

Oplæg til indhold af workshop vedr. parkering på AUC's Trafikdage d. 25.-26. august 2003.

RMA 30.4.03

Oplægsholdere: Ella Blousgaard, Erhvervs- og Boligstyrelsen
Lene Hoffmann, Silkeborg Kommune
Sven Aage Jensen, Randers Kommune
Svend Erik Thomsen, Kolding Kommune
Niels Schmidt, Århus Kommune
Kim Ingelhardt Jørgensen, Odense Kommune
Martin Fischer, Aalborg Kommune

1. Tidsramme

Workshoppen afholdes tirsdag d. 26. august kl. 9.00-12.20 afbrudt af en pause kl. 10.40-11.10.

2. Formål

Formålet med workshoppen er at gennemgå og diskutere en række delemner vedr. planlægning af parkeringen i vore bymidter. Disse emner kan opdeles i en række hovedgrupper:

- Parkeringsudbud og -krav
- Parkeringslokalisering og tilhørende tidsrestriktioner
- Administration, herunder anvendelse af p-fond
- P-henvisningssystemer, kriterier for oprettelse
- P-huse, hvilke erfaringer haves om brug og økonomi
- Kontrol ved hjælp af kommunale parkeringskorps, hvilke erfaringer er indhøstet.

3. Parkeringsudbud og -krav

De enkelte byer udviser en meget stor variation i parkeringskapacitet. Dette kan skyldes naturgivne eller historiske forhold (gamle middelalderbykerner i forhold til "nye" byer). Men naturligvis kan det også skyldes den parkeringspolitik og de parkeringskrav, der er stillet i de senere tiår eller de parkeringsreserver, som findes i forbindelse med private ejendomme (f.eks. gårdparkering).

De erfaringer, de enkelte kommuner har haft, har naturligvis udmøntet sig i forskellige holdninger til hvilke parkeringskrav, man har ønsket at stille til de enkelte bygherrer.

Der er tale om en bred vifte af parkeringskrav afhængig af erhverv/boligtype og lokalisering i forhold til bykernen.

Der kan stilles følgende spørgsmål:

- 1) Hvilke parkeringskrav er nødvendige ?
- 2) Kan p-kravene nedsættes, hvis der er tale om, at flere funktioner har tidsforskudte maksimale p-behov?
- 3) Kan p-kravene nuanceres i ét krav til anlæg og et supplerende til udlæg?
- 4) Er det hensigtsmæssigt at operere med en maksimalgrænse for anlæg af p-pladser i stedet for den gængse minimalgrænse?
- 5) Skal det være tilladt at leje et areal på en nabomatrikel til p-formål forudsat, at dette areal kan benyttes tidsforskudt i forhold til den funktion, som arealet i øvrigt er beregnet til at skulle betjene?
- 6) I hvilken udstrækning har kommuner udnyttet foreliggende muligheder for at anvende (evt. leje) forbeholdte p-arealer i tidsrum, hvor disse ikke anvendes til ejeren til parkering? Der kan eksempelvis være tale om pengeinstitutter eller skolers parkering, som er ledige på tidspunkter, hvor kundetilstrømningen til butikker er maksimal.

4. Parkeringslokalisering og tilhørende tidsrestriktioner

Traditionelt placeres korttidsparkeringsanlæg nær trafikmålene for at tækkes besøgende (kunder), hvorimod langtidsparkeringspladser placeres i større afstand fra målene, da de typisk benyttes af ansatte /beboere.

Tidsrestriktioner vil typisk variere mellem 1 og 3 timer. Nogle byer fastholder forskellige tidsrestriktioner, andre byer har harmoniseret restriktionen til 2 timer. Fordele og ulemper debatteres for disse to synspunkter.

5. Administration herunder anvendelse af P-fonds

Erhvervs- og Boligstyrelsen er i øjeblikket ved at udarbejde en revision af det hidtil gældende cirkulære fra 1994. Dette nye cirkulære forventes at være til høring i sommer, og kontorchef Ella Blousgaard vil fortælle om, på hvilke punkter det nye cirkulære vil imødekomme den kommunale kritik, der har været fremført i forbindelse med administration af det hidtil gældende cirkulære.

6. P-henvisningssystemer, kriterier for etablering

Elektroniske P-henvisningssystemer udenfor hovedstadsområdet er i dag etableret i Kolding (det ældste), Odense, Ålborg og Århus. Systemerne er kostbare at etablere, og det er derfor vigtigt, at nytteværdien er stor. Medens Kolding har et anlæg, hvor udgiften er delt mellem kommunen og miljøstyrelsen, er Odenses etableret på privat basis mod, at investor delvis får parkeringsindtægten fra de kommunale p-anlæg. Ålborg har et system finansieret delvist ved EU-midler.

Følgende spørgsmål vil være relevante at få svar på:

- 1) Fungerer de enkelte systemer, d.v.s., er der overensstemmelse mellem fjerninformationen og de faktiske forhold m.h.t. ledig kapacitet?
- 2) Anvendes systemerne af brugerne således, at trafikanterne følger henvisninger til et andet p-anlæg, hvis der meldes ”udsolgt” på det anlæg, man først havde tænkt sig at benytte?

- 3) Har der været tilfredshed blandt brugerne med henvisningssystemerne?

7. P-huse, hvilke erfaringer haves vedr. brug og økonomi.

P-huse er efterhånden ikke kun et storbyfænomen men breder sig til byer af mellemstørrelse (over 30.000 indb). Det er imidlertid et stort problem at få finansieret p-huse, hvis det skal ske på ”markedsvilkår”, d.v.s., at indtægterne fra p-huset skal kunne dække afskrivning og forrentning af den investerede kapital. Det er indlysende, at det er en betingelse, at der både er tale om lige konkurrencevilkår med kommunale terrænparkeringsanlæg, og at en afgift på disse kan etableres uden, at ”kunderne” flytter til nabobyer eller et storcenter i udkanten af byen.

Det vil være relevant at få belyst følgende spørgsmål:

- 1) Er det muligt uden kommunal subsidiering at etablere p-huse?
- 2) Hvis 1) besvares bekræftende, hvilke betingelser skal så være opfyldt for, at man kan ”lokke” en privat investor til at bygge et p-hus?
- 3) Findes der erfaringstal for hvor, megen trafik et parkeringshus skaber afhængig af timeprisen og ikke kun statistik over hvor megen tid, der købes pr. p-tilfælde?

8. Kontrol ved hjælp af kommunale P-korps, hvilke erfaringer er indhøstet?

Siden 1998 har kommunerne kunnet oprette kommunale parkeringskorps til at overvåge de gældende parkeringsbestemmelser. Som bekendt betingede staten sig, at der blev afleveret 50% af afgifterne til staten, hvilket naturligvis reducerede incitamentet for kommunerne til at oprette p-korps. Alligevel er der i de efterfølgende år oprettet kommunale p-korps i mange byer. Det vil være værdifuldt at høre, i hvilken udstrækning kommunerne med p-korps synes, at det har været en succes, og hvorledes man har målt succesraten. Denne kan bl.a. enten måle det økonomiske overskud eller ved graden af overtrædelser af p-restriktioner.

Det vil være værdifuldt at få svar på følgende spørgsmål:

- 1) Er der sket en forøgelse af betalingen for afgiftsbelagte p-pladser?
- 2) Er der totalt set overskud på p-korpset, også i byer uden afgiftsbelagte p-anlæg?
- 3) Har der været særlige grunde til et evt. opstået underskud, f.eks. større uddannelse end forventet på grund af ”gennemtræk” i korpset?