs- og byggestyrelsen er i færd med at ændre cirkulæret for kommunale parkeringsfonde fra 1994. Der forventes at ske en forenkling af reglerne, så det bliver administrativt lettere for kommunerne at oprette parkeringsfonde. Derudover forventes det, at parkeringsbidragets størrelse bliver reguleret, så det i højere grad står mål med omkostningerne ved

at anlægge p-pladser. På den baggrund kan det være en mulighed at genetablere en parkeringsfond og udnytte de muligheder, der forventes at komme til at ligge i de nye regler.

#### *Parkér & Rejs*

Anlæg af Parkér & Rejs anlæg skal ses i en mere langsigtet strategi, der kan frigøre p-pladser i midtbyen, som i dag bruges af pendlere, for at bruge dem til andre formål eller for at nedlægge pladserne og skabe en mere behagelig og grøn by.

#### *Transportplaner*

Kommunen kan hjælpe virksomhederne i gang med udarbejdelse af transportplaner f.eks. ved at udarbejde informationsmateriale om alternative transportmuligheder. Som incitament til at virksomhederne rent faktisk udarbejder disse planer, kan man kæde en mulighed for reduktioner i p-normerne for virksomheder der tager initiativer til reduktion af p-behovet.

## BILAG 1

Område	1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>Offentligt tilgængelige kort-tidspladser</b>	<b>61</b>	<b>70</b>	<b>54</b>	<b>120</b>	<b>438</b>	<b>50</b>	<b>283</b>	<b>97</b>	<b>-</b>
Max belægningsgrad hverdag	28 %	76 %	50 %	78 %	49 %	28 %	64 %	73 %	-
Max belægningsgrad lørdag	51 %	76 %	57 %	88 %	72 %	36 %	89 %	82 %	-
Ekstra pladser ved 80 % belægning, Hverdag	-32	-3	-16	-2	-136	-26	-45	-7	-
Ekstra pladser ved 80 % belægning, lørdag	-18	-3	-12	10	-35	-22	25	2	-
<b>Offentligt tilgængelige betalingspladser</b>	<b>-</b>	<b>88</b>	<b>33</b>	<b>193</b>	<b>90</b>	<b>281</b>	<b>43</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Max belægningsgrad hverdag	-	56 %	85 %	67 %	59 %	38 %	23 %	-	-
Max belægningsgrad lørdag	-	82 %	85 %	85 %	28 %	60 %	49 %	-	-
Ekstra pladser ved 80 % belægning, Hverdag	-	-21	2	-25	-19	-118	-25	-	-
Ekstra pladser ved 80 % belægning, lørdag	-	2	2	10	-47	-56	-13	-	-
<b>Offentligt tilgængelige langtidspladser</b>	<b>485</b>	<b>198</b>	<b>463</b>	<b>26</b>	<b>372</b>	<b>22</b>	<b>437</b>	<b>291</b>	<b>1271</b>
Max belægningsgrad hverdag	62 %	62 %	55 %	100 %	98 %	100 %	79 %	78 %	41
Max belægningsgrad lørdag	45 %	63 %	46 %	92 %	45 %	91 %	55 %	66 %	34 %
Ekstra pladser ved 80% belægning, Hverdag	-87	-36	-116	5	67	4	-4	-6	-496
Ekstra pladser ved 80% belægning, lørdag	-170	-34	-157	3	-130	2	-109	-41	-585
<b>Langtidspladser uden offentlig adgang</b>	<b>490</b>	<b>342</b>	<b>280</b>	<b>394</b>	<b>201</b>	<b>310</b>	<b>149</b>	<b>50</b>	<b>10</b>
Max belægningsgrad hverdag	72 %	62 %	39 %	52 %	65 %	62 %	36 %	44 %	70 %
Max belægningsgrad lørdag	33 %	35 %	26 %	46 %	38 %	38 %	23 %	46 %	50 %
Ekstra pladser ved 80 % belægning, hverdag	-39	-62	-115	-110	-30	-56	-66	-18	-1
Ekstra pladser ved 80 % belægning, lørdag	-230	-154	-151	-134	-84	-130	-85	-17	-3

**BILAG 2****Parkeringsnormer - vejledende udlæg af parkering (biler)**

	Antal pladser som udlægges
Åben-lav – enfamiliehuse	2 pr. bolig
Tæt-lav – række-, kæde-, dobbelt- og klyngehuse o.lign.	
- med individuel parkering	2 pr. bolig
- med individuel parkering og gæsteparkering	1 + ½ pr. bolig
Etageboliger	1 pr. 50 m <sup>2</sup> , dog max. 1½ pr. bolig
Ungdomsboliger, kollegier, værelser	½ pr. bolig
Plejhjem og ældreboliger (plejekrævende)	½ pr. bolig
Ældreboliger uden tilknyttet personale (støttede)	1 pr. bolig
Kontor og liberalt erhverv	1 pr. 50 m <sup>2</sup>
Fabrik og værksted	1 pr. 50 m <sup>2</sup>
Lager/Engroshandel	1 pr. 100 m <sup>2</sup>
Dagligvareforretninger	1 pr. 25 m <sup>2</sup>
Udvalgsvarerforretninger	1 pr. 50 m <sup>2</sup>
Hoteller	1 pr. 100 m <sup>2</sup> eller efter Byrådets nærmere vurdering
Restauranter	Efter Byrådets nærmere vurdering
Teatre, biografier	1 pr. 7 stole eller 1 pr. 50 m <sup>2</sup>
Forsamlingslokaler	Efter Byrådets nærmere vurdering
Idrætshaller	1 pr. 10 personer, som hallen må rumme
	1 pr. 100 m <sup>2</sup>
Skoler (Folkeskoler) (Voksenskoler)	1 pr. 50 m <sup>2</sup>
	1 pr. ansat
Daginstitutioner (60 børn)	Efter Byrådets nærmere vurdering
Andre offentlige institutioner	

Ovennævnte er vejledende parkeringsnormer, med mindre andet er bestemt i lokalplan. I forbindelse med lokalplanlægningen vil kravene til udlæg og anlæg af pladser blive nærmere vurderet ud fra anvendelse, beliggenhed, mulighed for dobbeltudnyttelse mv.

**BILAG 3****Parkeringsnormer – vejledende udlæg af cykelparkering**

	Antal pladser som udlægges
Kontor og liberalt erhverv	1 pr. 50 m <sup>2</sup>
Dagligvare- og udvalgsforretninger	2 pr. 50 m <sup>2</sup>
Teatre, biografer	20 pr. 100 pladser
Idrætshaller/anlæg	20 pr. 100 brugere/gæster
Skoler	40-80 pr. 100 elever

Ovennævnte er vejledende parkeringsnormer, med mindre andet er bestemt i lokalplan. I forbindelse med lokalplanlægningen vil kravene til udlæg og anlæg af pladser blive nærmere vurderet ud fra anvendelse, beliggenhed, mulighed for dobbeltudnyttelse mv.