

**Workshop om Parkering**

v. Mødeleder Robin Munch-Andersen, Rambøll Nyvig  
Ordstyrer Maria Wass-Nielsen, Rambøll Nyvig  
Referent Maria T. Mayntzhusen

**Referat**

**Velkomst v. Robin Munch-Andersen, Rambøll Nyvig**

Parkering er et forsømt emne i debatten. Parkering er et emne, som ofte falder mellem to stole – Parkering er ikke trafik, da det ikke er bevægelse – og i byplandiskussioner bliver emnet også ofte forsømt. Det skal denne workshop rode bod på.

Der er afbud fra Kim Ingelhardt Jørgensen, Odense Kommune. Kim Ingelhardt Jørgensen blev interviewet pr. telefon, og dette interview vil blive brugt som supplement i debatten.

Reference til det uddelte program for workshoppen.

**Del 1 9.15 – 10.15**

Indledes med 3 oplæg og herefter debat.

**Oplæg v. Svend Erik Thomsen, Kolding Kommune**

Kort præsentation af Kolding Kommune. 2½ km fra centrum er Kolding Storcenter med 2500 gratis parkeringspladser. Det sætter begrænsninger for parkeringsreguleringen, hvis man som planlægger og kommune skal være venner med cityforeningen.

Ringgaderne omslutter Kolding Centrum, hvor gågaderne er beliggende. Området mellem ringgaderne udgør et areal på 1 km x 1 km. Inden for ringgaderne er det lykkedes at gennemføre, at der ikke er trafik på tværs øst-vest. Men der er fortsat trafik nord-syd. Der er korttidsparkering tættest på gågaderne, mens der er zoner med langtidsparkering ved ringgaderne.

Præsentation af Kolding Kommunes overvejelser, når forskellige parkeringspladser skal vurderes. Følgende forhold skal medtages i vurderingen af den enkelte plads:

- Kort parkeringstid betyder, at flere kan benytte den samme plads i løbet af en dag.
- Ved korte ærinder kan lange gangafstande ikke accepteres, så der vælges typisk andre ”leverandører”.
- Ved mindre pladser vil det være vanskeligt at finde en ledig plads ved lang tidsbegrænsning.
- Lang parkeringstid betyder, at færre kan benytte den samme plads i løbet af en dag.
- Ved langvarige ærinder eller arbejdstid kan længere gangafstande accepteres.
- På store pladser er der større muligheder for at finde en ledig plads selv med lang tilladt parkeringstid.

Kolding Kommune har opstillet et forslag til tidsbegrænsning afhængig af pladsens størrelse og luftlinieafstand til væsentlige fodgængersmål. Dette kan også bruges som et udtryk for, hvor attraktiv en parkeringsplads er. Taksten kan fastsættes efter, hvad man tror, brugerne er villige til at betale, med mindre der er andre politiske faktorer som spiller ind som f.eks. konkurrence fra andre byer eller Storcentret.

**Workshop om Parkering**

v. Mødeleder Robin Munch-Andersen, Rambøll Nyvig  
Ordstyrer Maria Wass-Nielsen, Rambøll Nyvig  
Referent Maria T. Mayntzhusen

*Eksempel:*

<i>Antal pladser</i>	<i>Afstand i m</i>	<i>Parkeringstid</i>	<i>Takstniveau</i>
0-50	0-150	15 min / 1 time	Høj
	150-400	2 timer	Middel
	400-500	3 timer	Middel
	> 500	FRI	Lav
50-100	0-300	2 timer	Høj
	300-400	3 timer	Middel
	>400	FRI	Lav
100-150	0-200	2 timer	Høj
	200-400	3 timer	Middel
	>400	FRI	Lav
>150	0-300	3 timer	Middel
	> 300	FRI	Lav

I Kolding Kommune blev der opstillet to alternativer til fastlæggelse af takstniveauet. Disse var:

	<i>Alternativ 1</i>	<i>Alternativ 2</i>
<i>Højt takstniveau</i>	8 kr. pr. time	6 kr. pr. time
<i>Middel takstniveau</i>	6 kr. pr. time	5 kr. pr. time
<i>Lavt takstniveau</i>	4 kr. pr. time	4 kr. pr. time

Men da takstniveauet er et politisk spørgsmål, blev det valgte alternativ ikke et af de foreslåede. Resultatet blev derimod, at der på alle de afgiftsbelagte parkeringspladser blev samme afgift: 5 kr. pr. time.

En opgørelse over antallet af parkeringspladser i Kolding Bymidte viser, at der i alt er 2345 parkeringspladser, heraf er 294 med parkeringsafgift, 1115 er med tidsrestriktioner mens 936 er pladser uden restriktioner. Pladserne uden restriktioner er beliggende ved ringgaderne.

**Opklarende spørgsmål:**

*Spørgsmål:* Skal man gå 500 m, hvis man ikke vil betale?

*Svend Erik Thomsen:* Ja. Der er kundeparkering ved gågaden, men skal man på arbejde i 8 timer, så er holdningen, at så kan man godt gå.

*Spørgsmål:* Kunne der måles en adfærdsændring hos bilisterne efter storcenterets åbning?

*Svend Erik Thomsen:* Ja. I dag er vi nået samme aktivitetsniveau som tidligere.

**Oplæg v. Sven Aage Jensen, Randers Kommune**

Sven Aage Jensen præsenterede Randers Kommunes parkeringsrestriktioner. I Randers Kommune er parkeringspladserne inden for centerringen afgiftsbelagte. Og på grund af udvidelsen af Randers Regnskov er der i dag også enkelte afgiftsbelagte parkeringspladser uden for centerringen.

**Workshop om Parkering**

v. Mødeleder Robin Munch-Andersen, Rambøll Nyvig  
Ordstyrer Maria Wass-Nielsen, Rambøll Nyvig  
Referent Maria T. Mayntzhusen

I Randers Kommune er der udgivet et kort til turister med angivelse af parkeringspladser og hotellernes beliggenhed.

Der er enkelte parkeringspladser med gratis korttidsparkering i centrum. Dette er 46 pladser med 15 min. og 8 pladser med 30 min. På de afgiftsbelagte pladser er taksten 7,5 kr. pr. time for pladserne tættest på centrum, og 5,5 kr. pr. time på de øvrige. Prisniveauet er fra 1998, og i Randers Kommune tør man ikke ændre det, da der er 1600 gratis parkeringspladser ved byens storcenter. Så problematikken er den samme som for Kolding Kommune.

Omkring centrum i Randers er der 2643 parkeringspladser. De 1420 er placeret indenfor centerringen, mens 1223 er placeret udenfor.

Belægningsprocenten er på nogle parkeringspladser meget høj, mens den andre steder er på 6-8%. I Randers Kommune bruges belægningsprocenten til udregning af prisen for leje af en parkeringsplads til eksempelvis placering af en container.

I Randers Kommune er der mulighed for at købe forskellige parkeringslicenser:

- A-licens: Gælder: hverdage 8-9 og 17-18 samt lørdage 8-9. Pris: 150 kr./år
- B-licens: Gælder: for alle tider, men kan kun købes af dem der bor inden for centerringen. Pris: 200 kr./mdr., men købes for minimum 3 mdr.
- C-licens: Håndværkerlicens for 5 hele dage – efter eget valg. Pris: 150 kr.
- D-licens: Håndværkerlicens. Gælder: hverdage 8-18 og lørdage 8-13 på afgiftsbelagte pladser. Pris: 600 kr./3 mdr.

I Tøjhushavevejskvarteret har en række beboere haft problemer med, at de forretningsdrivende brugte parkeringspladserne hele dagen. Derfor er der som noget nyt indført 1 times parkering de pågældende steder. Til dette formål er der indført 2x200 stk. særlige parkeringslicenser for beboerne:

- E-licens: Gælder for alle tider. Pris: 300 kr./år. (i alt 200 stk.)
- F-licens: Til gæster, kan således kun købes af personer, der i forvejen har en E-licens. Pris: 100 kr./år. (i alt 200 stk.)

Sven Aage Jensen fortalte, at Randers Kommune i 1980 afskaffede kommunens parkeringsfond. Parkeringskontrollen i Randers Kommune foretages af politiet. P-Kontrol Nord er tidligere kommet med et tilbud. P-Kontrol Nord tilbød at klare parkeringskontrollen i hele kommunen mod at give Randers Kommune 300.000 kr. Men dette tilbud ønskede kommunen ikke at modtage, frygten var, at det formentlig ville give en for intensiv parkeringskontrol.

**Opklarende spørgsmål:**

*Spørgsmål:* Hvilke krav stiller I til antallet af parkeringspladser ved nybyggeri?

*Sven Aage Jensen:* Vi stiller ikke krav. Der er mange parkeringspladser i byen.

**Workshop om Parkering**

v. Mødeleder Robin Munch-Andersen, Rambøll Nyvig  
Ordstyrer Maria Wass-Nielsen, Rambøll Nyvig  
Referent Maria T. Mayntzhusen

**Oplæg v. Lene Hoffmann, Silkeborg Kommune**

Lene Hoffmann præsenterede Silkeborg Kommune. Silkeborg Kommune har kun ét centrum. Enkelte parkeringspladser i Silkeborg er med tidsbegrænsning, og denne varierer fra 15 min til 4 timer. Hele bymidten er parkeringsforbudszone, men der er 735 parkeringsbåse med betaling. Her er taksten 6 kr./time. Desuden er der 150 parkeringsbåse med tidsbegrænsning, 480 ubegrænsede parkeringspladser og 900 parkeringspladser i private parkeringshuse.

Silkeborg Kommunes planlæggere ønsker evt. en differentieret takst, men dette har ikke politisk opbakning.

Lene Hoffmann forklarede hvilke overvejelser Silkeborg Kommune havde gjort sig med hensyn til parkeringskontrollen. Situationen var den, at i Århus Amt blev de parkeringsvagter, der tidligere var ansat ved politiet, ansat ved Århus Kommune i forbindelse med overgangen til kommunal parkeringskontrol. Silkeborg Kommune var således nødt til at finde parkeringsvagter et andet sted. Silkeborg Kommune ønskede en ensartet parkeringskontrol og ønskede samtidig selv at bestemme omfanget, derfor overtog kommunen selv ansvaret for parkeringskontrollen. Silkeborg Kommune gjorde sig nogle overvejelser i forbindelse med overtagelsen af parkeringskontrollen. Overvejelserne om parkeringsvagterne knyttede sig til:

- Ansættelse
- Arbejdstider (både morgen og aften, og både hverdag og weekend)
- Uddannelse (Uddannelse kunne kun ske i København)
- Uniform
- Informationsmateriale (Foldere om indførsel af kommunal parkeringskontrol, folder med klagevejledning og annoncering)

Desuden fulgte overvejelser om opkrævningssystemet:

- Der skulle udsendes girokort
- Debtorsystemet
- Det blev besluttet at anvende håndterminaler

I 1998 før Silkeborg Kommune overtog parkeringskontrollen, var der i Silkeborg parkeringsvagter 53 dage/ år, og der blev i gennemsnit udskrevet 14 afgifter/dag. I 2002 hvor Silkeborg Kommune selv administrerede parkeringskontrollen, var der i Silkeborg parkeringsvagter 270 dage/ år, og der blev i gennemsnit udskrevet 9 afgifter/dag.

En undersøgelse af belægningsprocenten viser desuden, at belægningsprocenten har været stigende, dette skyldes blandt andet at flere betaler for at parkere som følge af den øgede parkeringskontrol. Og dette giver flere penge i parkometrene.

I 2001 blev der udskrevet 2707 parkeringsafgifter, og af disse blev der på 7,2 % indsendt klager. 40 % heraf blev eftergivet. I 2002 blev der udskrevet 2374 parkeringsafgifter, og af disse blev der på 6,5 % indsendt klager. 55 % heraf blev eftergivet.

**Workshop om Parkering**

v. Mødeleder Robin Munch-Andersen, Rambøll Nyvig  
Ordstyrer Maria Wass-Nielsen, Rambøll Nyvig  
Referent Maria T. Mayntzhusen

Lene Hoffmann redegjorde afslutningsvis for økonomien i 2002. Parkeringsafgifterne medførte en indtægt for kommunen på 1,2 mio. Staten skulle heraf have ca. 600.000, med de øvrige udgifter der var, blev overskuddet på ca. 140.000 kr. Dertil kom de øgede indtægter i parkometrene, samt de sparede udgifter til teknikere på parkometrene, da parkeringsvagterne også fungerer som teknikere for parkometrene.

Resultatet af den kommunale parkeringskontrol i Silkeborg Kommune er:

- Mere kontrol/Færre ulovlige parkeringer.
- Højere betalingsgrad.
- Fjernelse af uhensigtsmæssig afmærkning.
- Lavere udgifter til vedligeholdelse af parkometre.
- Målrettet indsat mod uheldig parkering.
- Bedre service for borgere og turister.

**Opklarende spørgsmål og debat:**

*Spørgsmål:* Har I overvejet betaling med mobil?

*Lene Hoffmann:* Ja, det har vi overvejet, og det skal indføres. Det er muligt også at kontrollere med en håndholdt terminal.

*Steen Stensgaard, Silkeborg Kommune:* Parkeringsvagterne har hele tiden haft en mobiltelefon, af hensyn til frykten for overfald.

*Spørgsmål:* Hvor stor er den øgede fortjeneste på betalingsparkeringspladserne?

*Lene Hoffmann:* Der har været en stigning på 10% svarende til 300.-400.000 kr.

*Kommentar:* Det er en vigtig dimension, hvis fortjenesten på parkometrene er så stor – også hvis der står nul på bundlinien i det separate regnskab for p-korpset.

*Kommentar:* Horsens Kommune har samme erfaringer som Silkeborg Kommune. I Horsens har man også oplevet øget betaling.

*Debat:* Nogle steder oplever man, at borgere eller forretningsdrivende ringer for at tilkalde en parkeringsvagt. Tidsbegrænset parkering er anvendt, fordi nogle har brug for det. Derfor skal det også kontrolleres, om tidsbegrænsningerne overholdes.

*Spørgsmål:* Hvor stort har ressourceforbruget været?

*Lene Hoffmann:* 1½ person/år som parkeringsvagt og ½ person/år til behandling af klager og administration.

*Kommentar:* I Skive Kommune anvendes ¼ årsværk på administration og kurser, og her er overskuddet på 20.000 kr./år.

*Kommentar:* I Roskilde Kommune er der 3 personer ansat – og det er velfungerende. Der er ingen betalingsparkering i Roskilde, kun tidsrestriktioner.

*Spørgsmål:* Er det overvejet at anvende en max. parkeringsnorm?

*Svar (Silkeborg):* Ved det ikke.

**Workshop om Parkering**

v. Mødeleder Robin Munch-Andersen, Rambøll Nyvig  
Ordstyrer Maria Wass-Nielsen, Rambøll Nyvig  
Referent Maria T. Mayntzhusen

*Svar (Kolding):* Har kun minimumskrav.

*Svar (Aalborg):* Ikke krav om max. parkeringsnorm, men i Aalborg bruges ofte dobbeltudnyttelse, eksempelvis kontor om formiddagen – biograf om aftenen.

*Kommentar:* Parkeringsnormer svarer ikke til væksten i bilparken. Skal p-fonden droppes?

*Svar (Århus):* Som reglerne er i dag har kommunen ringe mulighed for – inden for den korte tidsfrist på de 5 år – at anlægge P-pladser for det, der indbetales til P-fonden. Derudover er der ubalance mellem det, der indbetales, og det en plads i de centrale byområder reelt koster at anlægge. Der tilbagebetales derfor store beløb fra P-fonden.

Robin Munch-Andersen illustrerede her en opgørelse af parkeringskrav for nybebyggelse i Glostrup. Det samlede parkeringsbehov opgøres for forskellige tidspunkter på dagen og ugen, og det højeste parkeringsbehov heraf, sættes til det faktiske parkeringskrav. Dette giver ofte i tilfælde med byggeri med forskellig anvendelse et lavere parkeringsbehov end, hvis der beregnes en sum af de maksimale p-behov for de enkelte funktioner.

*Spørgsmål (til Kolding Kommune):* Er den differentierede tidsbegrænsning i forhold til afstanden til centrum?

*Svar (Kolding):* Det er kun få steder at tidsrestriktionen kommer under 2 timer.

*Kommentar (Randers):* I Randers er der ingen tidsrestriktioner på betalingsparkering.

*Kommentar (Århus):* I Århus er der ingen tidsrestriktioner på betalingsparkering.

*Kommentar (Silkeborg):* I Silkeborg er der ingen tidsrestriktioner på betalingsparkering, prisen regulerer tiden.

**Del 2 10.15 – 10.55**

Indledes med 1 oplæg og herefter debat.

**Oplæg v. Ella Blousgaard, Erhvervs- og Boligstyrelsen**

De kommunale parkeringsfonde skal moderniseres. Det gamle cirkulære er fra 1994, og det følges op nu, med et nyt cirkulære, der er til høring frem til den 31. august. Ella Blousgaard opfordrede alle til at kommentere det nye cirkulære.

For de kommunale parkeringsfonde gælder, at man har pligt til at tilvejebringe parkeringsarealer på egen grund. Kommunerne kan vælge at dispensere mod indbetaling til en kommunal parkeringsfond, kommunerne overtager dermed grundejernes pligt til anlæg af parkeringspladserne mod betaling. Det er ydelse for modydelse – ellers kan det opfattes som en ekstra skat eller afgift, og det er ikke tilfældet og heller ikke ønsket.

Pengene i p-fonden skal anvendes til anlæg af nye parkeringspladser. P-fonden kan anvendes ved eksempelvis etablering af en restaurant i stueetagen i eksisterende bebyggelse i København. Her er der ikke plads til anlæg af parkeringspladser på grunden.

**Workshop om Parkering**

v. Mødeleder Robin Munch-Andersen, Rambøll Nyvig  
Ordstyrer Maria Wass-Nielsen, Rambøll Nyvig  
Referent Maria T. Mayntzhusen

Parkeringspladserne skal være anlagt senest 7 år efter indbetalingen. Dette er nyt, fristen er ændret fra 5 år til 7 år. Dette har både erhvervslivet og kommunerne allerede klaget over. Erhvervslivet mener, at fristen er for lang, da de gerne vil have de manglende parkeringspladser og desuden "have noget for pengene". Fra kommunernes side ønskes en længere frist gerne op til 10 år. Ella Blousgaard mener ikke, at det juridisk kan forsvares at hæve fristen længere end til de 7 år, ellers ses parkeringsfonden som "ulovlige ekstra udgifter". Men hvis pengene står i fonden i 5-7 år, får man, når pengene anvendes mindre for pengene, derfor får man måske ikke det antal parkeringspladser der oprindeligt var indbetalt til. Men her er reglerne, at det er pengene, der er styrende for etableringen. Dette er ifølge Ella Blousgaard "et ømt punkt", men ingen har endnu fundet en løsning herpå.

Parkeringspladserne skal have en hensigtsmæssig placering i forhold til den bidragydende ejendom. I cirkulæret stilles der derfor forslag om: Zoneopdeling af byen samt mulighed for parkering i terræn eller i parkeringsanlæg eller blandet terræn og parkeringsanlæg. Den model den enkelte kommune vælger skal dog offentligt bekendtgøres.

Som noget nyt er der i cirkulæret opstillet en model til beregning af bidragets størrelse. Bidraget udgør således grundværdien pr. m<sup>2</sup> i zonen + udgifter til terræn parkeringsplads eller + udgifter til parkeringsplads i parkeringsanlæg. For blandede zoner beregnes en gennemsnitspris. Bidraget forfalder ved dispensationen. I det gamle cirkulære var kommunen medfinansierende med 50%, hvis parkeringspladsen var offentlig tilgængelig. Bidragyderen skulle således ofte kun betale 50% af omkostningerne. I det nye cirkulære bortfalder kommunens bidrag, og grundejeren skal betale det hele – også selv om det er en offentlig tilgængelig parkeringsplads. Der er ifølge Ella Blousgaard allerede nu indkommet klager fra erhvervslivet over denne ændring.

Der er følgende vigtige regler for parkeringsfondens regnskab: P-fondens midler skal holdes regnskabsmæssigt adskilt fra kommunens øvrige virksomhed. Regnskab for p-fonden skal aflægges og revideres i forbindelse med kommunens øvrige regnskabsaflæggelse.

Opfylder kommunen ikke sine pligter i en zone, skal bidraget tilbagebetales med evt. forrentning. Det samme gælder, hvis pligterne kun delvist er opfyldt i en zone – de resterende bidrag skal tilbagebetales forholdsmæssigt. Bidragene skal derfor kunne specificeres på de enkelte bidragydere. Ved opløsning af p-fonden skal formuen udbetales til bidragyderne.

Kommunerne kan indgå aftaler med private. Der kan etableres offentlig-private samspil. Grunden kan erhverves, eller en kommunal grund indskydes, og p-fondens midler anvendes. Kommunerne kan dog ikke deltage i hvad som helst. P-fondens midler kan indskydes i et selskab efter lov nr. 355 af 2.6.1999, som kommunen deltager i. Kommunalt ejede grunde kan indgå uden offentligt udbud, men regnskab skal føres. I følge Ella Blousgaard er det nok denne model, der vil blive anvendt i praksis, og det er nok også denne model, der giver færrest problemer administrativt.

Der kan opkræves afgift for benyttelsen til driften og opsyn. Ved offentligt-private samspil kan der stadig opkræves afgift for benyttelsen vedr. drift og opsyn.

**Workshop om Parkering**

v. Mødeleder Robin Munch-Andersen, Rambøll Nyvig  
Ordstyrer Maria Wass-Nielsen, Rambøll Nyvig  
Referent Maria T. Mayntzhusen

Nedlægges en parkeringsplads, skal der etableres en erstatnings parkeringsplads i samme zone. Der skal derfor tinglyses deklaration om, at parkeringspladser kun må nedlægges, hvis der etableres erstatnings parkeringspladser.

Kommunen har fortsat ansvaret for, at reglerne opfyldes. Der må ikke ske sammenblanding med de tidligere regler, der fortsat gælder for allerede indbetalte bidrag. En p-fond efter det gamle cirkulære kan ikke føres over til det nye cirkulære. Midlerne må ikke blandes.

Ifølge Ella Blousgaard er der fra kommunerne et ønske om flere oplysninger om den praktiske anvendelse af det nye cirkulære.

**Opklarende spørgsmål og debat:**

*Spørgsmål:* Er der krav om afstand mellem hr. Hansen og et nyt parkeringshus?

*Ella Blousgaard:* Det skal være en hensigtsmæssig afstand. Den hensigtsmæssige afstand er styret af zoneinddelingen, så ved store zoner kan der være langt.

*Spørgsmål:* Kan man tjene penge på p-fonden ved f.eks. at opkræve prisen på etablering af en parkeringsplads i et parkeringshus, og så efterfølgende i stedet etablere kantstensparkering?

*Ella Blousgaard:* Nej, den betalte pris skal modsvare ydelsen.

*Spørgsmål:* Kan man lade formuen i p-fonden stå 8 år eller bruge formuen til noget andet?

*Ella Blousgaard:* Det er ikke lovligt. P-fond-penge er p-fond-penge. Men man må godt spare nye parkeringspladser op – dvs. bygge flere parkeringspladser i f.eks. et parkeringshus end der er midler til i p-fonden, og når pengene kommer ind i p-fonden så bruge pengene til at betale med.

*Niels Schmidt, Århus Kommune:* Bidragyderne er klar over, at der skal tilbagebetales penge, hvis fristen overskrides. Der tilbagebetales store penge i Århus Kommune i øjeblikket.

*Kommentar:* Det var tidligere hæmmende for etableringen af p-fonde, at kommunen skulle betale 50%.

*Kommentar:* Det er ændret nu. Men der bør være en rabatordning for bidragyderne ved f.eks. dobbeltudnyttelse.

*Ella Blousgaard:* Det er op til den enkelte kommune. Det kan f.eks. klarlægges gennem kommunernes egen parkeringsnorm.

**Del 3 11.10-12.20**

Indledes med 3 oplæg og herefter debat.

**Oplæg v. Svend Erik Thomsen, Kolding Kommune**

Svend Erik Thomsen præsenterede Koldings parkeringshenvisningssystem. I 1989 åbnede parkeringshenvisningssystemet i byens sydvestlige del. Det kostede dengang 3 mio. kr. I 1993 åbnede Kolding Storcenter og så pressede cityforeningen på for at få åbnet parkeringshenvisningssystemet i den resterende del af city. For at kunne finansiere systemet fik kommunen accept af cityforeningen til at etablere betalingsparkering i city. I alt 1200 pladser. Kommunen fik tilskud fra Miljøministeriet til parkeringshenvisningssystemet. Den resterende del kostede i 1993 6 mill. kr., hvoraf 50% blev dækket af Miljøpuljen.



## Workshop om Parkering

v. Mødeleder Robin Munch-Andersen, Rambøll Nyvig  
Ordstyrer Maria Wass-Nielsen, Rambøll Nyvig  
Referent Maria T. Mayntzhusen

Parkeringshenvi­snings­systemet melder henholdsvis fri/optaget. Det var et bevidst valg, at der ikke skiltes med antal frie pladser. Der er mulighed for at melde optaget ved fire forskellige belægningsniveauer. Eksempelvis viser parkeringshenvi­snings­stavlerne optaget ved ringgaden, hvis parkeringspladsen er 95% belagt, mens skiltene tættest på parkeringspladserne først melder optaget ved 99%. På de enkelte parkeringspladser tælles bilerne ved hjælp af detektorer. Kolding Kommune overvejer at ændre tavlerne ved ringgaden så disse viser det faktiske antal frie pladser, mens parkeringshenvi­snings­stavlerne i midtbyen viser fri/optaget.

Der anvendes i alt 3 forskellig slags parkeringshenvi­snings­stavler i Kolding. Tavlerne er placeret ved indfaldsvejene, således bilisterne kan vurdere ”om det kan betale sig at kører tættere på centrum” i håbet om at finde en parkeringsplads.

### Opklarende spørgsmål:

*Spørgsmål:* Hvilken lys anvender I i tavlerne? Hvilken kontrol er der?

*Svend Erik Thomsen:* I 1. etape fra 1987 anvendtes fiberoptik. I 2. etape fra 1993 anvendtes dioder, som i de følgende år er blevet væsentligt forbedret med hensyn til lysstyrken. En praktikant kontrollerer spolerne ved at tælle bilerne på parkeringspladserne mandag og fredag.

*Spørgsmål:* Hvilke regler gælder for parkeringshusene?

*Svend Erik Thomsen:* Føtex har eget parkeringshus. Der er et parkeringshus i niveau med byggeri over og et nyt parkeringshus, der er bygget for p-fond-midler. Der er ingen betaling i parkeringshusene.

*Spørgsmål:* Bruges parkeringshenvi­snings­stavlerne?

*Svend Erik Thomsen:* Turisterne bruger dem nok mere end de lokale. En undersøgelse viser, at jo længere væk bilisterne kommer fra byen, jo mere bruges henvisningssystemerne.

### Oplæg v. Niels Schmidt, Århus Kommune

Niels Schmidt redegjorde for Århus Kommunes parkeringspolitik, der netop nu står for at skulle revideres i forbindelse med en ny trafikplan for midtbyen. I Århus var der i 1992 2750 citynære parkeringspladser og i 2002 var tallet vokset til ca. 3800 parkeringspladser. Af disse er der parkeringsinformation til 2500 parkeringspladser.

Det gamle parkeringsinformationssystem i Århus, der blev sat i drift i 1995, skal udskiftes. Den gamle software er ikke opdateret til de nye krav, og samtidig er det område, som parkeringsinformationssystemet skal dække, blevet større. I dag er det ønsket, at parkeringsinformationssystemet skal dække hele området inden for ringgaden, med de første tavler placeret ved ringgaden. Desuden åbner der den 12. oktober et parkeringshus ved Bruuns Galleri med 1100 nye parkeringspladser. Disse parkeringspladser skal også med i informationssystemet.

I forbindelse med fornyelsen af informationssystemet har det været nødvendigt at tage navngivningen af pladser og områder op til revurdering. Skiltets dimensioner ligger af hensyn til det overordnede design fast. Skriftstørrelsen på lange navne bliver derfor for lille og læsbarheden og dermed informationsværdien for ringe. Eksempelvis er P-anlægget ”Scandinavian Center” ændret til ScanCenter.

**Workshop om Parkering**

v. Mødeleder Robin Munch-Andersen, Rambøll Nyvig  
Ordstyrer Maria Wass-Nielsen, Rambøll Nyvig  
Referent Maria T. Mayntzhusen

Det gamle informationssystem har været delvis privat finansieret, idet de private P-hus ejere har betalt en form for tilslutningsafgift svarende til udgiften på skiltet nærmest P-anlægget. Det nye informationssystem finansieres fuldt ud af Århus Kommune.

Tidligere har parkeringsinformationssystemet i Århus vist fri/optaget, men nu er der et politisk ønske om, at de nye tavler viser det faktiske antal ledige pladser.

Det nye informationssystem skal være fremtidssikret, eksempelvis i forhold til de bynære havnearealer, der er et nyt byomdannelsesområde i Århus. Informationssystemet skal således på sigt kunne udvides til også at omfatte sådanne nye områder. Desuden er de tavler, der er valgt til dele af informationssystemet udformet således at de beholder de eksisterende dimensioner, men at der er mulighed for også at skrive en kort tekst. Dette kunne f.eks. være "LUKKET".

Der anvendes en ny type tavler ved to hovedindfaldsveje. Dette er et grafisk informationsskilt. På dette er der mulighed for henvisning til parkeringspladser, men disse skilte kan også anvendes til informationer som f.eks. kampagner ved skolestart.

Der er gennemført en undersøgelse blandt trafikanterne på forskellige parkeringspladser, og denne undersøgelse viste, at 93% kendte til det eksisterende parkeringsinformationssystem, mens 75-78% brugte systemet.

Århus Kommune er i dag medregulerende af parkeringsudbuddet ved f.eks. nedlæggelse af kantstensparkering, men kommunen er ikke medfinansierende af byens private parkeringshuse.

**Opklarende spørgsmål:**

*Spørgsmål:* Hvad var prisen på informationssystemet i 1995, når det allerede skal udskiftes?

*Niels Schmidt:* Dengang i 1995 var prisen ca. 4 mio. kr. Ved udskiftningen er der meget genbrug. Det er kun software og tavlernes front, der skal skiftes.

**Oplæg v. Martin Fischer, Aalborg Kommune**

Baggrunden for etablering af et parkeringsinformationssystem i Aalborg, var ønsket om at reducere den parkeringssøgende trafik. En sådan reduktion ville resultere i en mindre miljøbelastning og en mindre trafikal belastning af midtbyen. Parkeringsinformationssystemet skulle desuden give en bedre udnyttelse af parkeringskapaciteten og sikre serviceniveauet.

Parkeringssystemet blev taget i drift 1. juli 1995. Systemet omfattede 3000 parkeringspladser fordelt på 9 anlæg. Der var 23 variable og 7 statiske tavler. Og den samlede pris var 5,4 mio. kr. hvoraf 1,85 mio. kr. (svarende til 35%) var EU-støtte. I Aalborg anvendes 4 forskellige tavler. På tavlerne er det faktiske antal ledige pladser angivet.

Operationalitet er ikke som systemet er i dag, men fra evalueringstidspunktet 1996. Dette gælder også effektivitet og trafikantadfærd.

**Workshop om Parkering**

v. Mødeleder Robin Munch-Andersen, Rambøll Nyvig  
Ordstyrer Maria Wass-Nielsen, Rambøll Nyvig  
Referent Maria T. Mayntzhusen

I begyndelsen var der en del problemer med lysindfaldet på tavlerne, der gjorde det svært at se, hvad der stod. Dette blev løst ved at dreje tavlerne 5-7 grader mod jorden. I 2002 er LED signalerne udskiftet for 700.000 kr.

Der er lavet en undersøgelse af trafikantadfærden efter indførelse af parkeringsinformationssystemet. Undersøgelsen viste, at 7% mener, at de har ændret trafikantadfærd. Den parkeringssøgende trafik er på de fire mest belastede anlæg faldet med 12%, og 3% mener, at de med systemet foretager flere ture til Cityområdet. 14% flere har bestemt, hvor de vil parkere inden turen. 67% mener, at systemet er en forbedring for bilisterne. 47% mener, at informationerne er pålidelige. Andelen af trafikanter, der mener, at vejvisningen er meget god/god, er steget fra 33 til 47%. Andelen af trafikanter, der mener, at det er lettere at finde en parkeringsplads, er steget fra 44 til 51%.

Effektiviteten er ligeledes blevet undersøgt. Undersøgelsen viser her, at den gennemsnitlige turlængde er blevet reduceret med 115 m, svarende til 930 vognkm. pr. døgn, eller 8% af det samlede trafikarbejde til parkeringsanlæggene. Det giver ca. 280.000 vognkm. på årsbasis, eller ca. 0,3% besparelse i forhold til det samlede trafikarbejde i Cityområdet. En samlet vurdering er derfor, at systemet fungerer tilfredsstillende.

På [www.aalborgtrafikinfo.dk](http://www.aalborgtrafikinfo.dk) er det muligt at se, på hvilke parkeringspladser der er ledigt. Der er her blandt andet oplysninger om antallet af frie pladser netop nu, samt sandsynligheden for at der er en ledig parkeringsplads et givet sted på et givet tidspunkt.

Afslutningsvis fremlagde Martin Fischer en status for de seks parkeringshuse, der er/er under opførelse i Aalborg. Taksterne varierer i parkeringshusene fra gratis parkering i to timer til 10 kr./time. Mens antallet af parkeringspladser i parkeringshusene varierer fra ca. 150 pladser til ca. 700 pladser.

**Opklarende spørgsmål:**

*Spørgsmål:* Hvorfor følges trafikanterne ikke til dørs i Aalborg?

*Martin Fischer:* Det er spørgsmålet om antal skilte og økonomi.

*Spørgsmål:* Man har da som bilist ikke brug for at vide, om der er 1 eller 10 ledige parkeringspladser?

*Martin Fischer:* Det giver bilisten mulighed for at vælge, om man vil køre efter 1 eller 50 pladser.

*Spørgsmål:* Hvad gør I, i Aalborg for at sikre at taksterne til parkering er de samme på offentlige og private parkeringspladser?

*Martin Fischer:* Vi henstiller til de private, at de anvender priserne for det offentlige system. Salling har i deres parkeringshus valgt en lavere pris. Der koster det 6 kr./time mod 10 kr./time på de offentlige pladser.

*Spørgsmål:* Hvorfor er priserne differentieret?

*Martin Fischer:* Vi ønsker at gøre det billigere, hvis man som bilist er villig til at gå.

**Workshop om Parkering**

v. Mødeleder Robin Munch-Andersen, Rambøll Nyvig  
Ordstyrer Maria Wass-Nielsen, Rambøll Nyvig  
Referent Maria T. Mayntzhusen

**Den afsluttende diskussion**

*Spørgsmål:* Hvordan gør man i udlandet – skiltes der med fri/optaget eller med antal pladser?

*Svar:* Begge ”systemer” forekommer. Robin Munch-Andersen påpegede, udtrykket ”fri” kunne misforstås således, at man tror, der er tale om gratis p-pladser. Det korrekte er ”ledigt”, men det forstår turister ikke!. Det hedder faktisk ledig ikke fri. Det er politisk at skilte med, hvor mange ledige pladser der er.

*Aud Tennøy, Norsk Institutt for By- og Regionforskning:* I Norge skiltes man ikke med parkering helt ude på motorvejen. De danske parkeringsinformationssystemer har meget store tavler i forhold til de norske. Man gør mere ud af parkering i Danmark. Hvad er grunden til, at man gør så meget ud af parkering i Danmark?

*Robin Munch-Andersen oplyste, at den 14. juli 2003 ophørte 10 års samarbejde mellem Odense Kommune og det selskab, der tidligere har drevet parkeringssystemet i Odense. Begrundelsen fra Odense Kommune er, at kommunen mener, at den økonomiske gevinst er større ved at klare administrationen af p-systemet alene.*

*Robin Munch-Andersen:* I interviewet med Kim Ingelhardt Jørgensen udtalte han, at det er svært at få folk til at ændre adfærd. Selvom der står optaget på skiltet, er erfaringerne fra Odense, at bilisterne hellere vil vente lidt på en parkeringsplads, end at skulle gå længere.

*Spørgsmål:* Kan parkeringsinformationssystemets anvendelse opdeles i forhold til bystørrelsen?

*Svend Erik Thomsen, Kolding Kommune:* Det afhænger mere af bymidtens udformning, men de lokale bruger det ikke ret meget. De vælger at vente, og erfaringen er, at ventetiden er kort på betalingsparkeringspladserne.

*Spørgsmål:* Hvorfor kalibreres systemet så ofte, når der er så stor en pålidelighed?

*Niels Schmidt, Århus Kommune:* Selv med velfungerende systemer er det vigtigt at kalibrere for at have et godt statistisk materiale. Herved kan man bedre diskutere belægning og antal af P-pladser med politikerne.

Robin Munch-Andersen fremlagde afslutningsvis en undersøgelse om takstens konsekvenser for den tid bilisterne bruger en parkeringsplads. Undersøgelsen er fra København i 1999-2000. Med en pris på 6-9 kr./time er den betalte parkeringstid godt 2½ time, mens hvis prisen er 12-15 kr./time, er tiden ca. 2 timer. Konklusionen er, at man med de normale takster, der anvendes i provinsbyer, meget let kan opnå en længere parkeringstid end den hyppigt anvendte tidsrestriktion på 1-2 timer. Derved vil også den genererede trafik blive formindsket.

Hermed sluttede workshopen.