

<a href="#">Parkeringsstrategi</a>	2
<a href="#">Effektiv udnyttelse af parkeringspladserne</a>	3
<a href="#">Generelle måder at øge udnyttelsen af parkeringspladserne</a>	5
<a href="#">Parkeringsbehov for forskellige funktioner</a>	10
<a href="#">Personbiler</a>	11
<a href="#">Bebovet for handicapparkeringspladser</a>	13
<a href="#">Vurdering af behovet for cykelparkeringspladser</a>	14
<a href="#">Behov for parkeringspladser med opladestander for elbiler</a>	16
<a href="#">Behov for parkeringspladser for lastbiler</a>	17
<a href="#">Parkeringsfond</a>	18
<a href="#">Parker og rejs</a>	19
<a href="#">Nye elektroniske søge- og betalingsmuligheder</a>	20

## 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 byomdannelseprojekterne 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 byomdannelse 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 nye 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 byomdannelse 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 udstedelse 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 kundeparkering. 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 langtidspadser til korttidspadser er en måde at sikre en mere effektiv udnyttelse af parkeringspladserne. Omdannelsen tilgodeser ærinde- og kundeparkering og sikrer en høj udskiftning, hvilket kan komme handelslivet til gode. Omvendt begrænses pendlernes parkeringsmulighed.

Pendlertrafikken kan ligeledes begrænses ved at indføre parkeringsforbud f.eks. mellem kl. 7.00 og 10.00 på alle offentligt tilgængelige pladser. En sådan løsning 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 unødige 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 unødige 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.
- Måltret 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 klimaindsats.

## 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 nattimerne 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 m<sup>2</sup>. ( Kilde: Vejregler Trafikarealer, Byernes trafikarealer, hæfte 9, Oktober 2011, Vejreglerådet, Vejdirektoratet.)

	Gennemsnitligt parkeringsbehov	5 % fraktil <sup>3)</sup>	95 % fraktil <sup>4)</sup>	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
Butikcentre	2,3	0,7	3,8	23
Dagligvarebutikker	1,7	0,3	4,3	88
Udvalgsvarebutikker	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 <sup>1)</sup>	1,3 / 2,9	0,2 / 0,8	2,7 / 9,6	31 / 43
Restauranter <sup>1)</sup>	4,2 / 13,2	1,0 / 8,0	2,4 / 34,5	6 / 26
Børneinstitutioner <sup>1)</sup>	2,0 / 2,9	0,2 / 0,6	6,6 / 6,9	9 / 16
Daghjem/plejehjem <sup>1)</sup>	1,1 / 1,3	0,7 / 0,3	1,6 - 3,4	5 / 43
Skoler <sup>2)</sup>	0,5	0,2	1,1	28
Skoler <sup>1)</sup>	0,3 / 0,8	0,1 / 0,4	1,8 / 2,1	18 / 14

<sup>1)</sup> 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)

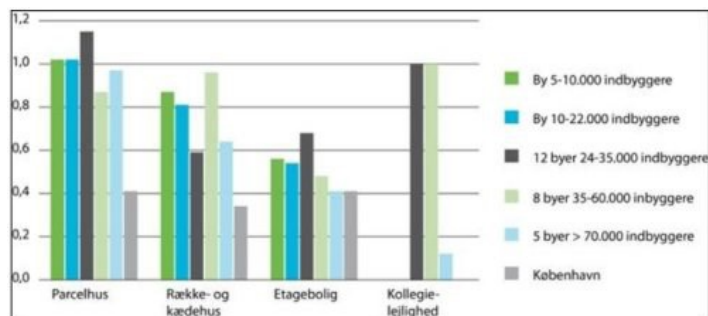
<sup>2)</sup> Der er angivet tal for skoler baseret både på registreringer og på interviews. Disse tal er baseret på registreringer.

<sup>3)</sup> For antal observationer under 20 angives i stedet det mindste registrerede behov.

<sup>4)</sup> 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, Vejreglerrådet, 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



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

Der er opsat ladestander forskellige steder i Horsens, heraf nogle hurtiglade-stationer. I Horsens er der p.t. opsat ladestander 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 opladestander 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 ladestander 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
- Strømvej
- 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.

