

Om planen	2
Mål	3
Mål inden for bymidte	3
Mål uden for Horsens bymidte	4
Status	6
Parkeringspladser i midtbyen	7
Samlet oversigt parkeringspladser i Horsens midtby - figur 1	10
Offentlige parkeringspladser med betaling i Horsens midtby - figur 2	11
Offentlige parkeringspladser med tidsrestriktioner - figur 3	12
Offentlige parkeringspladser uden betaling og tidsrestriktioner - figur 4	13
Offentlige p-pladser med/uden betaling/tid, samt private med offentlige adgang - figur 5	14
Oversigt parkeringspladser i de 10 delområder - figur 6	15
Områderne	16
Belastning af parkeringspladser i midtbyen	18
Delområder	20
Demografi og statistik	24
BILEJERSKAB I HORSENS MIDTBY	24
BEBOERNES TRANSPORTVALG I MIDTBYEN	24
Planlægning	26
Udvikling i Horsens midtby	27
Udviklingen i behovet for parkeringsarealer	31
Parkeringsstrategi	33
Effektiv udnyttelse af parkeringspladserne	34
Generelle måder at øge udnyttelsen af parkeringspladserne	36
Parkeringsbehov for forskellige funktioner	41
Personbiler	42
Bebovet for handicapparkeringspladser	44
Vurdering af behovet for cykelparkeringspladser	45
Behov for parkeringspladser med opladestander for elbiler	47
Behov for parkeringspladser for lastbiler	48
Parkeringsfond	49
Parker og rejs	50
Nye elektroniske søge- og betalingsmuligheder	51
Handlingsplan	52
Midtbyen	53
Uden for midtbyen	58
Miljøvurdering af parkeringsstrategien	59
Ny parkeringsnorm i Horsens Kommune	60
Parkeringsnorm for personbilkparkering	62
Parkeringsnorm for cykelparkering	64
Parkeringsnorm for handicapparkering	65
Dispensationsmuligheder mht parkeringspladskrav	66
Bekendtgørelse standsning/parkering	67
Kort - zonerområder	68
Miljøvurdering	69

Om planen

I Parkeringsstrategi 2015 for Horsens Kommune har Byrådet beskrevet sine ønsker til udbygning og regulering af parkeringsforholdene i Horsens Kommune de næste 10 år. Parkeringsstrategien/parkeringspolitikken vil udgøre grundlaget for en optimering af parkeringssituationen i Horsens Kommune og dermed gøre nytte i den videre udvikling af kommunen. Der er derfor udarbejdet en ny parkeringsstrategi for Horsens Kommune

Alle har en mening om parkering. Det gælder såvel borgere, private og offentlige aktører som politikere - og emnerne dækker bredt. Det er lige fra krav fra borgeren om parkering lige uden for døren eller holdninger til prisniveauet for parkering i midtbyen til udbuddet af parkering i midtbyen.

Der er således mange interesser og holdninger, som kommunen skal forholde sig til. Med den ny parkeringsstrategi for Horsens Kommune sættes der fokus på de næste 10 års udvikling af parkeringsforholdene i kommunen.

Parkeringsstrategien fra april 2007 erstattes med den nye parkeringsstrategi: Parkeringsstrategi 2015 for Horsens Kommune.

Formålet med en parkeringsstrategi for Horsens Kommune er at:

- Skabe et overblik over antallet af offentlige og private parkeringspladser og anvendelsen heraf i Horsens midtby.
- Sikre at de offentlige tilgængelige parkeringspladser samles i større, velplacerede anlæg.
- Optimere anvendelsen af parkeringsanlæggene, herunder sikre at de mest bymidtenære parkeringsanlæg ikke anvendes til langtidsparkering.
- Fastsætte kravene til antallet af parkeringspladser i forhold til anvendelse og placering (parkeringsnorm).



Mål

Horsens Kommune er fortsat i vækst og dermed i en særdeles positiv udvikling som medfører en stigende befolkningstilvækst og bosætning i kommunen. Således viser befolkningsprognosen for perioden 2015-2028 (Befolkningsprognosen 2015-2028, af 15. marts 2015, udarbejdet af Cowi) at befolkningen vil stige fra 86.363 personer (primo 2015) til 97.177 personer primo 2028, svarende til en befolkningstilvækst på 10.814 eller 12,5 % og dermed med ca. 800-850 nye borgere i kommunen hvert år.

Befolkningstilvæksten, det ændrede bilejerskab og byudviklingen medfører, at efterspørgslen efter parkeringspladser også vil ændre sig i Horsens Kommune.

I dag er udnyttelsen af de offentlige parkeringspladser fra ca. 20 % til ca. 80 % på de travleste tidspunkter alt afhængig af parkeringspladsernes placering.

Umiddelbart vil der i den nærmeste fremtid være tilstrækkeligt med parkeringspladser til at dække behovet i midtbyen, men der kan være brug for at regulere anvendelsen og udbuddet af pladser i forskellige dele af midtbyen.

Parkeringsstrategien skal støtte op om målsætningerne for midtbyen, om at Horsens skal være et tiltrækkende, oplevelsesrigt og spændende handelscentrum for byens borgere, gæster og turister. Samtidig er det målsætningen at unødigt (bil)kørsel skal begrænses i midtbyen.

Parkeringsstrategien støtter også op om, og supplerer de intentioner der er beskrevet i "[Horsens - Midtbyforbindelsen i Horsens/Midtbyforbindelsen 2030](#)" udarbejdet i 2009, og med ambition om at gøre Horsens til en aktiv spiller både på regionalt og lokalt niveau.

Helheds- og udviklingsplanen i Midtbyforbindelsen 2030 beskriver en strategi for parkering, som baseres på at samle hovedparten af parkeringen i få, store parkeringshuse, placeret tæt på P-søgeringen.

Der foreslås således, at der på langt sigt opføres op til 8 parkeringshuse, med samtidig nedlæggelse af tilsvarende terrænparkering. Disse parkeringsanlæg foreslås placeret maksimalt 400 m fra gågadeområdet.



Mål inden for bymidte



Følgende målsætning for parkeringsstrategien indenfor Horsens midtby er gældende:

- Horsens Kommune vil arbejde for, at parkering primært sker på/i større parkeringsanlæg som parkeringshuse og parkeringskældre med et minimum af forbrug af overfladeareal.
- Horsens Kommune vil arbejde for, at parkeringspladserne i bymidten skal være forbeholdt korttidsparkering, mens langtidsparkering henvises til periferien af bymidten.
- Horsens Kommune vil arbejde for en god trafikal tilgængelighed til byens forskellige funktioner, uanset om man kører i bil, kommer med bus eller på cykel, men under skyldig hensyntagen til ønsket om at den centrale del af midtbyen holdes bilfri.
- Fastlæggelse af et sæt nye parkeringsnormer som differentierer kravet til etablering af parkeringspladser f.eks. i forhold til den tilladte bebyggelsesprocent og/eller anvendelse.

Mål uden for Horsens bymidte

Følgende målsætning for parkeringsstrategien udenfor Horsens midtby er gældende:

- Der foreslås følgende målsætning for parkeringsstrategien i Horsens by uden for midtbyen: At sikre en optimal udbygning af antal parkeringspladser ved at tilpasse og/eller styre udbud og efterspørgsel.
- Fastlæggelse af et sæt nye parkeringsnormer som differentierer kravet til etablering af parkeringspladser f.eks. i forhold til den tilladte bebyggelsesprocent og/eller anvendelse.

Det er muligt med de eksisterende parkeringspladser at imødekomme den øgede efterspørgsel i en årrække, dog vil det være nødvendigt indenfor bymidten at etablere de nødvendige parkeringsanlæg på de enkelte ejendomme, som ændrer funktion og parkeringsbehov, f.eks. i forbindelse med udnyttelsen af Campusgrunden (den tidligere Slagterigrund), den tidligere godsbaneterminal og Vitus Berings Plads-vest.

Der foreslås imidlertid en række justeringer og tiltag som f.eks.:

- Forhandle med ejere af private pladser om at etablere offentlig adgang, for at sikre en bedre dobbeltudnyttelse.
- Eventuel udvidelse af det nuværende parkeringssøgesystem der henviser til ledige pladser.
- Eventuel etablering af nye parkeringsanlæg/parkeringshuse i periferien af bymidten.

- Fastlægge et sæt nye parkeringsnormer som differentierer kravet til etablering af parkeringspladser f.eks. i forhold til den tilladte bebyggelsesprocent og/eller anvendelse.



Status

Parkeringer i midtbyen

På en hverdag parkerer 25.000 - 35.000 biler på en af midtbyens ca. 8.900 parkeringspladser. Det svarer til, at hver parkeringsplads på en hverdag i gennemsnit benyttes af 3 - 4 personbiler.

Der parkerer i gennemsnit ca. 3 personbiler på de offentlige parkeringspladser med betaling pr. dag i betalingsperioden.



Når hver parkeringsplads i snit kan bruges af 3 - 4 bilister på en dag, hænger det sammen med, at behovet varierer hen over døgnet. 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.

Tolerancer for, hvor langt man som parkant er villige til at gå fra pladsen til destinationen afhænger af formålet med parkeringen. Det medfører, at det har betydning for, hvor stort behovet for parkeringspladser der er inden for de forskellige delområder af midtbyen:

Beboere accepterer normalt ikke særligt lange gåafstande 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 gåafstand 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 parkeringsplads til supermarkedet og frisøren ikke må overstige 300 m. Men der må godt være op til 450 m fra parkeringspladsen, hvis formålet med turen er at shoppe.

I Horsens midtby er der en tæt koncentration af både store og små arbejdspladser. Der er derfor behov for langtidsparkeringsmulighed inden for en acceptabel gangafstand i hele området.

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 gågaderne. Løjnefaldende undtagelser er de store supermarkeder i den sydlige del af midtbyen. De har alle deres egne parkeringsanlæg, som de stiller til rådighed for kunderne.

Parkeringspladser i midtbyen

Horsens midtby har ca. 8.900 parkeringspladser, pr. den 1. januar 2015

Hovedtal for parkering i midtbyen (pr. 1. januar 2015):

Offentlige P-pladser*	2940
Private P-pladser	5948
Totalt P-pladser i midtbyen	8888, heraf er de

Offentlige P-pladser med betaling	787
Private P-pladser med betaling	712
Totalt P-pladser med betaling	1499

Offentlige P-pladser med tidsbegrænsning, men uden betaling	376
Private P-pladser med tidsbegrænsning, men uden betaling	1943
Totalt P-pladser med tidsbegrænsning, men uden betaling	2319

Private P-pladser med offentlig adgang og med betaling	678
Private P-pladser med offentlig adgang og uden betaling	2002
Private P-pladser med offentlig adgang og med tidsbegrænsning	1328
Private P-pladser med offentlig adgang og uden tidsbegrænsning	1352
Totalt Private P-pladser med offentlig adgang	2680

Private P-pladser uden offentlig adgang og med betaling	34
Private P-pladser uden offentlig adgang og uden betaling	3234
Private P-pladser uden offentlig adgang og med tidsbegrænsning	615
Private P-pladser uden offentlig adgang og uden tidsbegrænsning	2653
Totalt Private P-pladser uden offentlig adgang	3268

Både de kommunalt ejede og de private parkeringspladser ligger spredt over hele midtbyen. Figur 1 viser de samlede parkeringspladser i Horsens midtby. De private parkeringspladser med offentlig adgang er hovedpartens vedkommende lokaliseret i den sydlige del af midtbyen, overvejende i forbindelse med de store indkøbssteder.

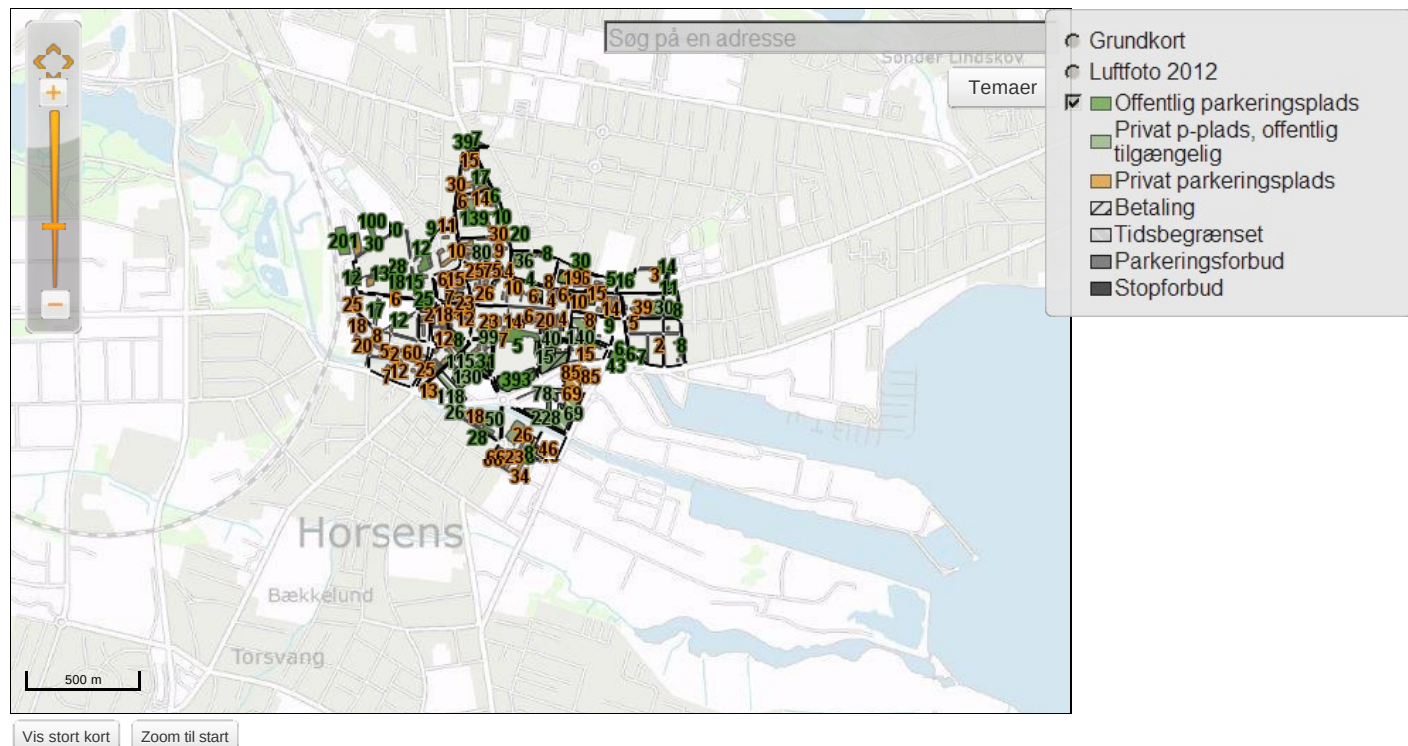
[Link til fig. 1](#)

Note: * parkeringspladsen nord for trafikterminalen, med 201 parkeringspladser, er beliggende på DSB's areal og er medtaget som en offentlig parkeringsplads.



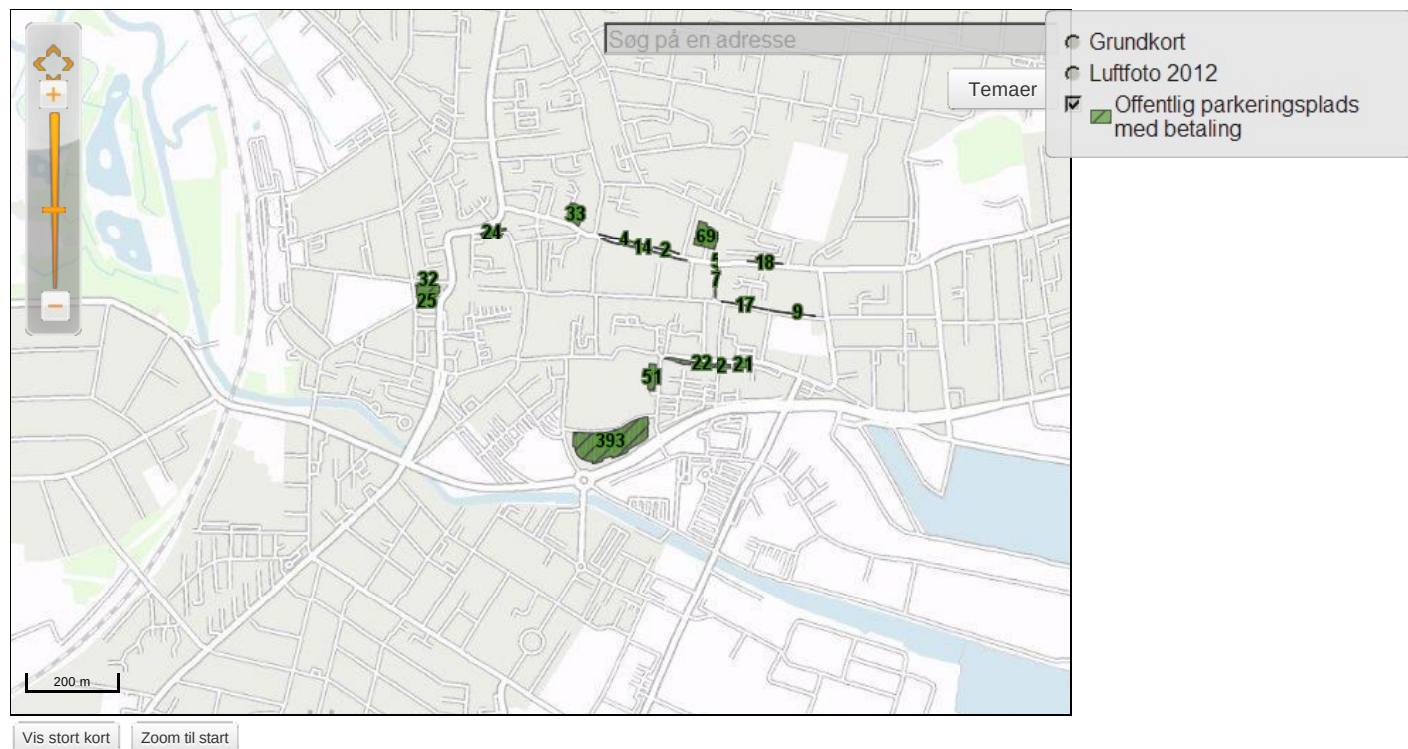


Samlet oversigt parkeringspladser i Horsens midtby - figur 1



Figur 1. Kortet viser en samlet oversigt over parkeringspladser i Horsens midtby (offentlige og private).

Offentlige parkeringspladser med betaling i Horsens midtby - figur 2



Figur 2. Kortet viser de offentlige parkeringspladser med betaling i Horsens midtby.

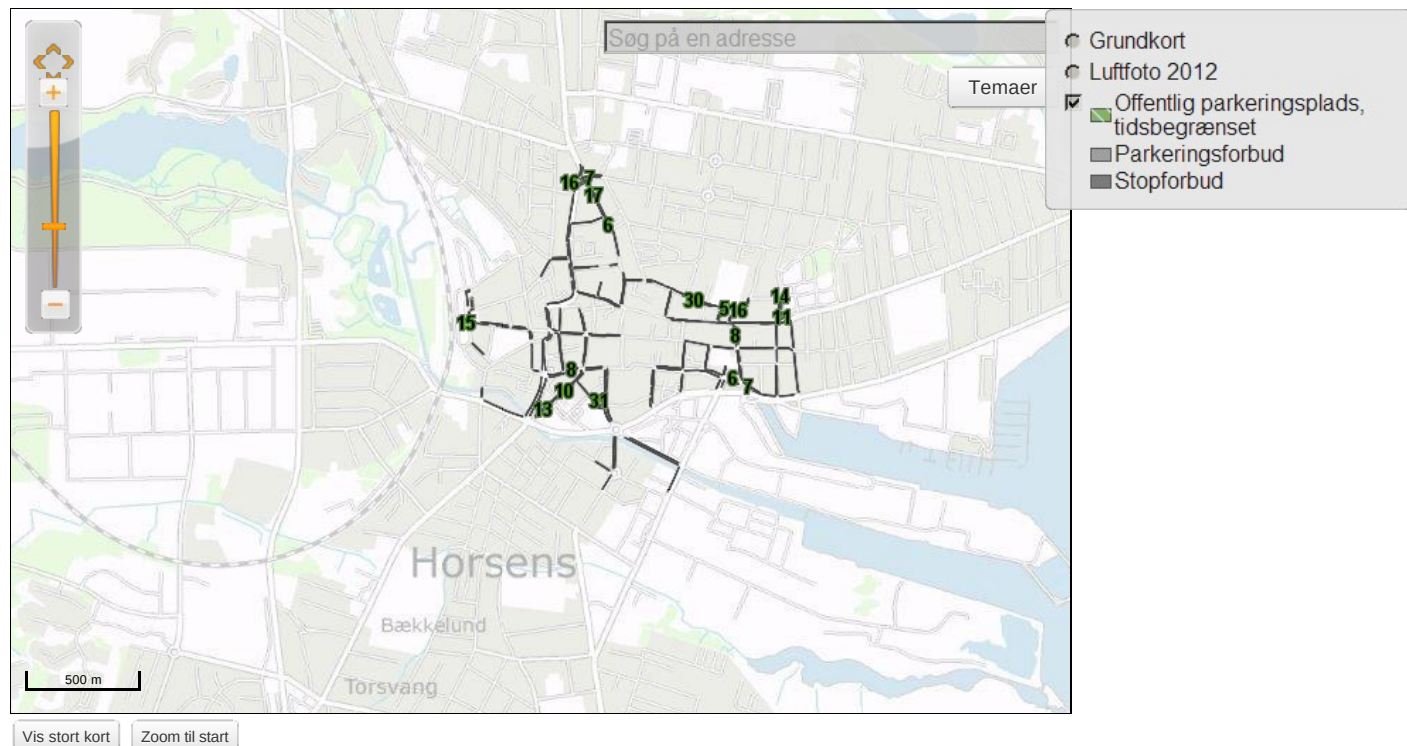
Betalingsparkeringen ligger i de helt centrale bydele - tæt omkring gågaderne og omfatter både private og kommunale pladser.

Parkeringspladser med tidsbegrænsning ligger såvel tæt på gågaderne som lidt længere væk. Det er overvejende på de private parkeringspladser, der anvendes tidsbegrænsninger

På de offentlige pladser er taksten 10,00 kr. pr. time i tidsrummet kl. 9-17 på hverdage og kl. 9-13 på lørdage. På de øvrige tidspunkter er det gratis at parkere.

På de private parkeringspladser med betaling er taksten 10,00 kr. i timen for hovedpartens vedkommende. I det nye parkeringshus i Levysgade er der p.t. gratis parkering den 1. time.

Offentlige parkeringspladser med tidsrestriktioner - figur 3

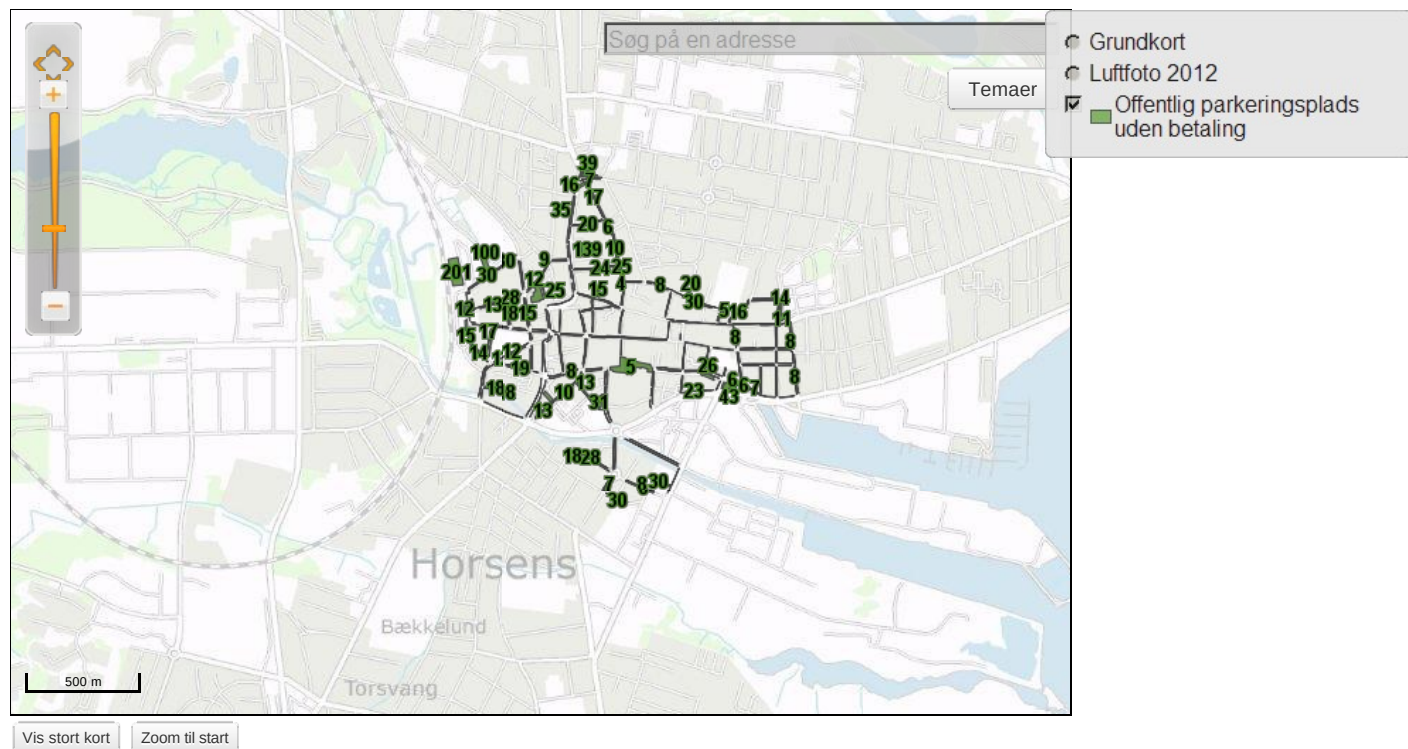


Figur 3. Kortet viser de offentlige parkeringspladser med tidsrestriktioner.

De hyppigst anvendte tidsrestriktioner på de offentlige arealer er 1 time (56 %) 2 timer (18 %) og 1/2 time (11 %). Derudover forekommer tidsbegrænsninger på 3 timer og derover (15 %).

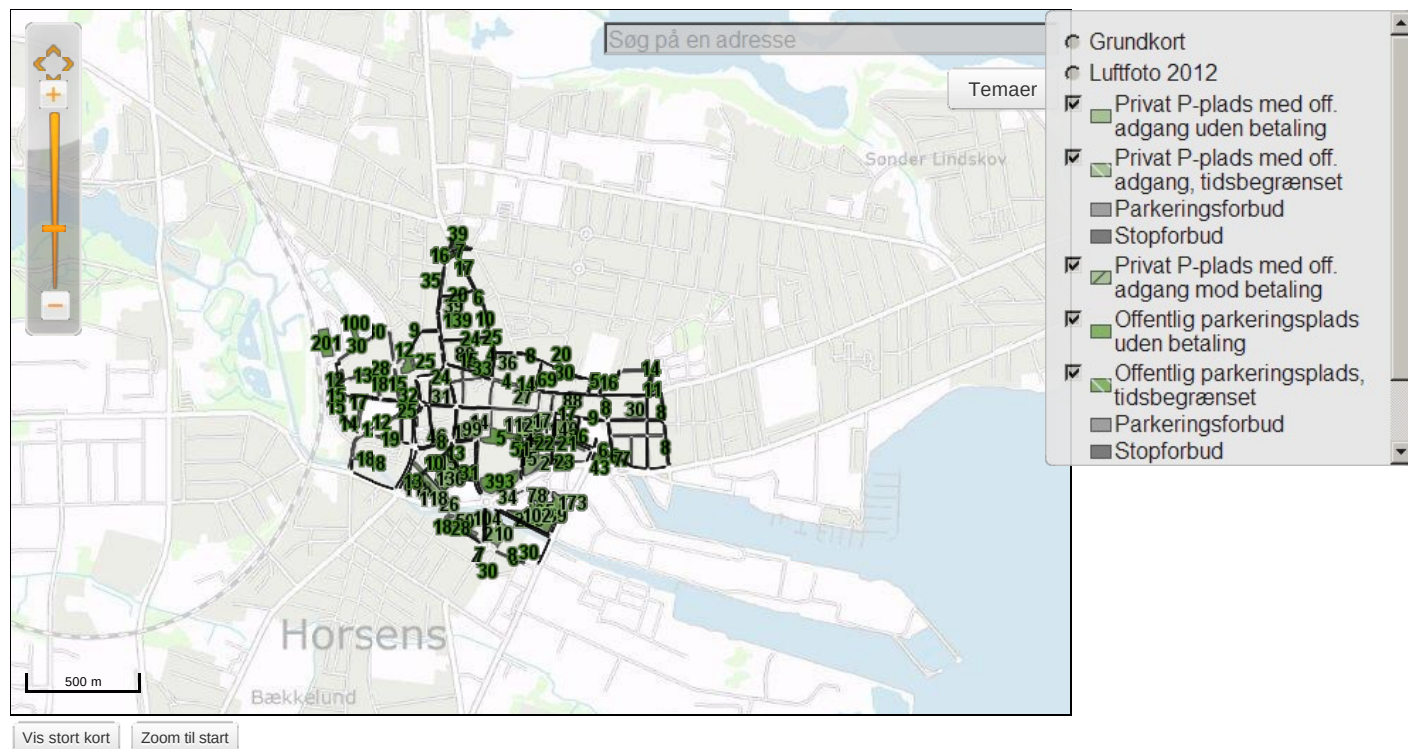
De hyppigst anvendte tidsrestriktioner på de private arealer er 2 timer (42 %), 3 timer (31 %) og 1 time (14 %). Derudover forekommer tidsbegrænsninger på 15 min., 30 min. og over 3 timer (13 %).

Offentlige parkeringspladser uden betaling og tidsrestriktioner - figur 4



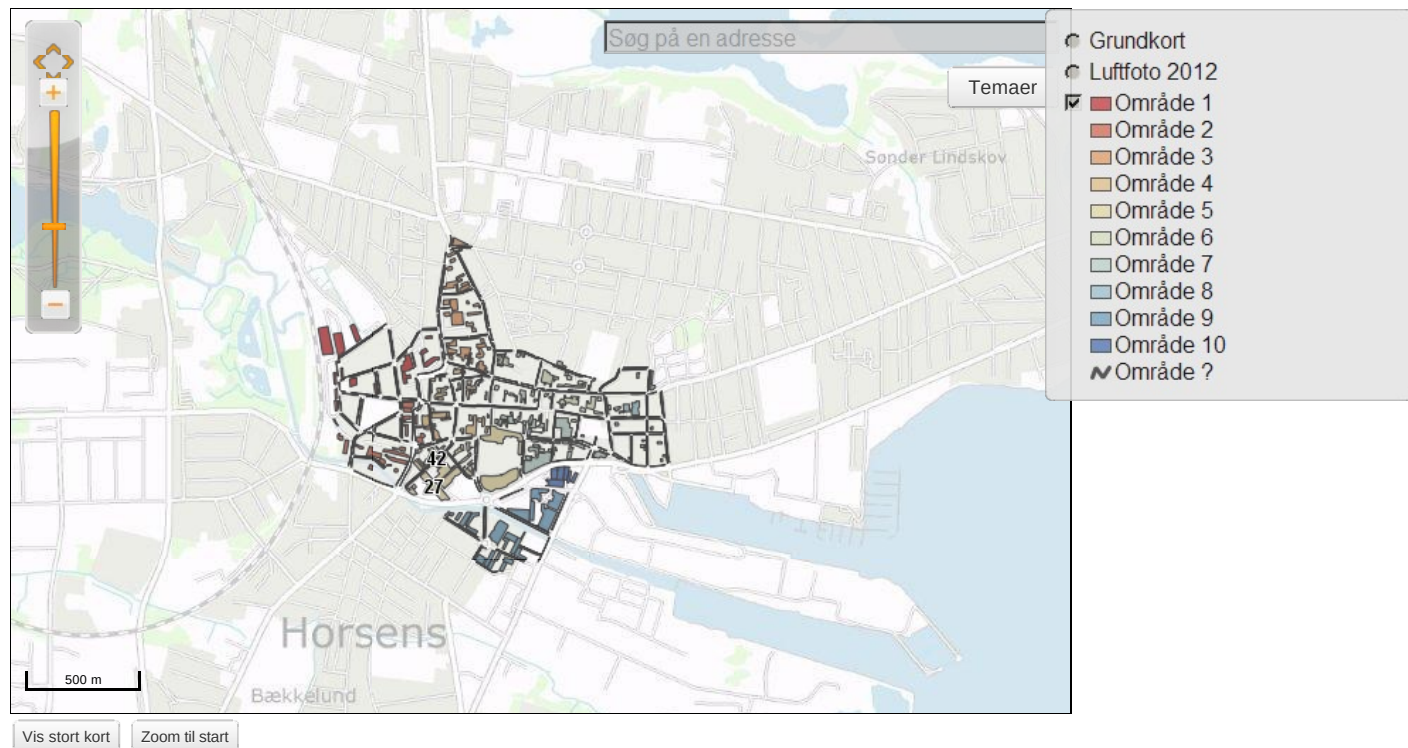
Figur 4. Kortet viser de offentlige parkeringspladser uden betaling og uden tidsrestriktioner.

Offentlige p-pladser med/uden betaling/tid, samt private med offentlige adgang - figur 5



Figur 5. Kortet viser alle offentlige parkeringspladser (med og uden tidsrestriktioner og med og uden betaling), samt private parkeringspladser med offentlig adgang (med og uden tidsrestriktioner og med og uden betaling).

Oversigt parkeringspladser i de 10 delområder - figur 6



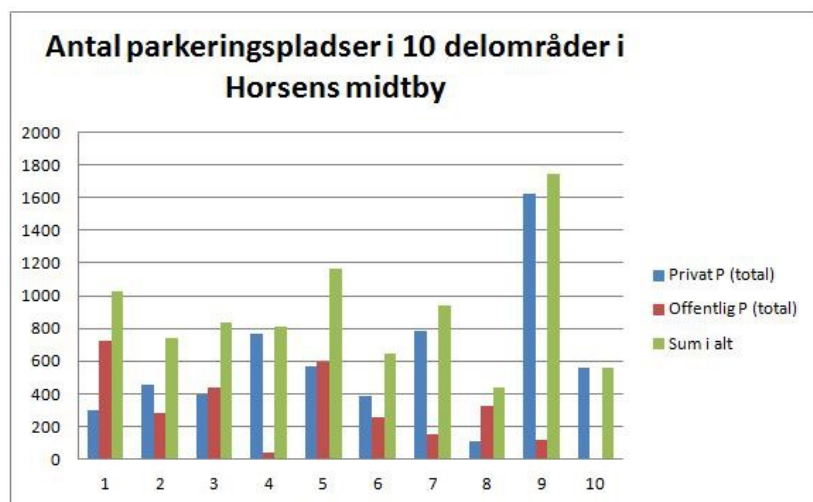
Figur 6. Kortet viser parkeringspladsudbuddet i de 10 delområder i Horsens midtby.

Områderne

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 6 viser den anvendte opdeling af bymidten i 10 delområder.



Figur 7. Diagrammet viser parkeringsudbuddet af offentlige og private parkeringspladser i Horsens midtby.

Område	Parkeringspladser fordelt på områder										Sum i alt
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Privat parkering uden offentlig adgang	302	442	276	345	566	299	250	81	513	557	3631
Privat parkering med offentlig adgang	0	12	119	425	0	88	536	30	1107	0	2317
Privat parkering i alt	302	454	395	770	566	387	786	111	1620	557	5948
Offentlig parkering i alt	724	283	440	41	596	260	150	325	121	0	2940
Sum i alt	1026	737	835	811	1162	647	936	436	1741	557	8888

Figur 8. Skemaet viser antallet af parkeringspladser i Horsens midtby fordelt på de 10 delområder vist i [figur 6](#).

Områderne 1 og 2, ligger umiddelbart øst for den kollektive trafikterminal (efterfølgende benævnt Trafikterminalen), og er overvejende boligområder med mange etage- og rækkehuse. Syd for Trafikterminalen ligger kontorarbejdspladser samt mindre erhvervsvirksomheder.

Nordøst for Trafikterminalen ligger de store byomdannelsesområder "Campusgrunden" og "Godsbanearealet".

I overensstemmelse med områdets karakter er der mange private parkeringspladser uden offentlig adgang. Området ved Vitus Berings Plads, ligger indenfor det offentlige parkeringsområde med betaling. Endelig er der enkelte parkeringspladser omfattet af tidsrestriktioner bl.a. ved Trafikterminalen.

Område 3, ligger nord for bykernen, og er ligesom områderne 1 og 2 overvejende boliger, enkelte butikker og forskellige former for erhverv. Området rummer en del offentligt tilgængelige parkeringspladser - mange dog i en afstand fra gågaderne, der gør dem mindre attraktive for handlende i bycentrum.

Områderne 4 og 6, ligger omkring det centrale gågadeområde. Her ligger etagebebyggelse med blandet anvendelse. Gågaden har butikker i gadeniveau og liberale erhverv og boliger ovenover. I disse områder 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.

Områderne 5 og 7, ligger overvejende syd for gågaden. Det er et område med blandet bolig- og erhverv. Rådhuset ligger også her. Syd og sydøst for rådhuset er der to større parkeringsområder med mulighed for gratis parkering uden tidsbegrænsninger. I området er der endvidere en del privatejede pladser med én eller to timers parkering samt privatejede pladser med betalingsparkering (Emilies Plads).

Område 8, ligger i periferien af bykernen. Kun en begrænset del af parkeringspladserne er private. Ca. en fjerdedel af de offentlige parkeringspladser er her underlagt tidsbegrænset parkering. Kantstensparkering er den dominerende parkeringsform i området.

Område 9 og 10, ligger i periferien af den sydlige del af bykernen og 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, med og uden tidsbegrænsning

Belastning af parkeringspladser i midtbyen

Horsens Kommune gennemførte i september 2014 en undersøgelse af brugen af byens parkeringspladser på de tidspunkter på ugen og dagen, hvor der er størst søgning til parkeringspladserne i midtbyen.

Som det fremgår af figur 9 er der en forholdsvis ensartet belægning i dagtimerne på hverdage mellem kl. 9.00 og kl. 13.00, både på de offentligt tilgængelige pladser og på pladser uden offentlig adgang. Om lørdagen topper efterspørgslen ved middagstid på både de offentlige parkeringspladser og de private parkeringspladser, men med en samlet set stor ledig kapacitet.

Figur 9 A viser at der også er gennemført en registrering af belægningen på parkeringsarealerne udenfor butikkernes og kontorenes normale åbningstid. Det fremgår heraf, at der sker en markant reduktion i efterspørgslen på og dermed belægningen af såvel de offentlige som de private parkeringspladser.



Benyttelse		Torsdag den 25. september 2014								
		9.00	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	16.00	19.00
Benyttelse antal	offentlige P-pl.	2135	2117	2212	2184	2205	1886	1861	1730	1439
Benyttelse - %	offentlige P-pl.	73	72	75	74	75	64	63	59	49
Benyttelse - antal	private P-pl.	2809	2977	3134	2943	2978	2468	2246	2147	1572
Benyttelse - %	private P-pl.	47	50	53	49	50	41	38	36	26
Benyttelse - antal	Sum offentlige og private P-pl.	4944	5094	5346	5127	5183	4354	4107	3877	3011
Benyttelse - %	Sum offentlige og private P-pl.	56	57	60	58	58	49	46	44	34

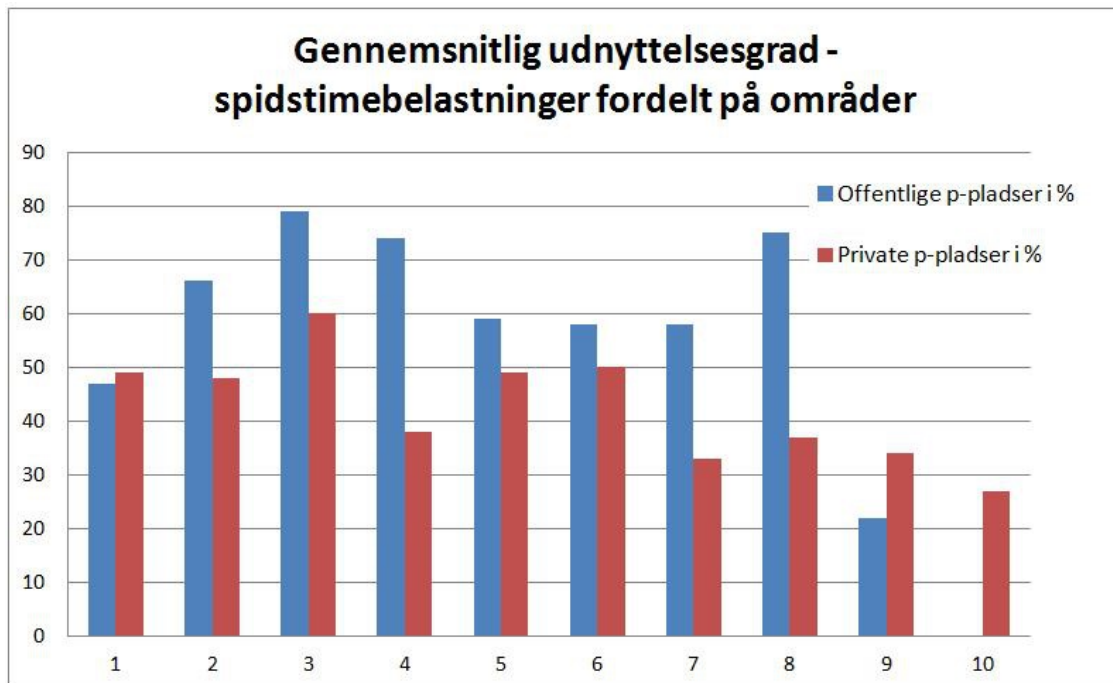
Figur 9 A. Skemaet viser den registrerede udnyttelse af de offentlige og private parkeringspladser på de tidspunkter i løbet af ugen, hvor der er størst udnyttelse af parkeringspladserne i Horsens midtby (torsdage).

Benyttelse		Lørdag d 27. sept. 2014			
		10.00	11.00	12.00	13.00
Benyttelse - antal	offentlige P-pl.	1545	1725	1907	1742
Benyttelse - %	offentlige P-pl.	53	59	65	59
Benyttelse - antal	private P-pl.	1982	2464	2740	2669
Benyttelse - %	private P-pl.	33	41	46	45
Benyttelse- antal	Sum offentlige og private P-pl.	3527	4189	4647	4411
Benyttelse - %	Sum offentlige og private P-pl.	40	47	52	50

Figur 9 B. Skemaet viser den registrerede udnyttelse af de offentlige og private parkeringsarealer på de tidspunkter i løbet af ugen, hvor der er størst udnyttelse af parkeringspladserne i Horsens midtby (lørdage).

Delområder

Der er, som figur 10 viser, stor forskel i anvendelsen/benyttelsen af de offentlige parkeringspladser i forhold til de private parkeringsarealer, specielt i område 4 og 8. Efterspørgslen efter parkeringspladser varierer mellem forskellige områder i byen og mellem forskellige former for parkeringstilbud.



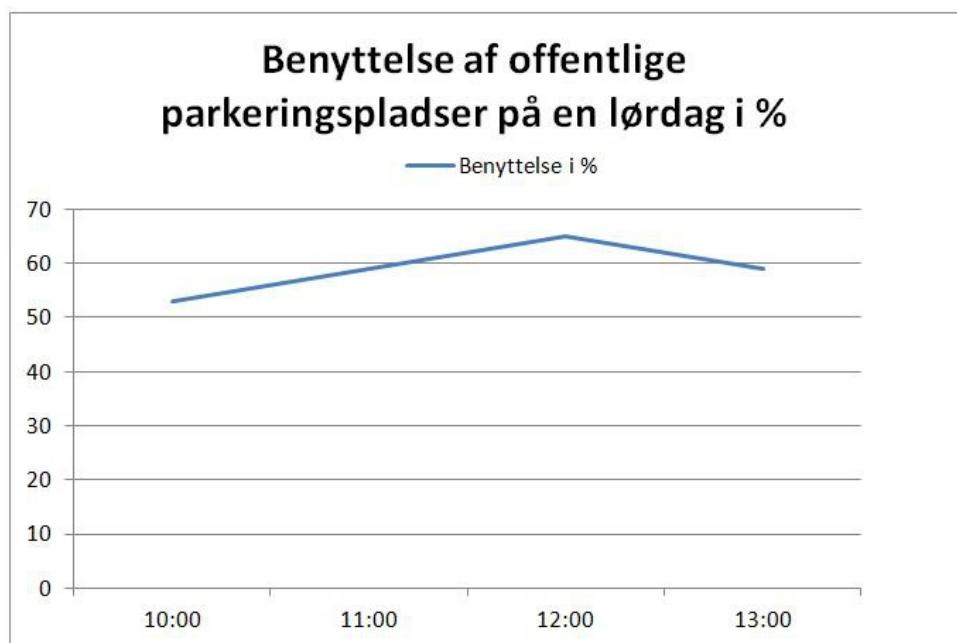
Figur 10. Diagrammet viser den gennemsnitlige benyttelse i procent af de offentlige og private parkeringsarealer på de tidspunkter i løbet af ugen, hvor der er størst udnyttelse af parkeringspladserne i Horsens midtby fordelt på delområder.

I figur 11 er vist, hvordan belægningen varierer hen over en hverdag på de offentlige parkeringsarealer



Figur 11. Diagrammet viser den gennemsnitlige benyttelse af de offentlige parkeringspladser i midtbyen hen over en hverdag (med størst benyttelse).

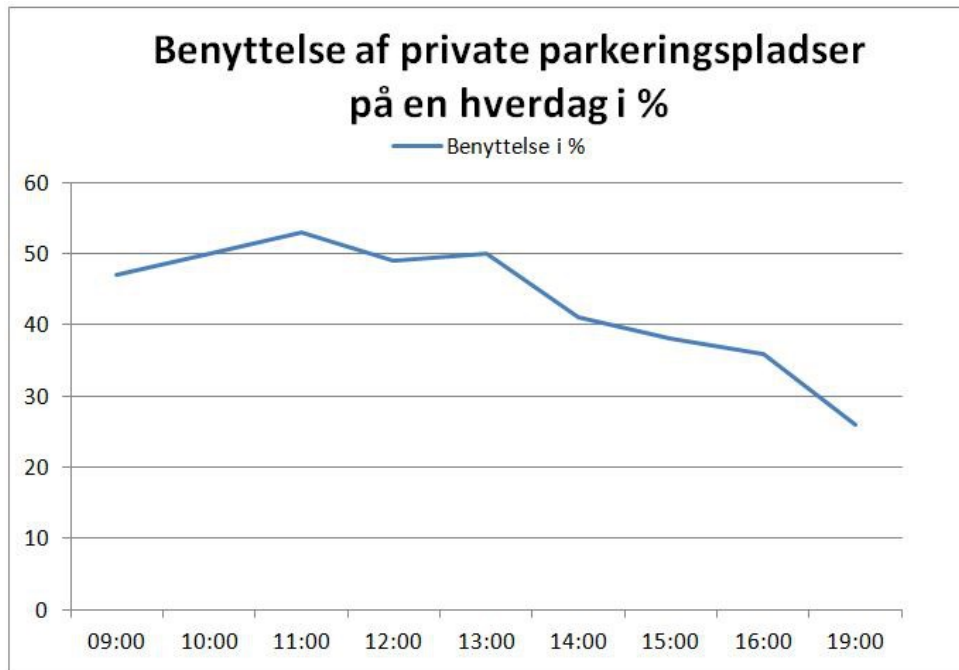
I figur 12 er vist, hvordan belægningen varierer hen over en lørdag formiddag/tidlig eftermiddag på de offentlige parkeringsarealer.



Figur 12. Diagrammet viser den gennemsnitlige benyttelse af de offentlige parkeringspladser i midtbyen hen over en lørdag (med størst benyttelse).

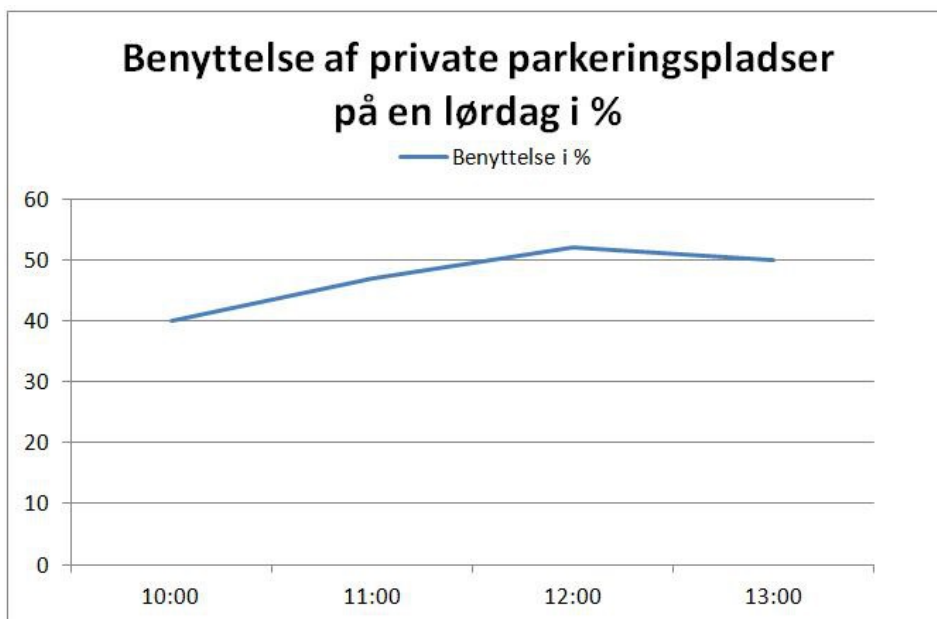


I figur 13 er vist, hvordan belægningen varierer hen over en hverdag på de private parkeringsarealer



Figur 13. Diagrammet viser den gennemsnitlige benyttelse af de private parkeringspladser i midtbyen hen over en hverdag (med størst benyttelse).

I figur 14 er vist, hvordan belægningen varierer hen over en lørdag på de private parkeringsarealer.



Figur 14. Diagrammet viser den gennemsnitlige benyttelse af de private parkeringspladser i midtbyen hen over en lørdag.

Som det fremgår er benyttelsen (belægningsgraden) på de private parkeringsarealer på hverdage mindre end på de offentlige arealer. På lørdage gør det samme sig gældende.

Som det fremgår, er der samlet set ikke nævneværdige problemer med parkeringskapaciteten i midtbyen. Der er, samlet set, en stor merkapacitet på næsten alle former for parkering. Torsdag og lørdag formiddage er der dog i nogle områder næsten fuldt udnyttelse på de tidsbegrænsede parkeringspladser og parkeringspladserne med betaling.

I område 1 og område 2 vurderes, at det i stort omfang er beboerne der anvender parkeringspladserne om aftenen, natten og morgenen, og at det er de ansatte/pendlere/ handlende der anvender parkeringspladserne om dagen. Der er samlet set for område 1 og 2 stor restkapacitet på

såvel de offentlige som de private pladser både dag og aften.

I **område 3** er belastningen på kanstensparkeringspladserne stor både i dagtimerne og om aftenen, specielt Smedegade, Allegade og Heimdalsgade er belastet meget og har kun få ledige pladser.

I **område 4**, centralt i bymidten, er der tidspunkter på hverdage og lørdage, hvor belastningen er stor og det kan være vanskeligt at finde en ledig offentligt tilgængelig parkeringsplads. Til gengæld er der stor restkapacitet i parkeringshuset i Levysgade og i øvrigt på de private parkeringspladser.

I **område 5** er belastningen på de offentlige pladser høj på hverdage og i dagtimerne, hvorimod der er stor restkapacitet om aftenen og på lørdage. På de private parkeringspladser er der samlet set stor restkapacitet både på hverdage og lørdage, i dagtimerne og om aftenen.

I **område 6** er belastningen på de offentlige parkeringspladser størst om aftenen, og der er en stor restkapacitet midt på dagen på hverdage. Det vurderes, at det i stort omfang er beboerne der anvender parkeringspladserne om aftenen. På de private parkeringspladser er der samlet set stor restkapacitet både på hverdage og lørdage, i dagtimerne og om aftenen.

I **område 7** er der samlet set stor restkapacitet på både de offentlige og de private pladser om dagen og aftenen.

I **område 8** ligger lidt perifert i forhold til gågaden og der er på visse tidspunkter høj belægning på hverdage og lørdage. Det kan have en sammenhæng med, at disse parkeringspladser uden tidsrestriktioner og betaling, trods alt ligger forholdsvis tæt på gågaden. Det kan også være udtryk for en begrænset kapacitet i forhold til beboerparkeringen, hvilket vurderes at være den mest sandsynlige årsag til belastningen af pladserne også efter forretningernes åbningstid.

I **område 9 og område 10** er der samlet set stor restkapacitet på såvel de offentlige som de private pladser om dagen såvel som om aftenen.

Demografi og statistik

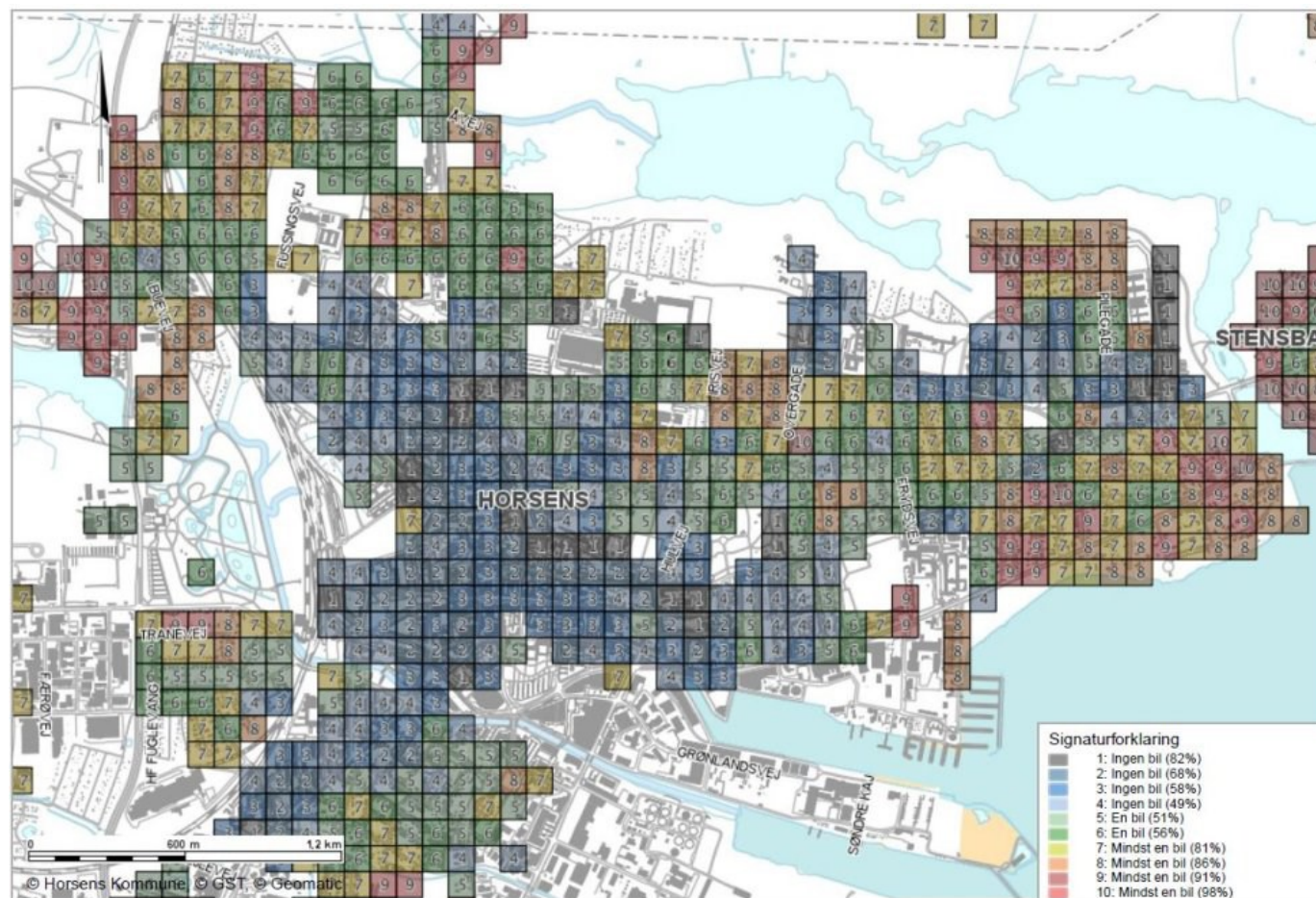
Indenfor områdeafgrænsningen af Horsens midtby er der bosat ca. 7.900 personer, fordelt på ca. 5000 husstande.

Den gennemsnitlige alder er 45 år. Ca. 18 % er under 16 år, ca. 62 % er mellem 17 og 60 år og de resterende ca. 20 % er 60 år og derover. Ca. 75 % af beboerne i midtbyen er enlige/singler.

Bilejerskabet er fordelt med ca. 32 % som har én bil, ca. 4 % der har to eller flere biler og de resterende ca. 64 % har ingen bil, se figur 15. Til sammenligning er gennemsnittet for landet som helhed er at der er ca. 36 % der ikke har bil, ca. 48 % der har én bil, og de resterende ca. 16 % der har to eller flere biler. Bilejerskabet i midtbyen skønnes, i sammenligning med andre tilsvarende bystørrelser i landet, at være af samme størrelse. Se i øvrigt figur 15 der viser et kort over bilejerskabet i midtbyen. Det bemærkes at områderne med de grå og blå farver indikerer ingen eller ringe bilejerskab og de grønne og røde farver indikerer én eller flere biler i husstanden.

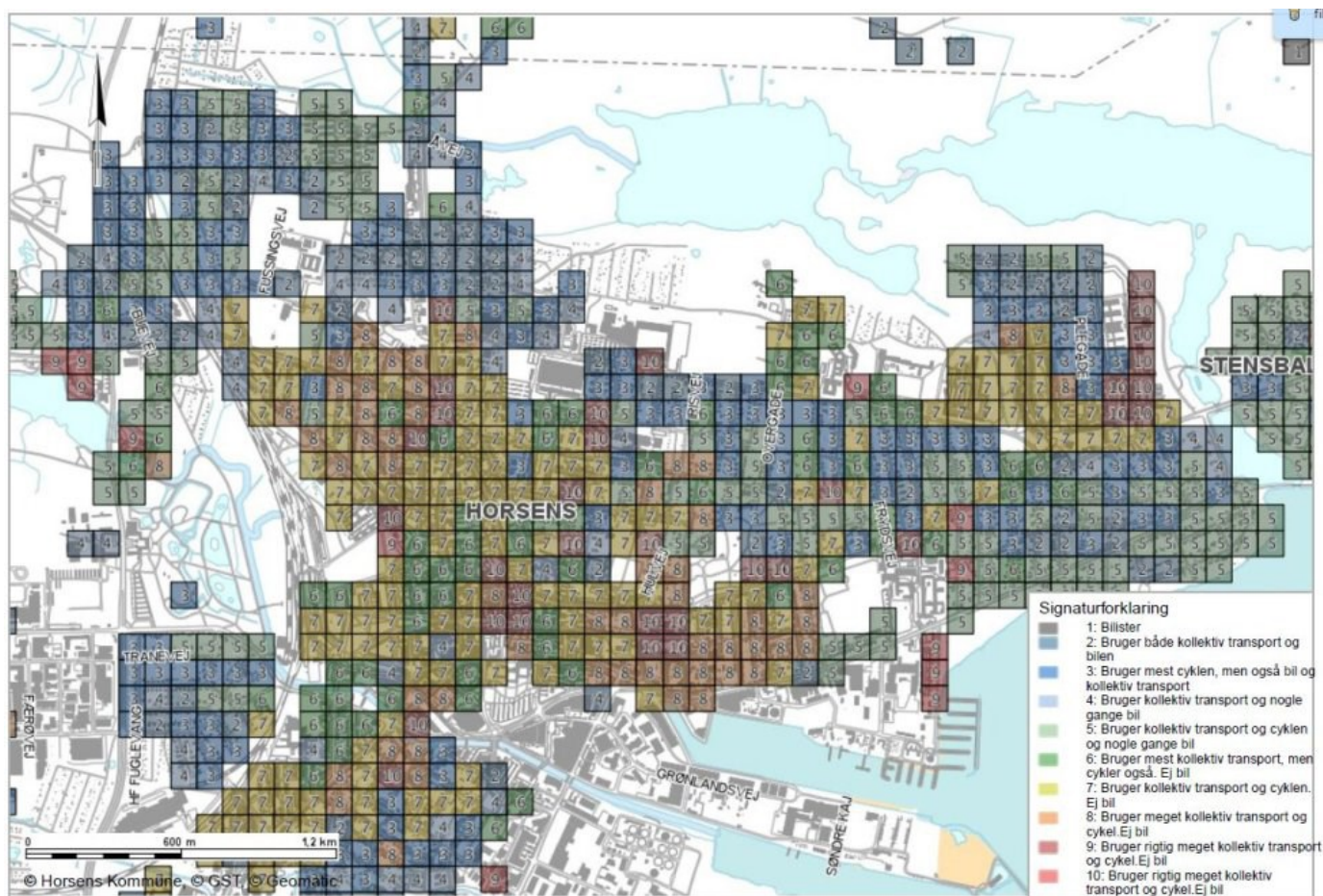
Kendetegnende for de større byer med mange ældre og unge under uddannelse (gymnasier og universiteter) er at bilejerskabet i midtbyerne generelt er mindre, fordi man fravælger bilen som transportmiddel og primært anvender cyklen eller den kollektive trafik. Behovet for beboerparkeringspladser er derfor også tilsvarende mindre.

BILEJERSKAB I HORSENS MIDTBY



Figur 15. Kortet viser bilejerskabet i Horsens midtby.

BEBOERNES TRANSPORTVALG I MIDTBYEN



Figur 16. Kortet viser beboernes transportvalg i midtbyen.

På figur 16 er vist et kort med angivelse af hvordan transportvalget er for borgerne i Horsens midtby. Det bemærkes at områderne med de grå og blå farver indikerer bilen anvendes helt eller delvist som transportmiddel og de grønne og røde farver indikerer at man primært anvender den kollektive trafik eller cyklen som transportmiddel.

Planlægning

Udviklingen i Horsens midtby

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.

Det fremtidige behov for parkeringspladser i midtbyen vil afhænge dels af den forventede udvikling i den nuværende detailhandel og dels af kommunens planer for udbygning af detailhandlen og for omdannelsen af primært Campusgrunden, godsbaneområdet og Horsens Havn.

I et 12-årigt tidsperspektiv er forbrugsudviklingen usikker. De kommende år må det forventes, at forbrugsudviklingen fortsat vil være meget afdæmpet, og at forbruget herefter vil udvikle sig afhængigt af, hvornår der igen vil blive økonomisk vækst i samfundet.

På det trafikale område lægges der vægt på at fremme trafiksikkerheden, fremkommeligheden og forbedre den kollektive trafik. Horsens Kommune har således igennem de senere år investeret meget i den kollektive trafik og trafiksikkerhedsskabende projekter: Der er således etableret en ny trafikterminal for den kollektive trafik, ligesom der gennemført en større udbygning af cykelstinet både i midtbyen og udenfor midtbyen.

Parkeringsbehovet har også sammenhæng med udviklingen i behovet for beboerparkering, i behovet for at pendlere kan sætte deres bil og som nævnt ovenfor 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 parkeringspladskapacitet, 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 parkeringspladser i midtbyen. Hjemmearbejdspladser, samkørsel og evt. flere, der cykler eller bruger kollektiv trafik er forhold, der reducerer behovet for parkeringspladser. Øget detailhandel og øget bilejerskab er forhold, der øger behovet for flere parkeringspladser.

I det følgende forudsættes, at der i forbindelse med etablering af nye arbejdspladser vil blive anlagt parkeringspladser svarende til behovet, dette eventuelt reguleret via nye parkeringsnormer samt muligheden for at etablere parkeringspladserne i en vis afstand fra den ejendom hvor parkeringspladserne skulle være etableret ([se den ny parkeringsnorm](#)). De nye arbejdspladser vil således ikke øge presset væsentligt på de nuværende parkeringspladser.

Udvikling i Horsens midtby

Detailhandlen

Af detailhandelsanalysen (Detailhandelsanalysen Horsens Kommune, september 2014 - Cowi.) fremgår at detailhandlen i Horsens Kommune består af ca. 385 butikker, hvoraf ca. 80 % er lokaliseret i Horsens by. På landsplan har strukturudviklingen i kombination med den økonomiske krise gjort et betydeligt indhug i butiksbestanden. Samtidig har strukturudviklingen betydet færre og større butikker. De samme tendenser ses i Horsens Kommune, hvor antallet af butikker er faldet, og hvor den gennemsnitlige butiksstørrelse er steget fra ca. 420 m² i 2007 til ca. 500 m² i 2014. I 2014 blev der registreret ca. 115.000 m² butiksareal i Horsens midtby, hvilket svarer til niveauet fra 2007. Udviklingen mht butikkerne er, at der samlet set er blevet færre butikker i Horsens midtby, men at butikkerne til gengæld er blevet større.

Udviklingen i detailhandlen er påvirket af forskellige faktorer, bl.a. byudviklingen i Horsens, befolkningsudvikling, udvikling i bilejerskab og udvikling i økonomien (borgernes købekraft) - faktorer som er indbyrdes afhængige. Derudover spiller udviklingen af strukturen inden for detailhandlen ligeledes en rolle.

Der er gennemført analyser af detailhandlen i Horsens Kommune i 2007 og i 2014. Perioden har været præget af en stor tilflytning, jf. efterfølgende afsnit, samt en strukturudvikling mod færre, men større butikker og en generel vækst i detailhandlen.

Siden etableringen af Bilka i 2001 er området i den sydlige del af Horsens udviklet betydeligt. Løvbjerg Centret åbnede i 2006 med en række store udvalgswarebutikker, herunder flere store møbelbutikker. Elgiganten åbnede ved Grønlandsvej i 2009, og yderligere 5 store butikker, heriblandt Biltema og Harald Nyborg åbnede ved Høegh Guldbergs Gade i 2011. Der er også etableret flere discountbutikker i området ved Høegh Guldbergs Gade og Grønlandsvej, og området rummer i dag både Netto, Aldi, Lidl og Fakta.

Området omkring Bilka der omfatter områderne ved Høegh Guldbergs Gade, Ove Jensens Allé, Grønlandsvej og Holmboes Allé er i dag det stærkeste handelsområde i Horsens Kommune målt på omsætningen. Området fungerer som et bynært aflastningsområde, der er stærkt medvirkende til, at udvalgswarehandlen i Horsens klarer sig godt og trækker kunder til fra et større opland og afholder Horsens-borgerne i at foretage indkøb i konkurrerende byer og centre. De store udvalgswarebutikker i den sydlige del af bymidten er vokset betydeligt i både areal og omsætning siden 2007. Væksten skyldes både befolkningstilvæksten i Horsens Kommune, men også typen af nye butikker. Horsens har således fået nye butikker, som ikke før har været i kommunen.

Flere butikker i midtbyen

I detailhandelsanalysen er der opstillet to scenarier for det fremtidige arealbehov til detailhandel i Horsens Kommune. De to scenarier beskriver to yderpunkter for arealbehovet i 2026.

Scenarie 1 medfører et behov for yderligere ca. 13.000 m² butiksareal. Der er stor forskel på arealbehovet i de forskellige brancher. Der vurderes at være et minimumsbehov på 1.500 m² til nye dagligvarebutikker og ca. 11.500 m² til udvalgswarebutikker. Herudover kan der være behov for nyt butiksareal i forbindelse med Kvicklys lukning i 2015.00 m²

Scenarie 2 medfører et behov for yderligere ca. 62.000 m² butiksareal.

Med scenarie 1 med 13.000 m² nyt butiksareal vil det medføre et behov for yderligere 260 - 300 parkeringspladser, med en parkeringsnorm på én parkeringsplads pr. 50 m² butiksareal.

Med scenarie 2 med 62.000 m² nyt butiksareal vil det medføre et behov for yderligere 1200 - 1300 parkeringspladser med en parkeringsnorm på én parkeringsplads pr. 50 m² butiksareal.

Der er således et stort spænd mellem de to scenarier

Befolkningsvækst og flere kunder i butikkerne

Befolkningstallet i Horsens Kommune er steget med 10 % i perioden fra og med 2006 til og med 2014, hvilket er en gennemsnitlig årlig stigning på 863 personer eller 1,1 %

Befolkningstallet i Horsens by er i samme periode steget 9,6 %, hvilket giver en gennemsnitlig stigning på 545 personer eller ca. 1,07 %.

Befolkningsprognosen for perioden 2015 - 2028 (Befolkningsprognosen 2015-2028, af 15. marts 2015, udarbejdet af Cowi) viser, at befolkningen vil stige fra 86.363 personer (primo 2015) til 97.177 personer primo 2028, svarende til en befolkningstilvækst på 10.814 eller 12,5 % og dermed med ca. 800 - 850 nye borgere i kommunen hvert år.

Med de nuværende ca. 5600 offentligt tilgængelige parkeringspladser i Horsens midtby vil der i perioden frem til 2026 således være et behov for

yderligere ca. 500 - 560 parkeringspladser i Horsens midtby, med tilknytning til detailhandlen, hvis detailhandelen i midtbyen stiger i samme takt som befolkningen i kommunen.



Pendling

Horsens har en høj andel af både ind- og udpendlere. Hver dag pendler knap 14.000 personer til henholdsvis fra Horsens kommune. Pendlingen til/fra Horsens Kommune er således stort set i balance og vurderes ikke at skabe grundlag for hverken mere eller mindre omsætning i de fysiske butikker.

Pendlermønstret for Horsens 2013

Tabel 3.1: Top-20 over ind- og udfpendlere for Horsens Kommune 2013, opdelt efter beskæftigelses- og bosættelseskommune

Udfpendling		Indpendling	
Område	Antal	Område	Antal
Aarhus	3.538	Hedensted	4.161
Hedensted	2.682	Aarhus	2.240
Vejle	1.689	Vejle	1.682
Skanderborg	1.524	Skanderborg	1.219
Silkeborg	588	Silkeborg	817
Kolding	444	Odder	725
Ikast-Brande	443	Ikast-Brande	381
Fredericia	355	Kolding	295
Odder	351	Fredericia	255
København	270	Randers	219
Billund	211	Favrskov	188
Viborg	119	Odense	181
Favrskov	118	Herning	149
Herning	117	Viborg	115
Odense	111	Middelfart	97
Randers	108	Aalborg	90
Esbjerg	78	Billund	89
Aalborg	74	Syddjurs	88
Middelfart	62	Esbjerg	66
Øvrige	1.000	Øvrige	971
Sammenlagt	13.882	I alt	14.028

Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken.dk (PENDAB3).

Note: Opdateret d.27. marts 2014.

Figur 18. Skemaet viser top 20 over ind- og udfpendlere for Horsens Kommune 2014, opdelt efter beskæftigelses- og bosætterkommune.

Kilde: Danmarks Statistik.

Bilejerskab

Antallet af husstande med bil forventes at stige de kommende år, men som nævnt tidligere vil udviklingen i bilejerskabet være afhængig af den generelle udvikling og væksten i samfundet, tilbud om og serviceniveau i forhold til alternative transportmuligheder (kollektiv transport), befolknings sammensætningen, udviklingen i arbejdspladser og pendlingsmønstret mm.

Horsens midtbys udvikling

I Kommuneplanlægningen for Horsens by planlægges der for at der i perioden fra 2015 til 2030 vil blive opført:

- 500 boliger yderligere i midtbyen.
- 65.000 m² Campus-området (den tidligere "Slagterigrund").
- 10.000 m² erhverv på Horsens Havn - nord.

Det øgede parkeringsbehov relaterer sig til de planlagte byomdannelser, jf ovenfor stående.

De planlagte byomdannelser i midtbyen rummer ca. 500 boliger og 65.000 m² uddannelsessted (Campus).

De 500 boliger vil medføre et behov for yderligere ca. 750 pladser med en parkeringsnorm på 1,5 parkeringsplads pr. bolig, med den nuværende parkeringsnorm (fra 2007). Det vurderes dog meget på den sikre side, hvorfor der i den ny parkeringsnorm er lagt op til at kravet til parkeringspladser differentieres i forhold til hvor bymidtenære boligerne placeres.

Der er i forbindelse med andre campusområder vurderet på behovet for parkering. Der stilles meget forskellige krav til parkeringen ved campusområder afhængig af hvilken by/kommune campusområdet befinder sig, hvilket afspejler sig i figur 19.

Stedbetegnelse	Norm	Baggrund
Campus Nykøbing	1 pl. pr. 75 m ² eller 100 m ²	Gældende lokalplaner for campusområdet
Campus Næstved	1 pl. pr. 100 m ²	Masterplan for campusområdet
Campus Hillerød	1 pl. pr. min 150 m ² og maks. 100 m ²	Gældende lokalplan
Campus Odense	1 pl. pr. min 150 m ² og maks. 50 m ²	Gældende lokalplan
Nørre Campus	1 pl. pr. 200 m ²	Vinderforlaget for området
Panumkomplekset	1 pl. pr. 320 m ²	Gældende lokalplan
Frederiksberg Campus	1 pl. pr. 240 m ²	Udviklingsplan 2008
DTU	1 pl. pr. 100 m ²	Kommuneplantillæg 9/2009
RUC undervisning og forskningsbygninger	1 pl. pr. 50 m ²	Gældende lokalplan for delområde af RUC
RUC ældre campusområde	1 pl. pr. 100 m ²	

Figur 19. Skemaet viser parkeringsnormer fra forskellige Campuslignende arealer/områder i Danmark.

Med udgangspunkt i at det fremtidige Campus Horsens bliver på 65.000 m² vil det medføre et behov for yderligere ca. 430 pladser med en parkeringsnorm på én parkeringsplads pr. 150 m² som jf. ovenstående figur 19.

Udviklingen i behovet for parkeringsarealer

Den planlagte byomdannelse af Horsens Havn ligger i periferien af, eller uden for midtbyen og berører derfor kun i begrænset omfang midtbyens parkeringspladsbehov.

Samlet set vil de nuværende parkeringspladser i midtbyen kunne dække behovet, med den skitserede udvikling i detailhandlen.

	Behov for yderligere parkeringspladser
Udvikling i eksisterende detailhandel	0 – 560
Udbygning af detailhandel	300 – 1300
Byomdannelse i midtbyen	1180
I alt	1480 – 3040

Figur 20. Skemaet viser den øgede efterspørgsel efter parkeringspladser i Horsens midtby i perioden frem til 2026

	Hverdage	Lørdage
Antal ledige offentligt tilgængelige parkeringspladser i områder med tilknytning til detailhandel (område 3-7 og 9) Gennemsnit	Ca. 2150	Ca. 2200
Antal ledige offentligt tilgængelige parkeringspladser i hele midtbyen (alle områder 1-10). Gennemsnit	Ca. 2700	Ca. 2700
Antal ledige offentligt tilgængelige parkeringspladser i hele midtbyen (alle områder 1-10) og ledige parkeringspladser uden offentlig adgang i hele midtbyen (alle områder 1-10). Gennemsnit.	Ca. 4400	Ca. 4750

Figur 21. Skemaet viser den gennemsnitlige restkapacitet i spidstimer på parkeringspladser i Horsens midtby (den gennemførte registrering.)



Ved en efterspørgsel på op til yderligere 1860 parkeringspladser i relation til detailhandlen, vil det i tilfældet hvor der i forvejen er størst belægning med en samlet belægningsgrad på 50-60 % (totalt for alle de private og de offentlige parkeringspladser der er på ca. 8.900 parkeringspladser) medføre at spidstimebelastningen på en hverdag er 70-80 % samlet set for hele bymidten. Denne belægningsgrad er under forudsætning af at der i forbindelse med udbygningen af detailhandlen og udvikling af detailhandlen ikke etableres yderligere parkeringspladser. Der vil jf. parkeringsnormen blive krævet etableret parkeringspladser som tilgodeser det øgede behov for parkering.

I spidstimebelastningen på en hverdag vil belægningsgraden på de offentlige parkeringspladser være på 75 % og restkapaciteten på de offentlige pladser 735 parkeringspladser. Restkapaciteten af de offentlige parkeringspladser vil således ikke alene kunne indfri en efterspørgsel på

yderligere 1860 pladser.

Det skal i denne forbindelse henvises til planerne for yderligere parkeringsanlæg i midtbyen. Der planlægges for opførelsen af et parkeringshus i Rædersgade nr. 1-7 med 148 parkeringspladser hvilket medfører en nettotilgang på 65 pladser. Der planlægges ligeledes for et parkeringshus på Emilies Plads med 450 pladser, hvilket medfører en nettotilgang på 214 pladser. Der vil dog for sidstnævnte parkeringshus vedkommende blive opført boliger og dagligvarebutik, erhverv og udvalgsvarerforretning i tilknytning til parkeringshuset som vil medføre et parkeringsbehov.

Parkeringsstrategi

I det følgende er der med reference til parkeringsstrategien fra 2007 beskrevet den overordnede, tostrengede parkeringsstrategi, som Horsens Kommunes vil anvende, og som der knytter sig til midtbyen og til området uden for, men 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.

Effektiv udnyttelse af parkeringspladserne

Med udgangspunkt i kortlægningen og analysen af de eksisterende parkeringsforhold og vurderingen af de fremtidige behov for parkeringspladser, er følgende overordnede parkeringsstrategi gældende:

Følgende målsætning for parkeringsstrategien indenfor Horsens midtby er gældende:

- Horsens Kommune vil arbejde for, at parkering primært sker på/i større parkeringsanlæg som parkeringshuse og parkeringskældre med et minimum af forbrug af overfladeareal.
- Horsens Kommune vil arbejde for, at parkeringspladserne i bymidten skal være forbeholdt korttidsparkering, mens langtidsparkering henvises til periferien af bymidten.
- Horsens Kommune vil arbejde for en god trafikal tilgængelighed til byens forskellige funktioner, uanset om man kører i bil, kommer med bus eller på cykel, men under skyldig hensyntagen til ønsket om at den centrale del af midtbyen holdes bilfri.
- Fastlægge et sæt nye parkeringsnormer som differentierer kravet til etablering af parkeringspladser f.eks. i forhold til den tilladte bebyggelsesprocent og/eller anvendelse.

Følgende målsætning for parkeringsstrategien udenfor Horsens midtby er gældende:

- At sikre en optimal udbygning af antal parkeringspladser ved at tilpasse og/eller styre udbud og efterspørgsel.
- Fastlægge et sæt nye parkeringsnormer som differentierer kravet til etablering af parkeringspladser f.eks. i forhold til den tilladte bebyggelsesprocent og/eller anvendelse

Det fremtidige parkeringsbehov for offentlige parkeringsanlæg er tilgodeset såfremt byomdannelsesprojekterne tilgodeser parkeringsnormerne for etablering af parkeringspladser. Der er i forbindelse med vurderingen af det fremtidige parkeringsbehov besluttet at ændre den nuværende parkeringsnorm fra 2007, da behovet for parkering i midtbyen er meget afhængig af om der er tale om parkeringen knytter sig til beboelse, erhverv eller butikker.

Strategien lægger ikke op til at reducere antallet af parkeringspladser i midtbyen, men at reducere antallet af parkeringspladser på terræn og erstatte disse med parkeringshuse/parkeringskældre placeret langs den indre og den ydre ring omkring midtbyen, samt at udnytte de nuværende pladser bedst muligt til gavn for alle de borgere, der har ærinde i midtbyen.

Både udenfor og indenfor midtbyen vil de planlagte byomdannelser skabe et behov for nye parkeringspladser. 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 parkeringspladser f.eks. gennem den ny parkeringsnorm henholdsvis på baggrund af den nye bekendtgørelse som gør det muligt at etablere parkeringspladser andre steder.

I forbindelse med ændringer af kapaciteten af parkeringspladser som resultat af de planlagte byomdannelser og ændret anvendelse af nuværende ejendomme i Horsens Kommune, specielt i Horsens midtby og Brædstrup midtby, skal antallet af handicapparkeringspladser øges med baggrund i kravene fastlagt i den nye parkeringsnorm. Den nye parkeringsnorm stiller foruden krav om anlæg af handicapparkeringspladser til personbiler også krav om etablering af handicapparkeringspladser til kassebiler.



Generelle måder at øge udnyttelsen af parkeringspladserne

Virkemidlerne er i det følgende beskrevet i relation til de to overordnede strategier for parkering henholdsvis i midtbyen og uden for midtbyen. Det bemærkes at der er tale om en gennemgang af "kataloget" mht de reguleringsmuligheder der findes indenfor parkeringsstrategien.

Da der, som nævnt tidligere, er en overkapacitet på de eksisterende offentlige og private parkeringspladser i midtbyen, er der ikke et umiddelbart behov for gennemførelse af radikale ændringer i forhold til den nuværende parkeringsstrategi.

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, og i større bycentre anvendes dispensationer eller lempelser som licensordninger for beboere og erhvervsdrivende

Nedlæggelse eller begrænsning af kantstensparkering 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 parkeringspladser kan kommunen tage følgende virkemidler i brug:



1. Bedre udnyttelse af private parkeringspladser.

Der er ca. 6000 privatejede parkeringspladser i Horsens bymidte svarende til ca. 67 % af samtlige parkeringspladser. Ca. 3250 af de privatejede parkeringspladser er ikke offentligt tilgængelige.

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

Omdannes en række af de ca. 3250 parkeringspladser 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 parkeringsplads.

2. Dobbeltudnyttelse af eksisterende parkeringspladser

Forskellige trafikantgrupper har behov for parkeringspladser på forskellige tidspunkter. Pendlere benytter hovedsagelig parkeringspladserne i

dagtimerne på hverdage, mens beboere ofte har brug for parkeringspladser i aftentimerne og weekenden. Om lørdagen er der desuden behov for kudeparkering. Parkeringspladser kan f.eks. om dagen bruges af kunder til butikker og om aftenen til fritidsbesøgende (til f.eks. biograf, teater, musikarrangementer og restauranter)



3. 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 langtidsparkeringspladser til korttidsparkeringspladser er en måde at sikre en mere effektiv udnyttelse af parkeringspladserne. Omdannelsen tilgodeser ærindeparkering 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 bør dog kombineres med en beboerlicensordning, således at beboerne i området helt eller delvist tilgodeses.

I Horsens midtby er ca. 87 % af alle offentligt tilgængelige parkeringspladser uden tidsbegrænsning, heraf er ca. 31 % med betalingsparkering. På parkeringspladser med tidsbegrænsninger anvendes forskellige begrænsninger fra 15 min.

De hyppigst anvendte tidsrestriktioner på de offentlige arealer er 1 time (56 %), 2 timer (18 %) og 1/2 time (11 %). Derudover forekommer tidsbegrænsninger på 3 timer og derover (15 %).

De hyppigst anvendte tidsrestriktioner på de private arealer er 2 timer (42 %), 3 timer (31 %) og 1 time (14 %). Derudover forekommer tidsbegrænsninger på 15 min., 30 min. og over 3 timer (13 %).

Foruden at vurdere om der skal ske en ændring i tidsbegrænsningen på den enkelte parkeringsplads 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 parkeringspladser, vil det kræve, at kommunen bliver enige med de private ejere af parkeringspladser om en sådan forenkling.

4. 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.

Der kan både være tale om at udvide antallet af betalingspladser, ændre på betalingen pr. time og eventuelt indføre progressive timesatser, indføre flere takstzoner/områder og/eller ændre på tidsrummet for betalingen.

Progressive afgifter

Denne type afgifter anvendes for i højere grad at målrette udvalgte pladser til indkøb- og ærindeparkering frem for pendlerparkering, hvorved også omsætningen på pladserne øges. Dette kan f.eks. gennemføres ved at fastsætte en lav takst for den 1. time, en lidt højere for den næste og den

højeste takst for den 3. og efterfølgende timer.

Flere takstzoner/områder.

I stedet for kun én takstzone kan der f.eks. etableres to takstzoner, hvor de mest centrale og efterspurgte parkeringspladser pålægges en højere afgift end de mere perifere pladser.

På nuværende tidspunkt er ca. 17 % af parkeringspladserne i midtbyen betalingspladser, heraf er ca. 53 % offentlige og ca. 47 % private. Prisen på de offentlige parkeringspladser er 10,00 kr. pr. time i tidsrummet fra kl. 9-17 på hverdage og kl. 9-13 på lørdage.

Ved en ændring af betalingsparkeringen der vil resultere i et forøget provenu for kommunen vil Staten fortsat modregne i statstilskuddet til kommunen jf. lov nr. 592 af 14. juni 2011, hvorfor betalingsparkeringen fortrinsvist bør ændres af hensyn til regulering af parkeringen i midtbyen.

Da der er en overkapacitet af parkeringspladser i Horsens midtby, skal det vurderes om omfanget af offentlige parkeringsarealer med betaling skal udvides på et tidspunkt bl.a. set i lyset af ønsket om yderligere betalingsparkeringshuse.

5. Licenser

5.1 Beboerlicenser

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 undtage beboerne helt eller delvist for parkeringsbetalingen og tidsrestriktionerne.

Fordelene ved indførelse af licensordninger er en mere 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.

5.2 Erhvervslicenser

For virksomheder der har registreringsadresse i områder med betalingsparkering og som ikke har egne parkeringspladser i tilknytning til virksomheden, samt virksomheder som har et stort behov for parkering i midtbyen, kan erhvervslicenser undtage disse helt eller delvist for parkeringsbetalingen og tidsrestriktionerne.

I øvrigt gør de samme fordele og ulemper ved erhvervslicenser sig gældende som for beboerlicenser, jf. ovenfor stående.

6. Parkeringsinformationssystemer

Forskellige typer af parkeringsinformationssystemer kan anvendes for at gøre det lettere at finde parkeringspladser og mindske unødigt parkeringssøgende trafik.

Horsens Kommune har indført et dynamisk parkeringsinformationssystem indenfor og på ringvejssystemet. Systemet kan, udover at vise vej til pladserne, også oplyse trafikanterne om, hvor der findes ledige pladser (Skiltene længst væk fra bycentret med angivelse af antal ledige parkeringspladser i de tre delområder som bycenteret er opdelt i. Skiltene ud for de enkelte parkeringspladser med angivelse om der er ledige parkeringspladser eller ej).

Dette system reducerer generne for parkanterne og unødigt parkeringssøgende trafik.

Systemet giver også mulighed for at vurdere parkeringsbelastningen hen over døgnet og over ugen på de parkeringspladser som er omfattet af systemet, da der løbende sker en datalogning af belægningsgraden.

7. 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 parkeringskapacitet, fordi færre vil parkere ud over den tilladte tid.

(Parkeringskontrollen i Horsens på de offentlige parkeringspladser varetages af kommunen og for de private parkeringspladser vedkommende af private firmaer.)



8. 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.

I en transportplan kortlægges de ansattes transport gennem f.eks. internetbaserede spørgeskemaer. En transportplan omfatter typisk både medarbejdernes transport i arbejdstiden, transport til og fra arbejde, samt intern arbejdskørsel. Undersøgelserne kan også indeholde spørgsmål om baggrunden for valg af transportmåde og holdning til alternativ transport.

Typisk omfatter transportplaner:

- Hjælp til at organisere samkørsel blandt medarbejdere.
- Målrettet information om alternative muligheder til pendling i bil.
- Fremme af cykeltrafik, f.eks. ved at tilbyde parkerings- og omklædningsfaciliteter.
- Bedre kollektiv trafikbetjening af virksomhederne.
- Økonomiske tilskud til medarbejdere som cykler/kører kollektivt/samkører.
- Begrænse eller styre parkeringsudbuddet.
- Muligheder for tele- eller hjemmearbejde.
- Initiativer i forhold til tjenesterejser.
- Reduktion af omkostninger til erhvervsmæssig transport, hvis ture koordineres.
- Styrkelse af virksomhedens image ved at synliggøre sin klimainsats.

9. 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.

10. Parkeringsnormer

Normstyringen består i, at der fastlægges retningslinier for hvor mange parkeringspladser, der skal anlægges i forbindelse med ny- eller ombygning. Normerne kan være differentierede fra bydel til bydel, afhængig af lokalisering eller tilgængelighed med f.eks. kollektiv transport.

Normalt er der tale om minimumsnormer, som en bygherre pålægges at opfylde for at sikre, at parkerede biler i det omgivende område ikke giver anledning til uønskede gener.

Minimumsregler er normalt meget rummelige. 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 (bygningsreglementerne) stilles krav om, at der udlægges tilstrækkeligt areal også til cykelparkering i forbindelse med ny- eller ombygning.

Selv om parkeringsnormerne 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 natte timerne samt i weekenden, mens erhvervsparkering er i dagtimerne, typisk mellem kl. 8.00 og 17.00 på hverdage. 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.

Det nugældende bygningsreglement fra 2008 "Bygningsreglement 2008" er under revision og er ikke vedtaget endnu. Det reglement der er sendt i høring beskriver følgende om hvad skal der skal udlægges og anlægges af parkeringsarealer ved en bebyggelse.

I forslaget til et nyt bygningsreglement 2015 står der følgende om parkeringsarealer:

- Der skal udlægges (reserveres) tilstrækkelige parkeringsarealer til, at bebyggelsens beboere, de beskæftigede i bebyggelsen, besøgende, kunder og leverandører mv. kan parkere biler, motorcykler, knallerter og cykler, mv. på ejendommens område.
- Hvor stor en del af grundens areal, der skal udlægges (reserveres) til parkeringsareal, og hvornår det skal anlægges, fastsættes af kommunalbestyrelsen og skal fremgå af byggetilladelsen.
- Ved udformningen af parkeringspladser skal et passende antal parkeringspladser udformes, så de kan anvendes af personer med handicap. Kravet omfatter ikke fritliggende enfamiliehuse og sommerhuse i sommerhusområder.
De foreskrevne arealer kan være fælles for flere ejendomme. Disponering, anlæg og anvendelse af sådanne fælles parkeringsarealer sikres ved tinglysning på de pågældende ejendomme. Bygningsreglementets bestemmelser om grundens udnyttelse gælder ikke, hvis en lokalplan eller byplanvedtægt fastsætter andre bestemmelser om det pågældende forhold.



Parkeringsbehov for forskellige funktioner

Personbiler

Figur 22 viser det gennemsnitlige parkeringsbehov, 5 % fraktilen og 95 % fraktilen for hver funktion samt hvor mange observationer/tællinger tallene er baseret på.

5 % og 95 % fraktilen viser sandsynligheden for at mere end 5 % ligger hhv. under og over de angivne tal. Disse tal viser, at der er en meget stor spredning i parkeringsbehovet indenfor de enkelte funktioner.

Figuren bør derfor anvendes som udgangspunkt for fastlæggelse af parkeringsbehovet for forskellige funktioner. Det er dog vigtigt efterfølgende at overveje om specielle forhold for netop den funktion eller lokale forhold i øvrigt kan medføre, at behovet kan være væsentlig anderledes.

Alle data er baseret på fri parkering - altså situationer uden parkeringsrestriktioner. For hoteller og restauranter samt børne- og ældreinstitutioner samt skoler er der benyttet oplysninger om antallet af parkeringspladser og tilfredsheden hermed.

Figur 22. Skemaet viser registrerede parkeringsbehov for forskellige funktioner baseret på tællinger og analyse. For boliger er parkeringsbehovet angivet som pladser pr. bolig og for de øvrige funktioner som pladser pr. 100 m². (Kilde: Vejregler Trafikarealer, Byernes trafikarealer, hæfte 9, Oktober 2011, Vejreglerådet, Vejdirektoratet.)

	Gennemsnitligt parkeringsbehov	5 % fraktil ³⁾	95 % fraktil ⁴⁾	Antal observationer
Etageboliger	0,6	0,3	1,0	94
Række- og kædehuse	0,9	0,5	1,2	96
Fritliggende parcelhuse	1,0	0,6	1,4	83
Kollegier	0,7	0,1	1,4	18
Butiksentre	2,3	0,7	3,8	23
Dagligvarebutikker	1,7	0,3	4,3	88
Udvalgswarebutikker	1,9	0,3	5,3	12
Varehuse	2,3	0,7	6,1	13
Kontorvirksomheder	1,4	0,3	2,9	155
Hoteller/ konferencecentre ¹⁾	1,3 / 2,9	0,2 / 0,8	2,7 / 9,6	31 / 43
Restauranter ¹⁾	4,2 / 13,2	1,0 / 8,0	2,4 / 34,5	6 / 26
Børneinstitutioner ¹⁾	2,0 / 2,9	0,2 / 0,6	6,6 / 6,9	9 / 16
Daghem/plejehjem ¹⁾	1,1 / 1,3	0,7 / 0,3	1,6 - 3,4	5 / 43
Skoler ²⁾	0,5	0,2	1,1	28
Skoler ¹⁾	0,3 / 0,8	0,1 / 0,4	1,8 / 2,1	18 / 14

¹⁾ Ikke baseret på registrering af parkeringsbehov, men på oplysninger om antal parkeringspladser samt om der hhv. mangler eller er tilstrækkeligt med pladser. **Behovstallene** er angivet for hhv. registreringer, hvor der er for få parkeringspladser og for registreringer, hvor der er tilstrækkeligt med parkeringspladser (mangler/tilstrækkelig)

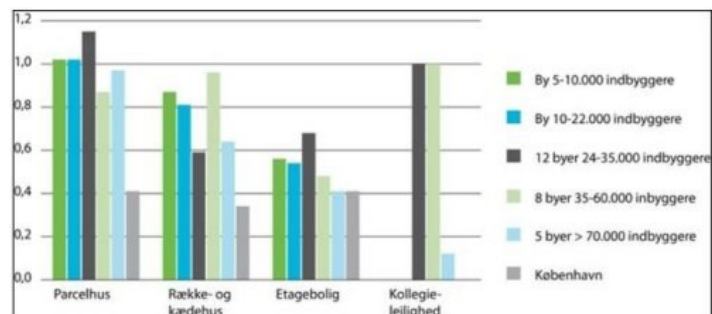
²⁾ Der er angivet tal for skoler baseret både på registreringer og på interviews. Disse tal er baseret på registreringer.

³⁾ For antal observationer under 20 angives i stedet det mindste registrerede behov.

⁴⁾ For antal observationer under 20 angives i stedet det højeste registrerede behov

Figur 22 viser parkeringsbehovet for en række forskellige funktioner baseret på data fra transportvaneundersøgelserne fra 2006-08 samt en række analyser og tællinger foretaget i 2009.

Figur 23 viser et eksempel på parkeringsbehovet for boliger og butikker opdelt på bystruktur og bystørrelse for bykerner. Til sammenligning falder Horsens by indenfor kategorien af byer med et indbyggerantal på 35. - 60.000 (den lysegrønne søjle).



Figur 23 Diagrammet viser parkeringsbehovets variation afhængig af boligtype i bykerner (antal biler pr. bolig). Kilde: Vejregler, Trafikarealer, Byernes trafikarealer, hæfte 9, Oktober 2011, Vejregelrådet, Vejdirektoratet.



Bebovet for handicapparkeringspladser

Ved udformning af parkeringspladser indrettes, reserveres og afmærkes et passende antal parkeringsbåse for personer med handicap. Antallet bør svare til det aktuelle behov, men ikke større, da det nedbryder respekten for reserveringen.

I forslaget til det nye bygningsreglement er der i vejledning til kap 2.4.2, stk. 3 anført at handicapparkeringspladser har et brugsareal på 3,5 x 5 m og bør placeres så nær indgangen som muligt og være med fast, jævn belægning. Mindst én handicapparkeringsplads bør have et brugsareal på 4,5 x 8 m af hensyn til minibusser med lift bag på. Hvis der er niveauspring i adgangen fra parkeringsareal til andet areal, bør disse være højst 2,5 cm.

DS-håndbog 105-2012 »Udearealer for alle - Sådan planlægges et tilgængeligt udemiljø«

indeholder anvisninger på udformning af det fysiske miljø med henblik på at give handicappede større uafhængighed, bevægelsesfrihed og sikkerhed. Der henvises endvidere til »Færdselsarealer for alle« fra Vejdirektoratet.

Jf. figur 24 er vist det anbefalede antal handicapparkeringspladser til hhv. almindelige biler og kassebiler i forhold til parkeringsanlæggets størrelse.

Parkeringsanlæggets størrelse	Handicappladser til alm. Biler (3,5 x 5,0 m)	Handicappladser til kassebiler (4,5 x 8,0 m)
1-9		1
10-25	1	1
26-50	1	2
51-75	2	2
76-100	2	3
101-150	3	3
151-200	3	4
201-500	4	4
501-1000	4	5

fig.24. Skemaet viser det anbefalede antal handicapparkeringspladser i forhold til størrelsen af parkeringsanlægget . Kilde: SBI anvisning 216.

Vudering af behovet for cykelparkeringspladser

Det er vigtigt også at have fokus på, at etablere et tilstrækkeligt antal cykelparkeringspladser. Det vil sikre, at der aktivt tages stilling til cykelparkering i lighed med parkering til biler.

Det kan dog være vanskeligt at fastsætte disse tal, da antallet af cyklister afhænger af mange forskellige faktorer herunder funktionens beliggenhed i bystrukturen, byens infrastruktur, det kollektive net etc. Det kan tages udgangspunkt i tallene i figur 25.

Skemaet viser det anbefalede tal for cykelparkering. Kilde: Cykelparkeringshåndbog, Dansk Cyklist Forbund 2006.

I [Horsens Kommunes "Cykelparkeringsplan 2014"](#) er angivet en vejledende parkeringsnorm som stammer fra Horsens Kommunes Cykelpolitik, 2004.

Se de gældende [parkeringsnormer for Horsens Kommune](#). Normerne omfatter både parkeringspladser for biler, herunder handicapparkeringspladser samt cykelparkeringspladser



Funktion	Cykelparkeringsnorm
Boliger og etageejendomme	2-2,5 parkeringspladser pr. 100 m ² boligareal for etageboliger.
Børneinstitutioner	1,0 parkeringsplads pr. kollegianer for kollegier. 0,4 parkeringsplads pr. ansat samt et areal reserveret til anhængere og specialcykler.
Skoler	1,0 parkeringsplads pr. elev fra og med 4. klassetrin og 0,4 parkeringsplads pr. ansat.
Uddannelsesinstitutioner	0,4-0,8 parkeringsplads pr. elev og 0,4 parkeringsplads pr. ansat.
Detailhandel/butikker	2,0 parkeringspladser pr. 100 m ² i hovedstaden og 1,0 parkeringsplads pr. 100 m ² i provinsen.
Øvrige byerhverv (læge, tandlæge m.fl.)	0,3-0,4 pr. 100 m ² etageareal + 0,4 parkeringsplads pr. ansat.
Stationer	10-30 % af passagertallet (antal rejsende pr. dag).
Busstoppesteder og -terminaler	1,0 parkeringsplads pr. 10 passagerer i spidstimerne 06:00-09:00.
Biografer og teatre	0,25 parkeringsplads pr. normeret plads + 0,4 parkeringsplads pr. ansat.
Hoteller og restauranter	1,0 parkeringsplads pr. 15 gæster + 0,4 parkeringsplads pr. ansat.
Idrætsanlæg og sportshaller	0,6 parkeringsplads pr. idrætsudøvende (på dagsbasis) + 0,4 pr. tilskuer.
Kontor og industri	0,4 parkeringsplads pr. ansat.
Rekreative områder	1-4 parkeringsplads pr. 10 gæster.

Fig. 25. Skemaet viser det anbefalede tal for cykelparkering. Kilde: Cykelparkeringshåndbog, Dansk Cyklist Forbund 2006.

Behov for parkeringspladser med opladestander for elbiler

Langt de fleste opladninger foretages hjemme hos ejeren af elbilen via en ladeboks. Med ladeboksen er det samtidig muligt at styre, hvornår elbilen skal oplades og ejeren kan følge den del af strømforbruget, der anvendes til elbilen.

I Horsens findes der opstillet både almindelige ladestandere, som afgiver 230 volt og 16 ampere, der ligesom ladeboksen tager 5-7 timer for en helt afladt bil. Alle nyere elbiler samt plug-in-hybrider kan lade på de almindelige ladestandere.

Der er opsat ladestander forskellige steder i Horsens, heraf nogle hurtiglade-stationer. I Horsens er der p.t. opsat ladestandere følgende steder: ved NRGi, Bjerrevej 139, ved Citroen Horsens, Høegh Guldbergs Gade 46, på Horsens Kommunes parkeringsplads Svanes Plads, Forum Horsens, Langmarksvej, Føtex, Bankagervej 111 i og hos Bilka, Høegh Guldbergs Gade 10, samt på Vitus Bering Park.

Hurtiglade-stationer oplader elbilen til 80 procent på 20-30 minutter. Hurtiglading er den foretrukne teknologi til opladning på farten, og stort set alle nye elbiler kan hurtiglade.

Behovet for yderligere reservation af parkeringspladser med opladestandere er ikke normsat og ikke afdækket i Horsens Kommune. Horsens Kommune vil derfor følge udviklingen i udbredelsen af elbiler og dermed behovet for yderligere parkeringspladser med ladestandere forbeholdt elbiler.



Behov for parkeringspladser for lastbiler

Jævnfør den kommunale bekendtgørelse vedrørende standsning og parkering i Horsens Kommune er det tilladt at parkere med køretøjer med størst tilladte totalvægt over 3500 kg og sættevogne i Horsens Kommune inden for byzonen, hvor der er afmærket med særlig skiltning på følgende adresser:

Horsens by:

- Ove Jensens Alle,
- Meteorvej
- Strømøvej
- Islandsvej

Brædstrup by:

- Energivej
- Fjernvarmevej

Det vurderes ikke nødvendigt, at etablere yderligere parkeringspladser for lastbiler på de offentlige arealer inden for byzone, idet der forventes, at virksomheder der har behov for varetransporter med lastbiler etablere de nødvendige faciliteter på egen ejendom.



Parkeringsfond

I cirkulæret om kommunale parkeringsfonde (Boligministeriets cirkulære nr. 10 af 17. februar 1994) har kommunerne mulighed for at oprette en fond således, således at Byrådet kan fravige bestemmelserne i bygningsreglementet, eller bestemmelser i lokalplaner og byplanvedtægter om at der skal etableres parkeringsarealer på egen grund ved indbetaling til en fond.

I henhold til "Bekendtgørelse om dispensation fra parkeringskrav, når der foreligger et forpligtigende aftalegrundlag", (Bekendtgørelse nr. 146 af 12. februar 2015) kan Byrådet fra den 16. februar 2015 nu også meddele dispensation til bestemmelserne såfremt der foreligger et forpligtigende grundlag for bygherren om at parkeringsarealerne i forbindelse med, eller i forlængelse af byggeriets opførelse, tilvejebringes på et andet areal end den ejendom, hvorpå byggeriet opføres. Parkeringsarealerne skal have en hensigtsmæssig placering i forhold til den ejendom, hvorpå parkeringspladserne skulle have været anlagt.

På den måde har kommunerne bedre kontrol over placeringen af pladserne, hvilket kan være attraktivt, specielt i bymidten.

De nuværende regler omkring kommunale parkeringsfonde fastlægger, at parkeringspladserne som udgangspunkt skal placeres så tæt på ejendommen som muligt, men giver mulighed for, at kommunen kan placere parkeringspladserne, hvor kommunen 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 kommunen skyde ind.

Kommunen er forpligtet til at udmønte pladserne inden for 5 år fra indbetalingen, 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 parkeringsfonden afhænger selvfølgelig af, hvor i byen pladsen skal oprettes, grundprisen det pågældende sted, og hvorvidt pladsen skal etableres i terræn, i parkeringshus eller - kælder.

Parker og 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. Horsens 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 kollektivreisen. 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.



Nye elektroniske søge- og betalingsmuligheder

Forskellige private firmaer tilbyder parkeringskoncepter, som bygger på en abonnementsmodel og et avanceret IT-system. Kommunerne tilbydes et samarbejde om brugen af dette koncept til alle kommunens offentlige parkeringsarealer med betalingsparkering.

Parkanten vil ved anvendelsen af dette parkeringskoncept kunne tjekke ind og ud via mobiltelefonen. Ved tjek ind registreres starttidspunkt for parkeringen, og ved tjek ud registreres sluttidspunktet for parkeringen, og på baggrund heraf udregnes forbruget af parkeringsenheder i firmaets IT-system.

Ud over betalingen via mobiltelefonen vil parkanten også via sin mobiltelefon kunne få oplysninger om placeringen af kommunens betalingsparkeringspladser, samt i det omfang parkeringspladsen indgår i kommunens dynamiske parkeringsinformationssystem, om der er ledige parkeringspladser.

Kunden får ved betaling af abonnement til firmaet et antal "parkeringsenheder", der kan benyttes som betalingsmiddel, og firmaet afregner efterfølgende med kommunen.



Handlingsplan

Midtbyen

Da belægningen af de offentlige og private parkeringsarealer i midtbyen viser, at der ikke er et stort behov for at indføre adfærdsregulering i forhold parkeringssøgningen i midtbyen, fortsætter den nugældende betalingsparkering på de offentlige uændret, dvs. med de nuværende betalingsparkeringspladser og med samme takst.

Målsætningen for midtbyen er baseret på, at der samlet set allerede er tilstrækkelig parkeringskapacitet i midtbyen til at rumme den forventede udvikling i detailhandlen de næste 10-15 år.

Et øget parkeringspres vil medføre, at nogle kommer til at gå længere fra parkeringsanlæggene i forhold til bestemmelsesstedet. I dag kan langt de fleste kunder til midtbyens butikker få en plads i en afstand af 100-200 meter fra gågaderne. Bliver kunder nødt til at bruge de parkeringspladser der ligger længere væk, vil det medføre en gåafstand i størrelsesorden 250-350 meter.



Områder i Horsens bymidte

Område 1

I område 1 er der ca. 720 offentlige parkeringspladser og ca. 300 private parkeringspladser uden offentlig adgang. Alle de offentlige parkeringspladser er uden betaling.

I område 1 er der ca. 843 husstande med i alt ca. 1271 personer. Ca. 65% af husstandene har ingen bil, hvorfor antallet af private parkeringspladser uden offentlig adgang i område 1 tilnærmelsesvist skulle dække behovet for beboerparkeringen. Transportvalget blandt de bosiddende i området er primært kollektiv trafik og cyklen.

I område 1 planlægges på arealet der tidligere rummede et slagteri, for opførelsen af en uddannelsescampus. En sådan ændret udnyttelse af arealet vil medføre et ændret parkeringsbehov i denne del af midtbyen. Områdets nærhed til den kollektive trafikterminal hvor både tog, regionale busruter, bybusser og hyrevogne har sit knudepunkt vil medføre at en stor andel af de studerende/elever, som er bosat udenfor nærområdet sandsynligvis ikke anvender bilen som transportmiddel, hvorfor behovet for parkering vil være markant anderledes end hvis arealet skulle anvendes til butiks-, kontor- og boligområde.

Der vil på baggrund af erfaringerne og normerne fra tilsvarende campusområder være behov for anlæg af parkeringsfaciliteter for den del af brugerne, som ikke kan/vil anvende tilbuddet om kollektiv transport.

Der vil i forbindelse med tilrettelægning og planlægning af campusområdet blive gennemført en nærmere analyse af parkeringsbehovet, ligesom der vil skulle planlægges for en integration af parkeringspladserne i byggeriet enten, i form af parkeringsanlæg i kælderniveau eller i et parkeringshus. Der henvises til afsnit i "4.1 Efterspørgslen vil fortsat stige" jf. figur 19 hvor resultatet af en sammenligning af parkeringsplads

kravet ved forskellige campusområder er oplistet. Det foreslås som udgangspunkt at parkeringsnormen for det fremtidige Campus Horsens fastsættes til én parkeringsplads pr. 150 m² hvilket med et campusområde på 65.000 m² medfører et krav om 430 parkeringspladser. Arealet til disse parkeringspladser vil udgøre mellem 10.000 og 13.000 m², hvorfor det vil være relevant at etablere parkeringsanlægget som et parkeringshus/parkeringskælder.

Det vil således fortsat være uden betaling at parkere på følgende gader/pladser:

- Godsbanegade mellem Andreas Steenbergs Plads og Emil Møllers Gade incl. parkeringsarealet beliggende nord for Godsbanegade.
- Konsul Jensens Gade mellem Andreas Steenbergs Plads og Houmannsgade.
- Houmannsgade mellem Konsul Jensens Gade og Beringsgade.
- Beringsgade mellem Houmannsgade og Allegade.
- Emil Møllers Gade mellem Godsbanegade og Kongensgade.
- Marius Holst Gade mellem Konsul Jensens Gade og Kongensgade.
- Kongensgade mellem Andreas Steenbergs Plads og Gl. Jernbanegade.
- Andreas Steenbergs Plads.
- Svanes Plads.

Der udstedes ikke dispensation i form af beboerlicenser og erhvervslicenser, da det vurderes at der er et tilstrækkeligt antal betalingsfrie, offentlige parkeringspladser. De offentlige parkeringspladser med betaling kan på hverdage efter kl. 17.00 og frem til næste dag kl. 9.00 benyttes uden betaling ligesom på lørdage og søndage mellem lørdag kl. 13.00 frem til mandag morgen kl. 9.00.

Parkeringsarealet øst for den kollektive trafikterminal, vil være et af de sidste der vil blive anvendt hvis presset på parkeringsarealerne øges i bymidten. De fleste parkeringspladser i området ligger i en afstand på 700 - 800 m til midten af midtbyen (Søndergade ved Rådhusgade). Der er en restkapacitet af offentligt tilgængelige pladser på ca. 340 parkeringspladser på en hverdag (gennemsnit) henholdsvis ca. 400 parkeringspladser på en lørdag (gennemsnit).

Hvis en række langtidspadser tæt på midtbyen og Søndergades butikker evt. omdannes til korttidspadser vil de ledige pladser i område 1 naturligt kunne opsuge nogle af de pendlere, der vil miste parkeringsmuligheder tættere på midtbyen.

Ændringen af den tidligere slagterigrund til campusområde kan ændre det lokale behov for parkering. Hvis der bygges større parkeringsanlæg i forbindelse med campusområdet, kan de naturligt indgå som aflastning, når/hvis der er optaget på de attraktive pladser i umiddelbar nærhed af gågaden, ligesom dette parkeringsanlæg vil kunne dobbeltudnyttes som parkeringsanlæg for campus i dagtimerne på hverdage og som beboerparkering i nattetimerne og i weekenden.

Område 2

I område 2 er der ca. 280 offentlige parkeringspladser og ca. 450 private parkeringspladser uden offentlig adgang. Af de offentlige parkeringspladser er ca. 60 med betaling og ca. 30 med tidsrestriktioner.

I område 2 er der ca. 616 husstande med i alt ca. 946 personer. Ca. 67 % af husstandene har ingen bil, hvorfor antallet af private parkeringspladser uden offentlig adgang i område 2 skulle dække behovet for beboerparkeringen. Transportvalget blandt de bosiddende i området er primært kollektiv trafik og cyklen.

Det vil således fortsat være uden betaling at parkere på følgende gader/pladser:

- Carøesgade
- Løvenørnsgrøft
- Claus Cortensens Gade
- Andreas Flensborgs Gade

Der udstedes ikke dispensation i form af beboerlicenser og erhvervslicenser, da det vurderes at der er et tilstrækkeligt antal betalingsfrie, offentlige parkeringspladser. De offentlige parkeringspladser med betaling kan på hverdage efter kl. 17.00 og frem til næste dag kl. 9.00 benyttes uden betaling ligesom på lørdage og søndage mellem lørdag kl. 13.00 frem til mandag morgen kl. 9.00.

Der er en restkapacitet af offentligt tilgængelige pladser på ca. 90 parkeringspladser på en hverdag (gennemsnit) henholdsvis ca. 80 parkeringspladser på en lørdag. (gennemsnit).

På grund af det store antal private parkeringspladser er behovet for yderligere beboerparkering i dette område forholdsvist begrænset.

Område 3

I område 3 er der ca. 440 offentlige parkeringspladser, ca. 120 private parkeringspladser med offentlig adgang, og ca. 275 private parkeringspladser uden offentlig adgang. Af de offentlige parkeringspladser er ca. 30 med betaling og ca. 80 med tidsrestriktioner.

I område 3 er der ca. 737 husstande med i alt ca. 1128 personer. Ca. 64 % af husstandene har ingen bil, hvorfor antallet af private parkeringspladser uden offentlig adgang i område 3 tilnærmelsesvist skulle dække behovet for beboerparkeringen. Transportvalget blandt de bosiddende i området er primært kollektiv trafik og cyklen og nogle gange bilen.

Det vil således fortsat være uden betaling at parkere på følgende gader/pladser:

- Smedegade
- Nørretorv
- Allegade
- Vimmelsskiftet
- Heimdalsgade

Der er en restkapacitet af offentligt tilgængelige pladser på ca. 160 parkeringspladser på en hverdag (gennemsnit) henholdsvis ca. 100 parkeringspladser på en lørdag. (gennemsnit).

Det store antal private parkeringspladser gør at behovet for yderligere beboerparkering i dette område forholdsvis begrænset.

Der udstedes ikke dispensation i form af beboerlicenser og erhvervslicenser, da det vurderes at der er et tilstrækkeligt antal betalingsfrie, offentlige parkeringspladser. De offentlige parkeringspladser med betaling kan på hverdage efter kl. 17.00 og frem til næste dag kl. 9.00 benyttes uden betaling ligesom på lørdage og søndage mellem lørdag kl. 13.00 frem til mandag morgen kl. 9.00.

Område 4

I område 4 er der ca. 40 offentlige parkeringspladser, ca. 425 private parkeringspladser med offentlig adgang, og ca. 345 private parkeringspladser uden offentlig adgang. Af de offentlige parkeringspladser er ca. 24 med betaling og ca. 10 med tidsrestriktioner.

I område 4 er der ca. 287 husstande med i alt ca. 442 personer. Ca. 61 % af husstandene har ingen bil, hvorfor antallet af private parkeringspladser uden offentlig adgang i område 4 skulle dække behovet for beboerparkeringen. Transportvalget blandt de bosiddende i området er primært kollektiv trafik og cyklen og nogle gange bilen.

Der er en restkapacitet af offentligt tilgængelige pladser på ca. 270 parkeringspladser på en hverdag (gennemsnit) henholdsvis ca. 175 parkeringspladser på en lørdag. (gennemsnit).

Det store antal private parkeringspladser gør at behovet for yderligere detailhandelsparkering/ erhvervsparkering og beboerparkering i dette område forholdsvis begrænset.

Efterspørgslen efter parkeringspladser vil sandsynligvis stige i dette område, men da der er etableret et parkeringshus i Levysgade og der påtænkes etableret et parkeringshus i Rædersgade er området forholdsvis godt dækket ind med parkeringspladser.

Der er en restkapacitet af offentligt tilgængelige pladser på ca. 275 parkeringspladser på en hverdag (gennemsnit) henholdsvis ca. 175 parkeringspladser på en lørdag (gennemsnit).

Område 5

I område 5 er der ca. 600 offentlige parkeringspladser, ca. 360 private parkeringspladser med offentlig adgang, og ca. 200 private parkeringspladser uden offentlig adgang. Af de offentlige parkeringspladser er ca. 450 med betaling og ca. 100 med tidsrestriktioner.

I område 5 er der ca. 230 husstande med i alt ca. 368 personer. Ca. 61 % af husstandene har ingen bil, hvorfor antallet af private parkeringspladser uden offentlig adgang i område 5 skulle dække behovet for beboerparkeringen. Transportvalget blandt de bosiddende i området er primært kollektiv trafik og cyklen.

De tidsbegrænsede pladser er overvejende privatejede og beliggende på ejendommen hvor Kvickly var beliggende. Det er uafklaret hvad bygningerne der rummede Kvickly fremover skal anvendes til, hvorfor der også er usikkerhed mht det fremtidige parkeringsbehov, og hvilke parkeringsrestriktioner der vil blive indført.

Det offentlige parkeringsareal Rådhusparken der er med betalingsparkering udgør ca. halvdelen af de offentlige parkeringspladser i bymidten med betaling. Parkeringspladsen anvendes hovedsagelig af personalet på rådhuset hvorfor der udenfor rådhusets åbningstid og betalingsperioden er et stort antal ledige parkeringspladser som kan anvendes af områdets og midtbyens beboere.

Det vil således fortsat være uden betaling for parkering på følgende gader/pladser:

Det vil således fortsat være uden betaling at parkere på følgende gader/pladser:

- Ove Jensens Plads
- Sankt Helene Vej
- Sønderbrogade

Der er en restkapacitet af offentligt tilgængelige pladser på ca. 350 parkeringspladser på en hverdag (gennemsnit) henholdsvis ca. 525 parkeringspladser på en lørdag. (gennemsnit).

Område 6

I område 6 er der ca. 260 offentlige parkeringspladser, ca. 90 private parkeringspladser med offentlig adgang, og ca. 300 private parkeringspladser uden offentlig adgang. Af de offentlige parkeringspladser er ca. 180 med betaling og ca. 50 med tidsrestriktioner.

I område 6 er der ca. 605 husstande med i alt ca. 961 personer. Ca. 66 % af husstandene har ingen bil, hvorfor antallet af private parkeringspladser uden offentlig adgang i område 6 skulle dække behovet for beboerparkeringen. Transportvalget blandt de bosiddende i området er primært kollektiv trafik og cyklen.

Der er en restkapacitet af offentligt tilgængelige pladser på ca. 150 parkeringspladser på en hverdag (gennemsnit) henholdsvis ca. 140 parkeringspladser på en lørdag (gennemsnit).

Det store antal private parkeringspladser gør at behovet for yderligere detailhandelsparkering/ erhvervsparkering og beboerparkering i dette område er forholdsvist begrænset.

Hvis efterspørgslen efter parkeringspladser skulle stige i dette område, vil det påtænkte parkeringshus på Emilies Plads sandsynligvis kunne dække behovet for det i lang periode.

Område 7

I område 7 er der ca. 150 offentlige parkeringspladser, ca. 540 private parkeringspladser med offentlig adgang, og ca. 250 private parkeringspladser uden offentlig adgang. Af de offentlige parkeringspladser er ca. 40 med betaling og ca. 5 med tidsrestriktioner.

I område 7 er der ca. 393 husstande med i alt ca. 672 personer. Ca. 58 % af husstandene har ingen bil, hvorfor antallet af private parkeringspladser uden offentlig adgang i område 7 skulle dække behovet for beboerparkeringen. Transportvalget blandt de bosiddende i området er primært kollektiv trafik og cyklen og nogle gange bilen.

Der er en restkapacitet af offentligt tilgængelige pladser på ca. 430 parkeringspladser på en hverdag (gennemsnit) henholdsvis ca. 400 parkeringspladser på en lørdag (gennemsnit).

Det store antal private parkeringspladser gør at behovet for yderligere detailhandelsparkering/ erhvervsparkering og beboerparkering i dette område er forholdsvist begrænset.

Hvis efterspørgslen efter parkeringspladser skulle stige i dette område, vil det påtænkte parkeringshus på Emilies Plads sandsynligvis kunne dække behovet i en længere periode.

Område 8

I område 8 er der ca. 325 offentlige parkeringspladser, ca. 30 private parkeringspladser med offentlig adgang, og ca. 80 private parkeringspladser uden offentlig adgang. Af de offentlige parkeringspladser er ca. 80 med tidsrestriktioner.

I område 8 er der ca. 1205 husstande med i alt ca. 1904 personer. Ca. 65 % af husstandene har ingen bil, men antallet af private parkeringspladser uden offentlig adgang dækker ikke alene behovet for beboerparkeringen. Selv om de offentlige parkeringspladser medtages i det totale antal tilgængelige parkeringspladser i området vil der især om eftermiddagen og natten være behov for yderligere parkeringsmuligheder. Beboerne vil derfor i et vist omfang søge alternative parkeringsmuligheder i de tilstødende veje/områder.

Transportvalget blandt de bosiddende i området er primært kollektiv trafik og cyklen og nogle gange bilen.

Der er en restkapacitet af offentligt tilgængelige pladser på ca. 100 parkeringspladser på en hverdag (gennemsnit) henholdsvis ca. 40 parkeringspladser på en lørdag (gennemsnit). Gennemsnittet dækker dog over store variationer i parkeringsbehovet set hen over døgnet.

Område 9

I område 9 er der ca. 120 offentlige parkeringspladser, ca. 1100 private parkeringspladser med offentlig adgang, og ca. 510 private parkeringspladser uden offentlig adgang.

I område 9 er der ca. 129 husstande med i alt ca. 248 personer. Ca. 26 % af husstandene har ingen bil. Antallet af private parkeringspladser uden offentlig adgang i område 9 skulle dække behovet for beboerparkeringen. Transportvalget blandt de bosiddende i området er primært kollektiv trafik og cyklen og nogle gange bilen.

Der er en restkapacitet af offentligt tilgængelige pladser på ca. 800 parkeringspladser på en hverdag (gennemsnit) henholdsvis ca. 860 parkeringspladser på en lørdag (gennemsnit).

Området 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.

Det store antal private parkeringspladser gør at behovet for yderligere detailhandelsparkering/ erhvervsparkering og beboerparkering i dette område er forholdsvist begrænset.

Område 10

I område 10 er der ingen offentlige parkeringspladser, men ca. 560 private parkeringspladser uden offentlig adgang.

I område 10 er der ingen fastboende.

Det store antal private parkeringspladser gør at der ikke behov for yderligere parkering i dette område.

Ny parkeringsnorm

En undersøgelse af parkeringsbehovet som er gennemført af det rådgivende ingeniørfirma Rambøll i forbindelse med opdateringen af vejreglerne "Arealer for parkering og standsning m.v." viser at især boligtypen og i mindre grad beliggenheden har stor betydning for parkering ved boliger. Ved butikker og kontorer er parkeringsbehovet ofte væsentlige lavere end antallet af anlagte parkeringspladser.

De samme tendenser ses i Horsens, og da de frie arealer i bymidten er begrænsede, og det nuværende udbud af parkeringspladser er tilstrækkelig, hvorfor den nugældende parkeringsnorm i Horsens Kommune fra 2007 erstattes af en ny parkeringsnorm der i højere grad tager hensyn til, hvor en ny bebyggelse etableres. Horsens by opdeles derfor i 3 zoner og Brædstrup by i 2 zoner, hvor der stilles forskellige krav til etableringen af parkeringspladser.

[Se kort med zoneområder](#)

[Ny parkeringsnorm for Horsens Kommune kan ses her](#)

Parkeringsfond

Der dannes ikke en parkeringsfond i Horsens Kommune.

Byrådet kan, med baggrund i ["Bekendtgørelse om dispensation fra parkeringskrav, når der foreligger et forpligtigende aftalegrundlag"](#), beslutte at tage bekendtgørelsen i anvendelse når bekendtgørelsens bestemmelser kan tilgodeses.

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.

Parkér & Rejs

Anlæg af Parkér & Rejs anlæg skal ses i en mere langsigtet strategi, der kan frigøre parkeringspladser 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.

Der kan i forbindelse med den nye motorvejstilslutning nord for Hatting etableres et parkeringsanlæg som kan anvendes til pendlerparkering /Parkér & Rejs.

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 parkeringsnormerne for virksomheder, der tager initiativer til reduktion af parkeringsbehovet.

Uden for midtbyen

Uden for Horsens midtby har parkeringsstrategien primært fokus på parkeringsnormerne for, hvor mange parkeringspladser det er hensigtsmæssigt at anlægge i forbindelse med forskellige former for nybyggeri eller byomdannelser.

Ny parkeringsnormer

I forbindelse med eventuelle byomdannelsesprojekter i Brædstrup er der opstillet en differentierede parkeringsnorm, der tager hensyn til bebyggelsens karakter og anvendelse og til placeringen af bebyggelsen i forhold til Brædstrup midtby.

[Se kort med zoneområder](#)

Parkeringsfond

Der dannes ikke en parkeringsfond i Horsens Kommune.

Byrådet kan, med baggrund i "[Bekendtgørelse om dispensation fra parkeringskrav, når der foreligger et forpligtigende aftalegrundlag](#)", beslutte at tage bekendtgørelsen i anvendelse når bekendtgørelsens bestemmelser kan tilgodeses.

Miljøvurdering af parkeringsstrategien

Forslaget til parkeringsstrategien er omfattet af lov om miljøvurdering. Loven medfører, at der skal foretages miljøvurdering af planer og programmer, hvis gennemførelse kan få væsentlig indvirkning på miljøet.

Teknik og Miljø har foretaget en screening af forslaget til parkeringsstrategien efter kriterierne i loven og vurderet, at forslaget til parkeringsstrategien ikke vil påvirke miljøet væsentligt, hvorfor det ikke er nødvendigt at foretage en miljøvurdering. Vurderingen af, at forslaget til parkeringsstrategien ikke er omfattet af lovens krav om, at der skal foretages en miljøvurdering er en endelig afgørelse, der kan påklages til Natur og Miljøklagenævnet efter Lov om miljøvurdering af planer og programmer.

Ny parkeringsnorm i Horsens Kommune

Horsens Kommune har fastsat en vejledende parkeringsnorm som normalt vil blive anvendt i forbindelse med lokalplaner og byggesager.

I forbindelse med lokalplanlægningen vil kravene til udlæg og anlæg af parkeringspladser blive nærmere vurderet ud fra anvendelse, beliggenhed, mulighed for dobbeltudnyttelse mm.

Parkeringsnormerne for Horsens Kommune, anvendes med mindre andet er bestemt i lokalplanen.



Kommunens hjemmel

Hjemlen til at stille krav til antal og indretning af parkeringsfaciliteter findes i:

Planloven:

- I henhold til Planlovens § 11b skal kommuneplanens rammer for lokalplanlægning blandt andet fastsættes med hensyn til trafikbetjening,

herunder parkeringsforhold. (Anvendes p.t. ikke i Horsens Kommune)

- I henhold til Planlovens § 15 kan der i en lokalplan optages bestemmelser om vej- og stiforhold og andre forhold af færdselsmæssig betydning. Der kan herunder bl.a. fastsættes bestemmelser om antal parkeringspladser til forskellige anvendelser, beliggenhed og udformning af parkeringspladser på den enkelte ejendom, parkeringslommer, ved vejside, og om parkering skal samles på parkeringspladser, der er fælles for området.

Bygningsreglementets bestemmelser (BR08) jf. kap. 2.6.2 mht parkeringsfaciliteter:

- Der skal udlægges (reserveres) tilstrækkelige parkeringsarealer til, at bebyggelsens beboere, de beskæftigede i bebyggelsen, besøgende, kunder, leverandører m.v. kan parkere biler, motorcykler, kanallerter, cykler m.v. på ejendommens område.
- Hvor stor en del af grundens areal, der skal udlægges (reserveres) til parkeringsareal, og hvornår det skal anlægges, fastsættes af kommunalbestyrelsen og skal fremgå af byggetilladelsen.
- Ved udformningen af parkeringspladser skal et passende antal parkeringspladser udformes, så de kan anvendes af personer med handicap. Kravet omfatter ikke fritliggende enfamiliehuse og sommerhuse.

Det nu gældende bygningsreglement fra 2008 "Bygningsreglement 2008" er under revision, men er ikke vedtaget endnu. Det forventes ikke ændringer i det nye bygningsreglement som vil ændre de nuværende bestemmelser om parkeringsfaciliteter.

Færdselsloven:

- I henhold til Færdselslovens § 100 kan afgørelse om udførelse af vejanlæg, der kan have væsentlig betydning for færdselens sikkerhed og afvikling, herunder om anlæg af parkeringspladser og holdepladser for busser, træffes af vejbestyrelsen med samtykke fra politiet

Parkeringsnorm for personbilkparkering

Funktion	P-norm i Zone 1 (se område-afgrænsning)	P-norm i Zone 2 (se område-afgrænsning)	P-norm udenfor zone 1 og 2 (Zone 3)
Bolig			
Åben-lav. (Enfamiliehuse)	0,5 pl. pr. bolig	1,5 pl. pr. bolig	2 pl. pr. bolig
Tæt-lav. (Række, kæde, dobbelt og klyngehuse) Med individuel parkerings	0,5 pl. pr. bolig	1,0 pl. pr. bolig	1,5 pl. pr. bolig
Tæt-lav. (Række, kæde, dobbelt og klyngehuse) Med gæsteparkerings	0,5 pl. pr. bolig	1 + 0,5 pl. pr. bolig	1 + 0,5 pl. pr. bolig
Etageboliger	0,5 pl. pr. bolig	1,0 pl. pr. bolig	1,5 pl. pr. bolig
Ungdomsboliger, kollegier, værelser	0,25 pl. pr. bolig	0,25 pl. pr. bolig	0,5 pl. pr. bolig
Plejehjem og ældreboliger (Plejekrævende)	Plejehjem og ældreboliger med evt., tilknyttet dagcenter 0,25 pl. pr. bolig samt 0,5 pl. pr. ansat	Plejehjem og ældreboliger med evt., tilknyttet dagcenter 0,25 pl. pr. bolig samt 0,67 pl. pr. ansat	Plejehjem og ældreboliger med evt., tilknyttet dagcenter 0,25 pl. pr. bolig samt 1 pl. pr. ansat
Ældreboliger uden tilknyttet personale (Stattede)	0,5 pl. pr. bolig	0,5 pl. pr. bolig	1,0 pl. pr. bolig

Arealer er bruttoetagearealer. - [Se kort med zoneområder.](#)

Funktion	P-norm i Zone 1 (se område-afgrænsning)	P-norm i Zone 2 (se område-afgrænsning)	P-norm udenfor zone 1 og 2 (Zone 3)
Erhverv			
Kontor og liberalt erhverv	1 pl. pr. 100 m ²	1 pl. pr. 75 m ²	1 pl. pr. 50 m ²
Fabrik og værksted	1 pl. pr. 100 m ²	1 pl. pr. 50 m ²	1 pl. pr. 50 m ²
Lager	1 pl. pr. 500 m ² , dog mindst 3 pl. Derudover 1 pl. pr. 100 m ² kontor tilknyttet lager- administrationen	1 pl. pr. 500 m ² , dog mindst 3 pl. Derudover 1 pl. pr. 75 m ² kontor tilknyttet lager- administrationen	1 pl. pr. 500 m ² , dog mindst 3 pl. Derudover 1 pl. pr. 50 m ² kontor tilknyttet lager- administrationen
Dagligvareforretning	1 pl. pr. 50 m ² samt 0,5 pr. ansat. Lager i relation dagligvareforretning indgår ikke kvadratmeterberegningen	1 pl. pr. 40 m ² samt 0,5 pr. ansat. Lager i relation dagligvareforretning indgår ikke kvadratmeterberegningen	1 pl. pr. 25 m ² samt 0,5 pr. ansat. Lager i relation dagligvareforretning indgår ikke kvadratmeterberegningen
Engroshandel	1 pl. pr. 100 m ²	1 pl. pr. 75 m ²	1 pl. pr. 50 m ²
Udvalgsvarerforretning/ særligt pladskrævende varegrupper	1 pl. pr. 100 m ²	1 pl. pr. 75 m ²	1 pl. pr. 50 m ²
Hoteller	0,75 pl. pr. værelse eller efter Byrådets nærmere vurdering	1 pl. pr. værelse eller efter Byrådets nærmere vurdering	1 pl. pr. værelse eller efter Byrådets nærmere vurdering
Restauranter	1 pl. pr. 20 siddepladser eller efter Byrådets nærmere vurdering	1 pl. pr. 12 siddepladser eller efter Byrådets nærmere vurdering	1 pl. pr. 8 siddepladser eller efter Byrådets nærmere vurdering
Teatre, biografte	Største af 1 pl. pr. 10 stole eller 1 pl. pr. 75 m ²	Største af 1 pl. pr. 7 stole eller 1 pl. pr. 50 m ²	Største af 1 pl. pr. 7 stole eller 1 pl. pr. 50 m ²
Forsamlingshuse	Efter Byrådets nærmere vurdering	Efter Byrådets nærmere vurdering	Efter Byrådets nærmere vurdering

Arealer er bruttoetagearealer. - [Se kort med zoneområder.](#)

Funktion	P-norm i Zone 1 (se område-afgrænsning)	P-norm i Zone 2 (se område-afgrænsning)	P-norm udenfor zone 1 og 2 (Zone 3)
Undervisning og institutioner			
Skoler (Folkeskoler)	1 pl. pr. 16 elever samt 0,5 pl. pr. ansat	1 pl. pr. 16 elever samt 0,67 pl. pr. ansat	1 pl. pr. 16 elever samt 1 pl. pr. ansat
Skoler (Voksenskoler)	1 pl. pr. 8 elever samt 0,5 pr. ansat	1 pl. pr. 6 elever samt 0,67 pr. ansat	1 pl. pr. 4 elever samt 1 pr. ansat
Daginstitutioner	1 pl. pr. 16 normerede institutionspladser 0,5 pl. pr. ansat, eller efter Byrådets nærmere vurdering	1 pl. pr. 12 normerede institutionspladser 0,67 pl. pr. ansat, eller efter Byrådets nærmere vurdering	1 pl. pr. 8 normerede institutionspladser 1 pl. pr. ansat, eller efter Byrådets nærmere vurdering
Andre institutioner	Efter Byrådets nærmere vurdering	Efter Byrådets nærmere vurdering	
Campusområde, Andreas Steenbergs Plads	1 pl. pr. 150 m ² eller efter Byrådets nærmere vurdering		

Arealer er bruttoetagearealer. - [Se kort med zoneområder.](#)

Parkeringsnorm for cykelparkering

Horsens Kommune har i 2014 fået en cykelparkeringsplan, hvori de vejledende parkeringsnormer fra Horsens Kommunes Cykelpolitik, 2004 er beskrevet. Det foreslås at den vejledende parkeringsnorm i [Cykelparkeringsplan 2014](#) fastholdes.

Funktion	P-norm for cykelparkering, jf. Cykelparkeringsplan 2014
Kontor og liberalt erhverv	1 – 4 pl. pr. 100 m ² kontor- og lagerareal
Dagligvare- og udvalgsforretninger	4-8 pl. pr. 100 m ² butiks- og lagerareal
Teatre og biografer	20 – 40 pl. pr. 100 brugere/gæster
Idrætshaller/anlæg	20 – 40 pl. pr. 100 brugere/gæster
Skoler og uddannelsessteder	40 – 80 pl. pr. 100 elever
Etagebebyggelse	2 pl. pr. bolig
Hospitaler	20 – 50 pl. pr. 100 senge
Parker, strande og forlystelsesparker	10 – 35 pl. pr 100 brugere/gæster

Arealer er bruttoetagearealer



Parkeringsnorm for handicapparkering



Parkeringsanlæggets størrelse	Handicapparkeringsplads til alm. biler (3,5 x 5,0)	Handicappladser til <u>kassebiler</u> (4,5 x 8,0 m)
1 - 9	1	0 - 1
10 - 25	1 - 2	0 - 1
26 - 50	1 - 2	1 - 2
51 - 75	2	2
76 - 100	2	3
101 - 150	3	3
151 - 200	3	4
201 - 500	4	4
501 - 1000	4	5

Dispensationsmuligheder mht parkeringspladskrav

I henhold til bekendtgørelse nr. 146 af 12. februar 2015: "Bekendtgørelse om dispensation fra parkeringskrav, når der foreligger et forpligtigende aftalegrundlag" kan kommunalbestyrelsen meddele dispensation fra byggelovens bestemmelser om tilvejebringelse af parkeringspladser på egen grund i henhold til cirkulære nr. 10 af 17. oktober 1994 om kommunale parkeringsfonde eller bekendtgørelse nr. 146 af 12. februar 2015.

Horsens Kommune har ikke nogen parkeringsfond, men kan i særlige tilfælde hvor der ikke kan skabes tilstrækkelig plads til parkeringsanlæg på den enkelte ejendom dispensere på baggrund af bekendtgørelse nr. 146 af 12. februar 2015 under forudsætning af, at der foreligger et forpligtigende grundlag, om at parkeringsarealerne i forbindelse med eller i forlængelse af byggeriets opførelse tilvejebringes på et andet areal end den ejendom, hvor byggeriet opføres.

Bekendtgørelse standsning/parkering

Kommunal bekendtgørelse vedrørende standsning og parkering i Horsens Kommune

I medfør af færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1 og § 92 C, stk. 4 bekendtgøres hermed med samtykke fra Sydøstjyllands Politi følgende færdselsmæssige supplerende bestemmelser om standsning og parkering indenfor de med byzonetavler afmærkede områder.

§ 1. Parkering af motorkøretøjer og påhængskøretøjer med størst tilladt totalvægt over 3500 kg er forbudt i tiden fra kl. 18.00 til 06.00 på gade, vej eller plads, bortset fra parkeringspladser, hvor det ved skiltning er tilladt.

Stk. 2. Parkering af påhængskøretøjer med størst tilladt totalvægt over 750 kg er forbudt på gade, vej eller plads.

Stk. 3. Parkering af campingvogne og lignende med henblik på overnatning er ikke tilladt. Det er tilladt at parkere campingvogne og påhængskøretøjer, herunder campingvogne og påhængskøretøjer tilkoblet køretøj, i indtil 24 timer

§ 2. Delvis parkering på fortov er tilladt på steder, hvor det er skiltet eller afmærket, såfremt dette ikke er til fare eller ulempe for færdslen på fortovet.

§ 3. Denne bekendtgørelse træder i kraft 24. november 2015. Tidligere bekendtgørelse om standsning og parkering i Horsens Kommune af 29. april 2014 er samtidig ophævet.

Godkendt i Horsens Byråd den 24. november 2015

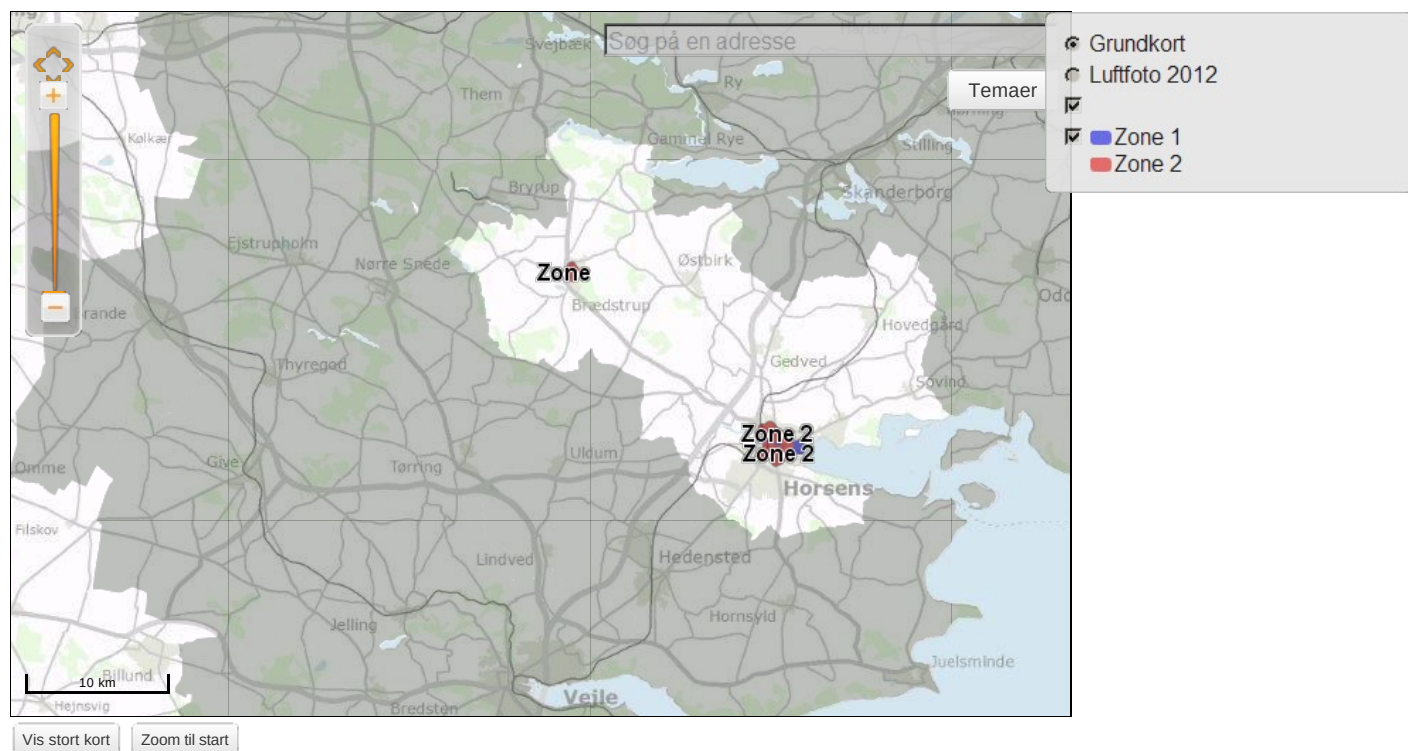
I henhold til § 1, er det tilladt at parkere med motorkøretøjer med størst tilladte totalvægt over 3500 kg og sættevogne.

De aktuelle strækninger med parkeringspladser for motorkøretøjer med størst tilladte totalvægt over 3500 kg og sættevogne i Horsens Kommune inden for byzone, er afmærket med særlig skiltning på følgende adresser: I Horsens by: Ove Jensens Alle, Meteorvej, Strømøvej og Islandsvej. I Brædstrup by: Energivej og Fjernvarmevej.

På følgende gader er det indenfor skiltningen tilladt at parkere delvist på fortove i Horsens Kommune.

Emil Bojsens Gade, Strandgade, Fredericiagade, Fjordsgade, Sølvgade, østlige del af Bredgade, Danmarksgade fra Mindegade mod øst, Thorsgade, Langelandsgade fra Lollandsgade mod nord, Bragesvej, Absalonsgade, Bjerregade, Sjællandsgade, Fyensgade, Vestlige del af Jyllandsgade, Frederiksberggade, Istedgade, Voldgade sydlige del, Vendersgade, Ndr. Kirkegårdsalle, Højlundsgade, Sommerlystgade, Løvenørnsgade mellem Claus Cortsens Gade og Carøesgade, Spedalsø vestlige del, Østergade fra Møllegade til Nybrogade, Sandbjergvej (delvis) i Søvind

Kort - zonerområder



Miljøvurdering

Afgørelse om Miljøvurdering

Parkeringsstrategien er omfattet af lov om miljøvurdering af planer og programmer, lov nr. 316 af 05.05.2004 med senere ændringer. Loven medfører, at der skal foretages miljøvurdering af planer og programmer, hvis gennemførelse kan få væsentlig indvirkning på miljøet.

Teknik og Miljø har foretaget en screening af parkeringsstrategien efter kriterierne i loven og vurderet, at det ikke er nødvendigt at foretage en miljøvurdering.

Vurderingen af, at parkeringsstrategien ikke er omfattet af lovens kravom, at der skal foretages en miljøvurdering er en endelig afgørelse, der kan påklages til Natur- og Miljøklagenævnet efter Lov om miljøvurdering af planer og programmer.

Klagevejledning

Kommunalbestyrelsens afgørelse efter lov om miljøvurdering af planer og programmer - om at der ikke er behov for at udarbejde en miljøvurdering af parkeringsstrategien - kan påklages til Natur- og Miljøklagenævnet, jf. miljøvurderingslovens § 16. Klageberettigede er alle omfattet af Planlovens § 59.

Klage skal være skriftlig og sendes til Horsens Kommune pr. e-mail: trafik@horsens.dk eller til Horsens Kommune, Affald og Trafik, Rådhusvej 4, 8700 Horsens. Horsens Kommune videresender herefter klagen til Natur- og Miljøklagenævnet. Klagen skal være modtaget af Horsens Kommune inden 4 uger fra datoen for parkeringsstrategien offentliggørelse og ved kontortids ophør. Planen offentliggøres d. 25. november 2015.

Det er en betingelse for klagenævnets behandling af en klage, at der indbetales et gebyr på 500 kr.

Klagenævnet vil efter modtagelse af en klage sende en opkrævning på gebyret. Natur- og Miljøklagenævnet påbegynder først behandlingen af en klage, når gebyret er modtaget. Betales gebyret ikke på den anviste måde og inden for den fastsatte frist på 14 dage, afvises klagen fra behandling. Gebyret tilbagebetales, hvis klagesagen fører til, at den påklagede afgørelse ændres eller ophæves, hvis du får helt eller delvis medhold i din klage eller, hvis klagen afvises.

Vejledning om gebyrordningen kan findes på Natur- og Miljøklagenævnets hjemmeside www.nmkn.dk

Hvis du vil indbringe spørgsmål om planforslagets lovlighed samt afgørelse vedr. miljøvurdering for domstolene, skal det ske inden 6 måneder fra datoen for planforslagets offentliggørelse.

Yderligere oplysninger

Hvis parkeringsstrategien giver anledning til spørgsmål, kan du henvende dig til Horsens Kommune, Affald og Trafik på telefon 7629 2599 eller e-mail: ncm@horsens.dk.

Affald og Trafik.

Den 25 november 2015

[Home](#) » [Parkeringsstrategi](#) » [Print](#)

[Print af hele PARKERINGSSTRATEGIEN](#) , sideantal 68 sider

Print af delemner:

[Print af "Om planen"](#), antal sider 1

[Print af "MÅL"](#), antal sider 3

[Print af "STATUS"](#), antal sider 21

[Print af "PLANLÆGNING"](#), antal sider 7

[Print af "PARKERINGSSTRATEGI"](#), antal sider 20

[Print af "HANDLINGSPLAN"](#), antal sider 18

[Print af " Miljøvurdering"](#), antal sider 2