

Handlingsplan	2
Midtbyen	3
Uden for midtbyen	8
Miljøvurdering af parkeringsstrategien	9
Ny parkeringsnorm i Horsens Kommune	10
Parkeringsnorm for personbilverkøring	12
Parkeringsnorm for cykelparkering	14
Parkeringsnorm for handicapparkering	15
Dispensationsmuligheder mht parkeringspladskrav	16
Bekendtgørelse standsning/parkering	17
Kort - zonerområder	18

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 oplyst. 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
- Løvenørns Gade
- Claus Cortsens 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
- Vimmelskæftet
- 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 forholdsvist 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 forholdsvist 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 forholdsvist 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 byomdannelseprojekter 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 færdsels sikkerhed og afvikling, herunder om anlæg af parkeringspladser og holdepladser for busser, træffes af vejbestyrelsen med samtykke fra politiet

Parkeringsnorm for personbilparkering

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 parkering	0,5 pl. pr. bolig	1,0 pl. pr. bolig	1,5 pl. pr. bolig
Tæt-lav. (Række, kæde, dobbelt og klyngehuse) Med gæsteparkering	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 (Støttede)	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
Udvalgsvareforretning/ 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, biografteater	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 tilkøbt køretøj, i indtil 24 timer

§ 2. Delvis parkering på fortovej 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 fortovene 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

