

Denne artikel er publiceret i det elektroniske tidsskrift
Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet
(Proceedings from the Annual Transport Conference
at Aalborg University)
ISSN 1603-9696
www.trafikdage.dk/artikelarkiv



Ny parkeringspolitik for Aarhus Kommune – Parkeringspolitik 2018

Steffen Arnbo Nielsen, sarn@aarhus.dk
Mobilitet, Teknik og Miljø, Aarhus Kommune

Abstrakt

Fortællingen om Aarhus beskriver Aarhus således:

“Aarhus har en fantastisk placering ved havet og skoven. Et levende pulserende bymiljø og den smukkeste natur beliggende helt tæt på hinanden. Aarhus er en rummelig by med plads til at udfolde sig, uanset om man er ung, gammel eller børnefamilie, studerende, kunstner, etableret erhvervs virksomhed eller iværksætter. Man kan føle sig hjemme i Aarhus.

Byen udvikler sig hurtigere og hurtigere. Vi bliver mange flere aarhusianere, vi får nye bydele, en ny skyline, nye virksomheder, nye uddannelsesinstitutioner, nye kulturinstitutioner, et supersygehus, en letbane - byen ændrer karakter. Vi bevarer de grønne åndehuller, og vi fylder dem og byrummet med liv.”

Aarhus har i de sidste 10 år været attraktiv at bosætte sig i og befolkningstilvæksten har været i størrelsesordenen 4.000-5.000 personer pr. år. Samtidig er der flere, som får bil, og der køres mere. Det betyder, at der efterspørges mere parkering. Især i Aarhus Midtby, hvor der er begrænset plads, er der pres på parkeringen – og her især gadeparkeringen. Både beboere, virksomheder, kunder og besøgende efterspørger mere parkering.

Der er i dag næsten altid ledig parkeringskapacitet i Aarhus Midtby men den ledige kapacitet er hoveddagligt i parkeringsanlæg mens der er mangel på parkeringspladser i boligområderne. Her bruges kapaciteten ofte af pendlere og besøgende da parkeringen i stor grad er gratis og dermed presses beboerne på deres parkering. Parkeringspolitikken skal derfor blandt andet understøtte at bilister med ærinde i Midtbyen kan køre direkte til et parkeringsanlæg, og derfra let gå til det relevante mål i Midtbyen. Desuden skal den sikre tilstrækkelig parkering til beboere i Midtbyen.

Samtidig skal vi, jf. fortællingen om Aarhus, benytte vores gaderum til andet en parkering for at opnå det Aarhus som vi alle ønsker.

For at opnå dette er der en række midler der tages i anvendelse; beboerparkering i hele Aarhus Midtby, udvidet område og tidsrum med betalingsparkering, differentieret priser på parkering for henholdsvis gadeparkering og parkering i anlæg m.m. Alt i alt er det den største ændring i kommunens parkeringspolitik siden 1999 hvor beboerparkeringsordningerne blev indført.

Baggrund og formål

Parkeringspolitik 2018 er en videreførelse og opdatering af den eksisterende parkeringspolitik, som Aarhus Byråd vedtog i marts 2013.

En opdatering af parkeringspolitikken skete samtidig med at en række øvrige større planer også blev revideret – hvorfor der var behov for en større sammenhæng mellem parkeringspolitikken og disse planer. Det var både Kommuneplan 2017 samt en ny Mobilitetsplan for Aarhus Midtby.

Aarhus er en by i vækst. I disse oplever vi overgangen fra at være en stor dansk by til at være en mindre europæisk storby. Frem mod 2030 forventer vi 50.000 nye indbyggere og 30.000 nye arbejdspladser i Aarhus. Aarhus skal blive ved med at vokse – men det skal være en klog vækst. Det betyder at vi skal udvikle bæredygtigt – socialt, økonomisk og miljømæssigt kombineret med at der skabes bedre bykvalitet og bedre rammer for det gode hverdagsliv.

Kommuneplan 2017 udstikker rammerne for hvordan vi skal vækste og samtidig lykkedes med ovenstående. Det betyder blandt andet at vi skal arbejde med fortætning og dermed lægge yderligere lag oven på den eksisterende by eller ved kitte byens områder bedre sammen med en ny bebyggelse imellem den eksisterende bebyggelse. Vi skal således sikre at vi bliver flere på det samme fodaftryk som vi har i dag.

Det betyder at vi også har behov for at se på den måde vi transporterer os på og dermed gentænke hvordan vi sikrer en god og effektiv mobilitet samtidig med, at vi understøtte en attraktiv Midtby og et godt byliv i den tætte by.

Derfor var der behov for udarbejdelse af en revideret mobilitetsplan og parkeringspolitik. De to planer skulle følges ad således, at når Aarhus Byråd vedtog en ny mobilitetsplan så vedtog de også en parkeringspolitik der støttede op om initiativerne i mobilitetsplanen.

Helt overordnet er der i en historisk bykerne ikke plads til at servicere alle de bilister, der ønsker at køre igennem byen eller at parkere i Midtbyen. Derfor giver Mobilitetsplanen for Midtbyen retningslinjer for, hvordan der skal prioriteres mellem bilisternes umiddelbare ønsker og hensynet til at skabe en god og bæredygtig by for beboere, kunder, medarbejdere og gæster.

Det er ikke en kommunal forpligtelse at sikre alle en parkeringsplads, ligesom dette vil lægge unødigt beslag på areal i en tæt by. Parkeringspolitikken skal derfor primært sikre, at den tilgængelige kapacitet udnyttes bedst muligt. Den er et effektivt middel til at ændre bilisternes adfærd, så man både opnår god tilgængelighed for bilister med ærinde i Midtbyen og tager hensyn til beboere, gæster og et godt byliv. Dette vil give mere fredelige beboelseskvarterer i Midtbyen.

Set alene ud fra en parkeringsvinkel, så er der i dag et udbud af parkering, der i langt størstedelen af tiden opfylder det behov der er. Udfordringen er, at den ledige kapacitet er hovedsagligt i større offentlige og private parkeringsanlæg mens der er mangel på parkeringspladser i boligområderne, som hovedsageligt er gadeparkering på offentlige veje. Her bruges kapaciteten ofte af pendlere og besøgende da parkeringen i stor grad er gratis og dermed presses beboerne på deres parkering.

Det betyder, at beboerne i de centrale bydele oplever det vanskeligt at finde en parkeringsplads selvom det reelt kun er 1/3 af beboerne i Midtbyen der ejer en bil. Udover beboerne så oplever håndværkere og andre erhvervsdrivende det vanskeligt at kunne parkere i tilknytning til en opgave.

En anden udfordring er at bilister giver udtryk for at parkeringssystemet i Aarhus er kompliceret at finde ud af. Dette skyldes hovedsageligt at beboerparkeringsordningerne i Aarhus ikke er ensartet i forhold til tidsrum. I nogle områder gælder begrænsningerne til kl. 23 og andre områder til kl. 19.

Udover de rent parkeringsmæssige udfordringer så skal parkeringspolitikken og dermed parkeringssystemet være med til at understøtte initiativerne i Mobilitetsplanen. Det betyder blandt andet at såfremt man ønsker at fredeliggøre områder så kan indretningen af parkeringen, mængden af parkering, reguleringen af parkeringen m.m. være med til at understøtte dette.

Målet med den nye parkeringspolitik er derfor:

- at skabe en situation, hvor der er ledig parkeringskapacitet til beboere, erhverv og gæster i Midtbyen
- at skabe et enkelt og let forståeligt parkeringssystem
- at skabe en bedre fordeling af efterspørgslen, så man primært parkerer i anlæg, frem for parkering på gaden.
- at understøtte den grønne omstilling, ved at prioritere miljøvenlige biler.
- at sikre god tilgængelighed til Aarhus Midtby for alle transportformer
- at opprioritere korttidsparkering i forhold til langtidsparkering

Forundersøgelser og Analyser

Forud udarbejdelsen af Parkeringspolitik 2018 er der kørt en lang proces med stor grad af borgerinddragelse i forbindelse med udarbejdelsen af en ny Mobilitetsplan for Aarhus Midtby. I forbindelse med denne borgerinddragelse er der via workshops, borgermøder, hjemmeside og debatmodul osv. indkommet ideer, erfaringer og holdninger fra knap 3.000 borgere og repræsentanter fra erhvervslivet.

På disse workshops og borgermøder var der ofte en stor snak omkring parkeringsforholdene. Det betyder, at der i forbindelse med Parkeringspolitik 2018 ikke er kørt en borgerinddragelse udelukkende på parkeringspolitikken, da vi var af den opfattelse, at de bemærkninger der indkom under processen, var dækkende for synspunkterne for de enkelte områders parkeringssituation. Bemærkninger der fremkom var alt fra ønske om etablering af flere parkeringspladser, beboerparkeringsordninger, etablering af parkering ved nybyggeri og så det at kunne bruge parkeringspladser til andet end parkering.

Derudover blev der efter udarbejdelse af forslag til Parkeringspolitik afholdt orienteringsmøder med henholdsvis fællesrådene i Aarhus Kommune og med erhvervslivet. På disse møder blev initiativerne i den nye parkeringspolitik og herefter var der mulighed for at fremsende bemærkninger der blev vedlagt indstillingen til politisk beslutning.

Socioøkonomiske data

Under Mobilitetsplanen og Parkeringspolitikken har vi udtrukket en lang række socioøkonomiske data (geodemografisk rapport). Vi har udtrukket for hele Aarhus Midtby som en samlet rapport, men samtidig havde vi også inddelt Midtbyen i 48 zoner og udtrukket de samme data for hver enkel zone.

Socioøkonomiske data er antal husstande, alder på beboere, bilrådighed/ejerskab, boligstørrelse, boligtyper og ejerforhold, antal børn i familien, husstandsindkomst og højest personlige indkomst, uddannelse, ældste person i husstanden, beskæftigelse samt civil stand.

Udover at give os et overblik over hvad det er for en Midtby vi har med at gøre, så har vi haft muligheden for at se nærmere på de enkelte kvarterer/områder. Hvad er det der kendetegner dem – er det et område med mange små boliger med lavt bilejerskab eller er det et område hvor mange ejer deres egen bolig, egen bil osv.

Parkeringsdata

I Aarhus Kommune har vi en parkeringsdatabase. Af parkeringsdatabasen fremgår antallet af private og offentlige parkeringspladser, om der er betaling, tidsrestriktioner, om pladser er private eller offentlige

tilgængelige m.m. Parkeringsdatabasen er oprettet ved at alle gader, gårdrum, kældre m.m. er gennemgået og p-pladser er optalt og registreret. Denne grundige gennemgang af Aarhus Midtby blev senest foretaget i 2002 og siden da er den opdateret med de største kendte ændringer i parkeringsforholdene.

I forbindelse med udarbejdelse af Parkeringspolitik 2012 havde vi studerende ude og optælle alle offentlige parkeringspladser på offentlige vejarealer, samt antallet af parkerede biler. Alle områder blev talt kl. 12.00, kl. 17.00 og kl. 22.00 således at vi fik et billede af belægningen på forskellige tidspunkter af døgnet. Det er ikke en type data vi tidligere har gennemført i så stort et område hvorfor data skal tages med en vis usikkerhed da det indtil videre kun er en gang det er gennemført. Vi har dog planlagt tællingen således at vi mener at tællingerne er gennemført på så almindelige dage som muligt – hvilket vil sige dage hvor der ikke er arrangementer eller lignende i det pågældende område der kunne medføre en anden parkeringssituation end vi normalt oplever.

Derudover har vi udtrukket lang række data fra alle de anlæg der er med i kommunens parkeringsinformationssystem – således at vi også har et billede af belægningen på alle de store parkeringsanlæg i Aarhus Midtby.

Derudover blev databasen opdateret med alle kendte ændringer – herunder de ændringer der er sket i større byudviklingsprojekter.

Analyser

Med baggrund i førnævnte var der ultimo 2017 i Aarhus Midtby (indenfor Ringgaden) et samlet udbud af parkeringspladser i dagtimerne på ca. 33.600 pladser, hvoraf ca. 21.200 er offentligt tilgængelige. Af de sidstnævnte er ca. 33% afgiftsbelagte pladser (betaling), ca. 22% er tidsbegrænsede og resten (45%) er frie pladser.

I indre by og havn – dvs. City samt områder ved Banegården, Musikhuset, Rådhuset, Sydhavns kvarteret, DOKK1 og Aarhus Ø - er der i dag et samlet udbud på ca. 13.950 pladser, hvoraf ca. 7.850 pladser er offentlige tilgængelige.

	Midtbyen i alt	Indre By og Havn
Private	12.400	6.100
Offentlige tilgængelige	21.200	7.850
- heraf kommunale	12.700	2.350
I alt	33.600	13.950

Tabel 1: Parkeringsudbud i Midtbyen 2017 (antal pladser)

For Midtbyen som helhed er udbuddet af offentlige tilgængelige pladser i dag større end i 2012, der er i 2017 – ca. 2.300 parkeringspladser flere end for 5 år siden.

Stigningen fra 2012 til i dag skyldes hovedsageligt udviklingen af en række omdannelsesområder som Aarhus Ø og området omkring Ceres. Her er etableret store parkeringsanlæg hvor der udover private parkeringspladser også er etableret offentligt tilgængelige parkeringspladser.

Benyttelse af gadeparkering og parkeringsanlæg

Vi har gennemført en række analyser for at belyse benyttelsen af gadeparkeringen og de offentlige tilgængelige parkeringsanlæg – og dermed udnyttelsen af den eksisterende offentlige tilgængelige kapacitet.

For de offentlige ejede parkeringspladser (både parkering i anlæg og langs kantsten) er den gennemsnitlige belægning mellem 75 og 85% set over hele døgnet. Da det er en gennemsnitlig belægning er der områder der har en væsentlig højere belægning og områder/parkeringsanlæg med en væsentlig lavere belægning.

Generelt gælder, at de områder der i dag har beboerparkering har en højere belægning end områderne ude langs Ringgaden.

Set i forhold til de offentlige betalingsparkeringspladser så er der parkeringspladser der har en belægning på ca. 100% hele døgnet mens der er parkeringspladser der har en væsentlig lavere belægning. Parkeringspladserne på Amaliegade, Johannes Bjergs Gade, Ny Banegårdsgade og Domkirkepladsen har en belægning på ca. 100% mens der er ledig kapacitet i Navitas, Vestergade og Fredens Torv.

De maksimale belægnings i de store private parkeringshuse når op på ca. 90 % i Sallings p-hus og 80 % i Magasins p-hus på hverdage og mens den er 95-100% i om lørdagen.

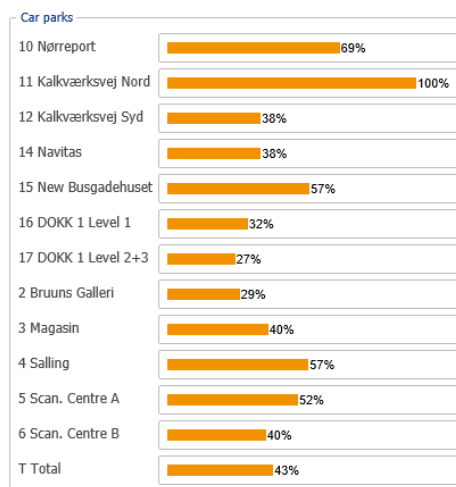
Parkeringsanlæg som Navitas, Dokk1 og Scandinavian Centre har dog normalt en belægning på 35-50 % på hverdage og lidt højere om lørdagen.

Det er således, at der næsten altid er mindst 1.500 ledige parkeringspladser i de anlæg der er med i p-henvisningssystemet. Dertil skal der lægges parkering på gader og i de anlæg som ikke er en del af p-henvisningssystemet. Med i P-henvisningssystemet er lige nu:

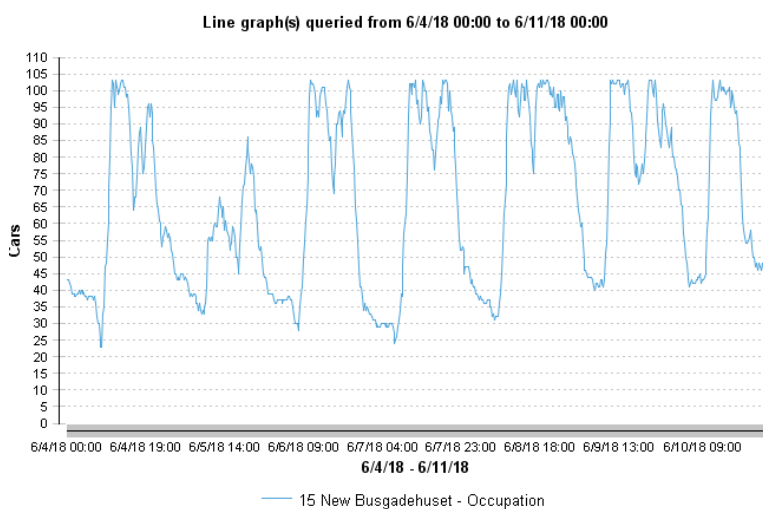
Offentlige anlæg: Nørreport, Kalkværksvej, Navitas og Busgadehuset

Private anlæg: DOKK1, Bruuns Galleri, Magasin, Salling og Scan. Centre

Alt i alt er 5.081 af Midtbyens parkeringspladser med i systemet.



Figur 1 Belægningsprocenter i de større parkeringsanlæg i Aarhus



Figur 2 Eksempel på antal parkerede biler i en uge i parkeringsanlægget Busgadehuset

Socioøkonomiske data sammenholdt med parkeringsdata

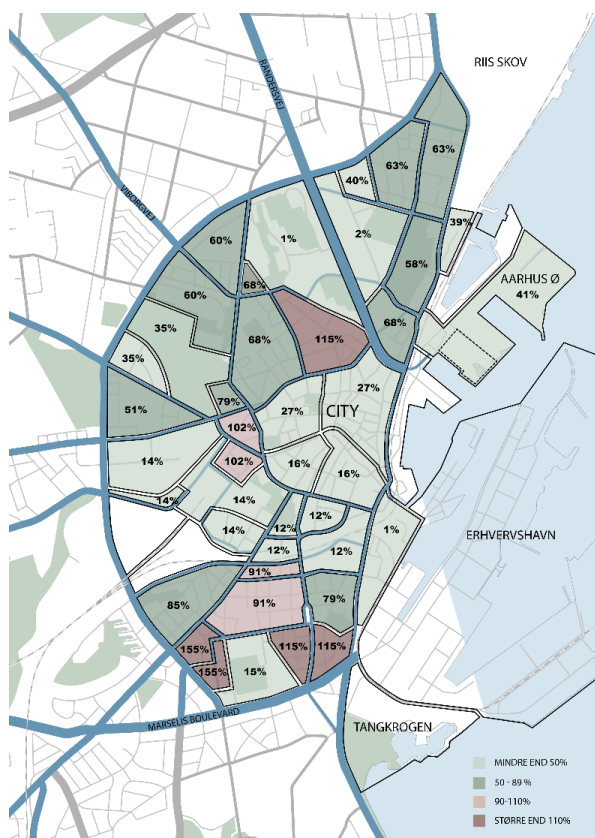
Vi har foretaget en række analyser hvor de socioøkonomiske data er sammenholdt med vores parkeringsdata. Det betyder at vi har fået et billede af hvor mange biler der reelt hører til i en zone kombineret med parkeringsmulighederne.

Af figur 3 og 4 fremgår to af analyserne. Her fremgår det at såfremt alles parkeringsbehov skal opfyldes på offentlige arealer så er der ikke mange områder i Midtbyen hvor der er nok parkering. Men ser man på det samlede udbud af parkering så ser billedet dog væsentligt bedre ud.

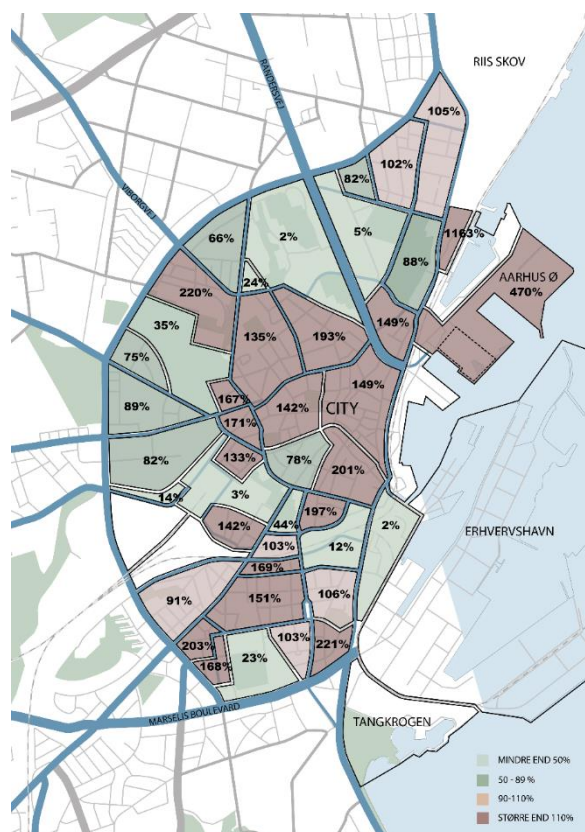
I den sammenhæng er det dog vigtigt at have fokus på at når de socioøkonomiske data giver et billede af bilejerskabet – så er det ud fra at beboerne ejer en bil. Det vil sige at der kan være flere biler der hører til et givent område idet leasede, lejede og f.eks. lånte biler ikke er med i billedet.

For at få en ide til størrelsesordenen på dette forsøgte vi i et lille område at se nærmere på hvor mange køretøjer der opfylder kravene til at kunne få en beboerparkeringslicens, sammenholdt med de udtrukket bilejerskabsdata. Her så vi at der var op til 25% flere der kunne få en licens i forhold til det rene bilejerskab.

Dette skyldes, at det er muligt at få en beboerparkeringslicens såfremt man som beboer står registreret som bruger på registreringsattesten. Med dette forhold hører bilen jo til området og har et lige så stort parkeringsbehov som den der beboer som står som ejer af bilen.



Figur 3 Bilejerskab ift. det samlede parkeringsudbud (alle offentlige og private parkeringspladser)



Figur 4 Bilejerskab ift. offentlige parkeringspladser (offentlige vejarealer og kommunale parkeringshuse)

Parkeringsforsøg

Under udarbejdelse af Mobilitetsplanen og Parkeringspolitikken blev der udført to parkeringsforsøg. Det største forsøg var at udskifte tidsbegrænset parkering med betalingsparkering i et beboerparkeringsområde mens det andet var at tilbyde en uges gratis parkering i det kommunale anlæg Navitas.

I forbindelse med Mobilitetsplanen blev der gennemført et forsøg i et eksisterende beboerparkeringsområde hvor den normale tidsbegrænsning på to timer blev erstattet af betalingsparkering. Forsøget løb fra den 15. september til den 15. november 2016 og der blev indført betalingsparkering mellem kl. 8.00 og 18.00 på hverdage og kl. 8.00 og 14.00 om lørdagen.

Det var et stort ønske fra beboerne i området da de oplever det vanskeligt at finde en parkeringsplads da tidsbegrænsningen sammenholdt med områdets placering gør at mange besøgende vælger at parkere i området og nå ærinder i City.

Inden for projektområdet er der ca. 3.700 husstande og der boede ca. 6.950 personer i forsøgsområdet. Ud af de ca. 3.700 husstande havde den 1.158 mindst en bil og 112 husstande havde mere end én bil.

Inden forsøget lavede vi en belægningsundersøgelse dels inden for området men også i naboområderne for at kunne dokumentere effekten. Disse undersøgelser blev lavet på forskellige tidspunkter af døgnet.

Inden for forsøgsområdet	Belægningsprocent (inden forsøg)	Belægningsprocent (midtvejs forsøg)	Belægningsprocent (slut forsøg)
Kl. 12.00	81,05 %	67,66 %	65,00 %
Kl. 17.00	91,43 %	82,97 %	76,80 %
Kl. 22.00	99,99 %	98,00 %	95,53 %

Tabel 2: Belægningsprocenter inden for forsøgsområdet

Naboområder	Belægningsprocent (inden forsøg)	Belægningsprocent (midtvejs forsøg)	Belægningsprocent (slut forsøg)
Kl. 12.00	79,95 %	82,74 %	83,76%
Kl. 17.00	71,40 %	82,15 %	82,23 %
Kl. 22.00	81,05 %	92,47 %	91,37 %

Tabel 3: Belægningsprocenter i naboområder

Der er ca. 1050 gadeparkeringspladser inden for forsøgsområdet og ca. 1.200 pladser i naboområderne. Udover tællinger blev der også foretaget dels spørgeskemaundersøgelse i begge områder samt voxpops på gaden. 1180 besvarede spørgeskemaet og 170 er blevet interviewet på gaden.

Evalueringen af forsøget viser, at indførelse af betalingsparkering faktisk skaber den forventede adfærdændring i forhold til parkering. Belægningen inden for området faldt og presset på parkeringen steg i naboområderne. Overordnet blev der i størrelsesordenen ca. 20% flere ledige pladser inden for betalingstiden og beboerne oplevede det nemmere at finde en parkeringsplads inden for betalingstiden.

Ud fra spørgeskemaundersøgelsen og interviewsene var konklusionen klart at det at være med i en beboerparkeringsordning var afgørende for holdningen til forsøget. Beboere i naboområderne med daglig adgang til bil fandt forsøget dårligt mens beboere med daglig adgang til bil inden for området fandt forsøget godt. Beboere inden for området oplyste at efter kl. 18.00 og frem var det lige så svært at finde en parkeringsplads som inden forsøget. Dette skyldes at betaling ophørte her.

Alle ønskede sig en beboerparkeringsordning og med begrænsning (tid eller betaling) på en større del af døgnet.

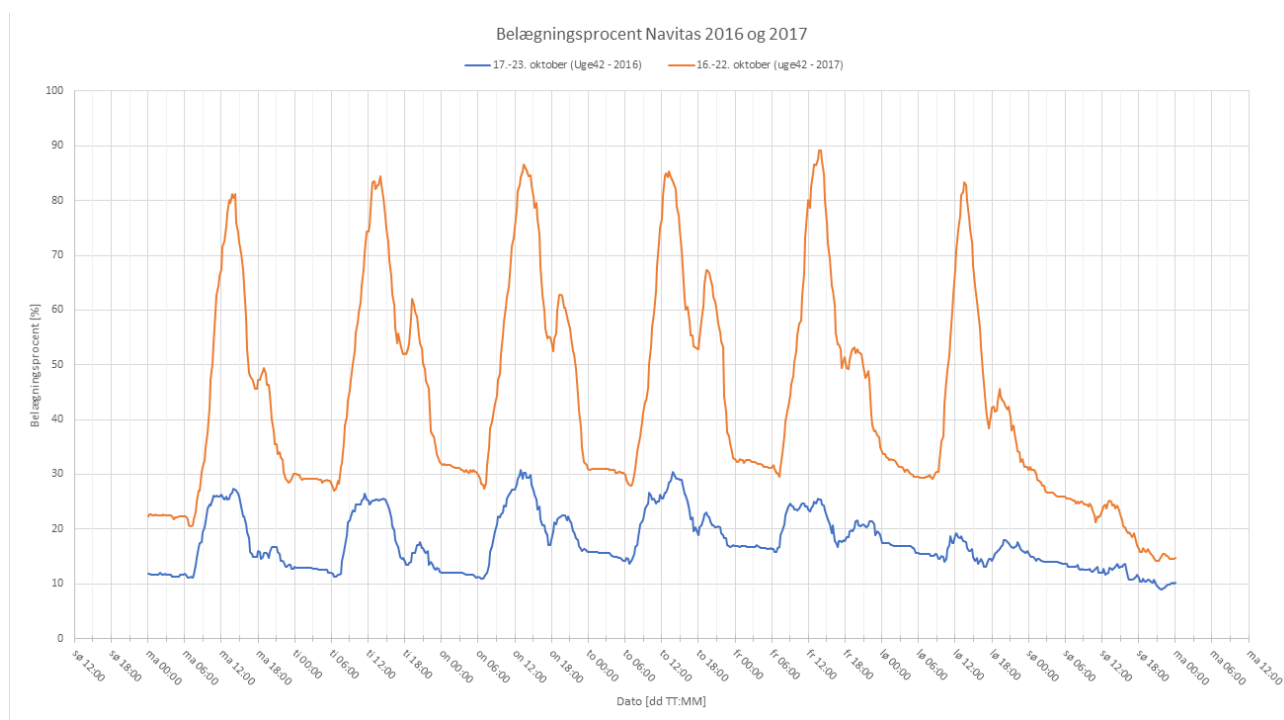
Men overordnet set så viste forsøget at betalingsparkering kan regulere og flytte parkeringspresset i et område.

Teknik og Miljø gennemførte i uge 42 i 2017 et forsøg med gratis parkering i det kommunale parkeringsanlæg Navitas. Normalt er der betalingsparkering i tidsrummet kl. 09.00-19.00 på hverdage og i kl. 09.00-16.00 om lørdagen.

Antallet af parkerede biler blev næsten tredoblet, dog uden at anlægget blev fyldt. Antallet af parkerede biler faldt dog ned til det normale niveau i løbet af uge 43 og 44.

Forsøget viste som forventet at bilister er glade for gratis parkering og at det er svært at fastholde bilisterne efterfølgende. I den sammenhæng er det dog vigtigt at have for øje at uge 42 (efterårsferien) er en speciel uge og mange af bilisterne nødvendigvis ikke er de samme bilister som efterspørger parkering i hverdage.

Af figuren fremgår det endvidere at der stadig omkring kl. 19.00 sker en stigning i antallet af parkerede biler hvor det normalt bliver gratis at parkere i anlægget.



Figur 3 Belægningsprocent i uge 42 i henholdsvis 2016 og 2017

Midler og initiativer

Med de beskrevne problemstillinger og sammenhæng med initiativerne i Mobilitetsplanen er der behov for at dels udvide omfanget af eksisterende midler samt tage nye initiativer i brug for at komme i mål.

Midlerne er

- at etablere beboerparkering i hele Midtbyen og supplere dette med betalingsparkering eller tidsbegrænsning for biler, der kommer udefra.
- at udvide området med betalingsparkering og tidsrummet for betaling
- At differentiere priserne så det er billigere at parkering i kommunale parkeringsanlæg end på kommunal gadeparkering
- At ensrette tidsrum for parkeringsrestriktioner i beboerparkeringsområder og for betalingsparkering
- At i områder med underforsyning af parkeringspladser etableres nye pladser i takt med behovet, dels i de nye byudviklingsområder og dels i eksisterende boligområder.
- At indføre maksimumsnorm for byggeri i Midtbyen samt etablering af særlig letbanenorm
- At stille krav til kvaliteten af cykelparkering, herunder krav om overdækning, parkering af specialcykler (ladcykler)
- Gratis parkeringslicenser til beboere og erhverv med el- og brintbiler
- Særlige erhvervsparkeringsordninger

Parkeringspolitikken indeholder derudover en række nye initiativer:

- At der i år 1 og 3 i en byrådsperiode fremsendes en særlig parkeringsredegørelse, der udover en status på parkeringsområdet også indeholder en vurdering af behovet for at tilpasse priser og ordninger også giver mulighed for at tage særlige emner op.
- At der afsættes midler til parkeringsundersøgelse og adfærdstiltag
- At landets første Park and Walk (P+W) anlæg indføres og promoveres

Beboerparkering

Der har været beboerparkering i dele af Aarhus Midtby siden 1999. Siden 1999 er der af flere omgange kommet nyt områder til og lige nu er 7 områder af Midtbyen omfattet af beboerparkering.

Indførelse af beboerparkering besluttes af Aarhus Byråd – under forudsætning af at der er opbakning i området til det. Rent praktisk betyder det, at efter byrådet har vedtaget en revision af parkeringspolitikken er der efterfølgende foretaget en høring i området og herefter er der truffet beslutning om, om der skal indføres beboerparkering.

Der har været et politisk ønske om at der blev set på beboerparkering som et mere strategisk tiltag. Derfor arbejdede vi i forbindelse med Parkeringspolitik 2018 med en samlet løsning for beboerparkering, der dækker hele området inden for Ringgaden, og uden høring i de enkelte områder.

Erfaringen viser, at hvis nogle delområder vælger beboerparkering til, og de øvrige vælger det fra, vil parkeringsefterspørgslen fra besøgende søge mod de områder, hvor der ikke er beboerparkering. Beboere i disse områder vil således få endnu større problemer med at finde en parkeringsplads. Denne overflytningseffekt forsvinder dog i stor grad, hvis alle områder inden for Ringgaden har beboerparkering.

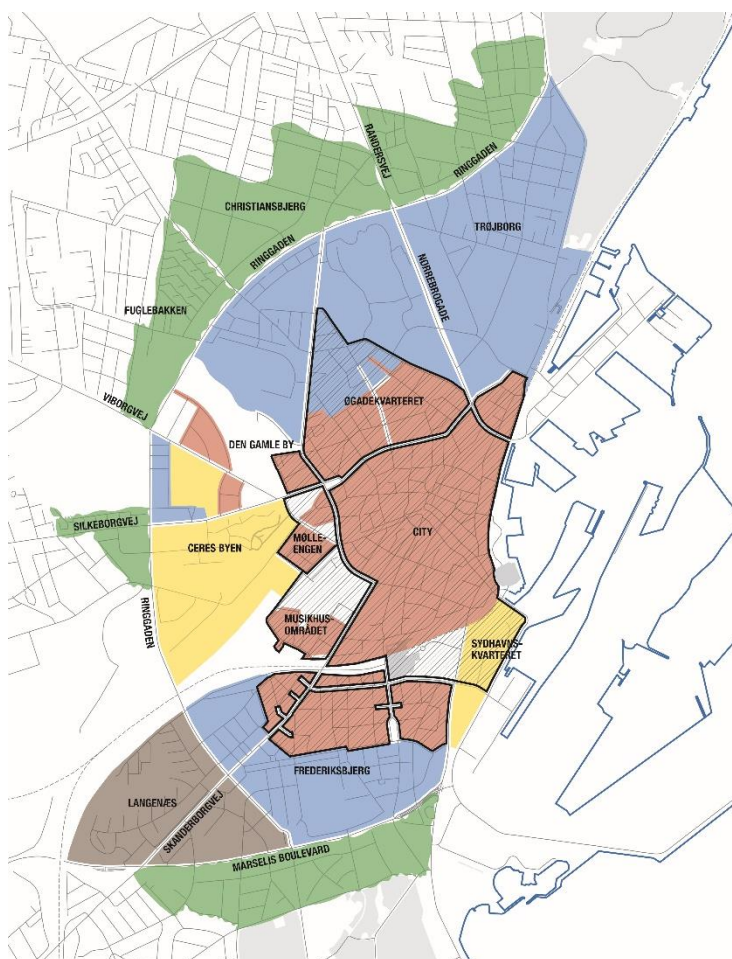
Dette sikrer, at problemet med manglende parkeringsmuligheder for beboere ikke blot flyttes mellem Midtbyens kvarterer. Samtidig skal eventuelle afledte effekter i områderne lige udenfor Ringgaden undersøges nærmere.

I dette tilfælde bliver gangafstanden til hoveddestinationerne i Midtbyen så lange, at det for langt de fleste ikke er nogen fordel at parkere i randområderne uden for Ringgaden.

Hvis man lader det være op til beboerne område for område, kan det derfor føre til uheldige konsekvenser for de, der vælger beboerparkeringen fra.

Fremadrettet vil fremtidige udvidelser af beboerparkeringsområder og af betalingsparkeringsområdet som udgangspunkt være styret af objektive kriterier.

Erfaringen viser, at tidsbegrænsning og betalingsparkering vil skabe flere ledige parkeringspladser – dog med betalingsparkering som det stærkeste adfærdsregulerende middel.



Figur 4 - beboerparkering i Aarhus (Rød er eksisterende zoner, blå og grå er nye områder med beboerparkering, gul er områder under omdannelse og grønne er områder der er mulige fremtidige områder med beboerparkering. Området markeret med sort afgrænsning er områder omfattet af betalingsparkering)

En håndregel siger, at når belægningsprocenten når op på 90%, så oplever bilister, at det er svært at finde en parkeringsplads. Samtidig gælder ved betalingsparkering, at når man har en belægning på 85-90%, så har man ramt det rette niveau for prissætningen.

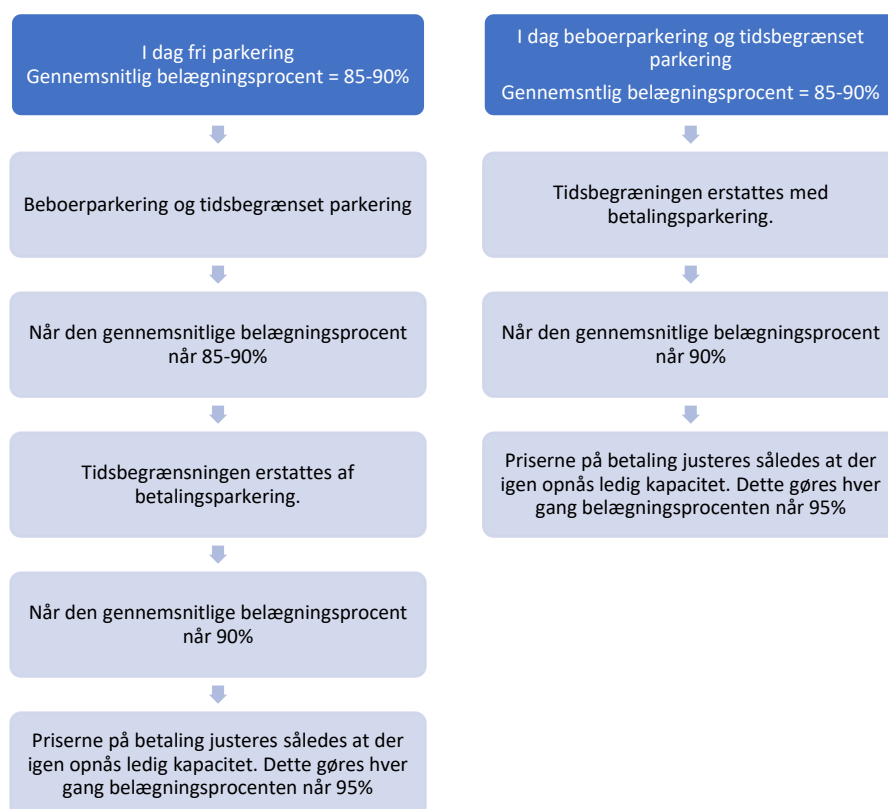
I Parkeringspolitik 2018 blev der derfor indført en regulering der betyder, at hvis belægningsprocenterne i områder med beboerparkering med tidsbegrænsning overstiger en gennemsnitlig belægning på 90%, så erstattes tidsbegrænsningen med betalingsparkering.

I områder med betalingsparkering justeres priserne ligeledes, når der opnås en belægningsprocent på 90%.

Endelig er det sådan, at presset på parkering generelt bliver større og større. Fremover vil det derfor være sådan, at når belægningsprocenten når op på 90% i områder, hvor der i dag har fri parkering, så etableres der beboerparkering og tidsbegrænset parkering.

Det giver både over for borgere og politikere et "klart" billede til hvornår og hvorfor der er behov for en regulering af parkeringen. Konceptet kræver dog et større datagrundlag i forhold til belægningen på gadeparkeringen. Derfor er der afsat midler til blandt andet parkeringsundersøgelser m.m.

Dette koncept og faserne i konceptet er vist i diagrammet herunder:



Et opmærksomhedspunkt i forbindelse med udarbejdelse af systemet er, at de eksisterende ordninger gælder i forskellige tidsperioder hvilket på den ene side er begrundet i områdernes karakter og på den anden måde betyder at parkeringssystemet er forvirrende for brugerne.

Samtidig er den generelle betalingstid på de kommunale pladser er fra kl. 9-19 på hverdage og 9-16 om lørdagen. Der er fri parkering på de kommunale parkeringspladser om søndagen. Dette er ligesom langt hovedparten af de øvrige kommuner på nær i Rød zone i København hvor der er betaling om søndagen.

Da der fremadrettet vil være betalingsparkering i nogle af beboerparkeringsområderne var det vigtigt at få skabt en ordning der er tydelig og enkel. Det betyder at restriktionerne (tidsrummene hvor de gælder) er ens i alle zoner.

Derfor vil den generelle betalingstid og tidsrestriktion (beboerparkering) være hverdage og lørdag fra kl. 08.00-23.00 samt søndag fra kl. 8.00-18.00. Den generelle tidsrestriktion vil være 2 timer.

Dermed skabes et simpelt og let forståeligt parkeringssystem der støtter op om kommunens overordnede planer – og sikrer at der altid er lidt ledig kapacitet.

Betalingsparkering

Betaling for parkering har til hensigt at sikre en passende udskiftning på parkeringspladserne og en optimal udnyttelse af disse – og dermed at sikre det bedst mulige parkeringsudbud for kunder og besøgende.

Der har været tradition for at kommunen kun har reguleret priserne for parkering i forbindelse med en revision af parkeringspolitikken. Det vil sige at priserne har været justeret cirka hvert 4-5 år

I forbindelse med udarbejdelse af Parkeringspolitik 2018 så vi nærmere på priser og tidsrum for øvrige kommuner. Af figur 6 fremgår en sammenligning mellem Aarhus og øvrige større byer.

Aarhus	Aalborg	Odense	Randers	København	Frederiksberg
1. time 12 kr. 2. time 17 kr. 3. time 22 kr.	Rød zone: 16 kr./time Grøn zone: 7 kr./time	Rød zone: 12 kr./time Blå zone: 8 kr./time	Grøn zone: 10,5 kr./time Rød zone: 8 kr./time Blå zone: 8 kr./time	Rød zone: Kl. 08-18 – 35 kr./time Kl. 18-23 – 13 kr./time Kl. 23-05 – 5 kr./time Grøn zone: Kl. 08-18 – 19 kr./time Kl. 18-23 – 13 kr./time Kl. 23-05 – 5 kr./time Gul zone: Kl. 08-18 – 11 kr./time Kl. 18-23 – 13 kr./time Kl. 23-05 – 5 kr./time Blå zone: Kl. 08-18 – 9 kr./time Kl. 18-23 – 9 kr./time Kl. 23-05 – 5 kr./time	0-2 timer gratis 1 time: 10 kr. 2 timer: 25 kr. 3 timer: 45 kr. 4 timer: 65 kr. Dag: 75 kr.
Hverdage: Kl.9.00-19.00 Lørdag Kl.9.00-16.00	Hverdage: Kl.9.00-19.00 Lørdag Kl.9.00-16.00	Hverdage: Kl.9.00-18.00 Lørdag: Kl.9.00-14.00	Hverdage: Kl.8.00-18.00 Lørdag: Kl.8.00-18.00		Hverdage: Kl.07.00-24.00 Lørdag: Kl.07.00-17.00
Beboerparkering					
265 kr. pr. år	1000 kr./år	600 kr./år	120 kr./mnd => 1440 kr./år	Elbil og brintbil – 100 kr./år A+, A++, A+++ - 100 kr./år A og B – 730 kr./år C, D, E, F og G – 1150 kr./år Uden klasse – 730 kr./år	155 kr./år

Figur 5 Priser og tidsrum for betaling

Udover andre kommuner har vi også set nærmere på hvad parkering i private parkeringsanlæg koster.

Som beskrevet tidligere er der i dag som udgangspunkt tilstrækkelig med parkering – der er dog en dårlig udnyttelse af den, fordi der stadig eksisterer gratis parkeringsalternativer i gåafstand til hoveddestinationerne i City. Der er således en uhensigtsmæssig en stor parkeringssøgende trafik efter gratis parkering i beboelsesområderne mens der er stor ledig kapacitet i parkeringsanlæggene.

Som det fremgår af figur 6 så stiger prisen for timebetaling i Aarhus. Hensigten med det nuværende system har været at sikre en vis udskiftning på parkeringspladserne således at pladserne udnyttes bedst muligt – samtidig med at man gerne så at kunder til Midtbyens tilbud stadig med at det stadig var attraktivt at benytte Midtbyens tilbud.

Med baggrund i førnævnte problemstilling indføres der en flad timepris for parkering på kommunale parkeringspladser. For at understøtte strategien om at bilister skal parkere i større samlede anlæg frem for på gadeparkering indføres en prisstruktur hvor timeprisen for gadeparkering er højere end timeprisen i de offentlige parkeringsanlæg.

Det betyder også, at der skabes mere ledig kapacitet i gadeparkeringen hvilket kommer beboerne og håndværkere og besøgende med hurtige ærinder til gode.

Samtidig differences priserne over døgnet – således at det er dyrest i de perioder hvor presset på byen er størst. Der bliver dog tale om et enkelt system og ikke mange varierende priser, se tabel 2 herunder

I dag er det gratis at parkere på kommunale parkeringspladser om søndagen. Dette fastholdes for så vidt angår de kommunale parkeringshuse / p-anlæg. For at fastholde strategien om at parkering skal foregå i større samlede anlæg indføres der en timepris på parkering på offentlige gadeparkingspladser om søndagen.

I forbindelse med udarbejdelse af Parkeringspolitik 2018 blev det undersøgt hvorledes parkeringspolitikken kunne være med til at støtte op om den grønne omstilling af transportsektoren og kommunens overordnede klimamål.

Bekendtgørelse om parkering på offentlige veje giver rammerne til hvorledes vejmyndigheden kan differentiere betaling for parkering under hensyntagen til miljøet. For at få en ide til mulige ordninger blev der undersøgt hvad andre kommuner har af tilbud.

Udfordringen er at få en ordning der er til at administrere og samtidig er i overensstemmelse med bekendtgørelsen.

Med baggrund i ovennævnte kan beboere og erhverv med el- eller brintbiler få henholdsvis beboerparkeringslicenser og erhvervslicenser gratis. Disse typer af licenser holder sig under bekendtgørelsens krav om maksimalt 5.000 kr. pr. år pr. køretøj og kan administreres i kommunens digitale selvbetjeningsystem.

Ordningen fungerer indtil salget af elbiler og brintbiler tager fart og skal revurderes hvert andet år i forbindelse med byrådets behandling af parkeringsredegørelsen.

	Pris	
Gadeparkering	Hverdage kl. 8.00-19.00	22 kr. pr. time
	Hverdage kl. 19.00-23.00	10 kr. pr. time
	Lørdag kl. 8.00-16.00	22 kr. pr. time
	Lørdag kl. 16.00-23.00	10 kr. pr. time
	Søndag kl. 8.00-18.00	5 kr. pr. time

P-anlæg, P-huse (Navitas, Busgadehuset, Nørreport og Kalkværksvej)	Hverdage kl. 8.00-19.00	17 kr. pr. time
	Hverdage kl. 19.00-23.00	5 kr. pr. time
	Lørdag kl. 8.00-16.00	17 kr. pr. time
	Lørdag kl. 16.00-23.00	5 kr. pr. time
	Søndag kl. 8.00-18.00	0 kr. pr. time
Beboerparkeringslicens	Elbiler og brintbiler – 0 kr. Øvrige – 500 kr. pr. år	
Erhvervsparkeringslicens	500 kr. pr. år Elbiler og brintbiler – 0 kr.	
Erhvervslicens ¹	400 kr. for 5 dage 2200 kr. for 6 måneder Elbiler og brintbiler – 0 kr.	
Abonnement Kalkværksvej	600 kr. pr. måned	
Abonnement Navitas	600 kr. pr. måned	
Abonnement Busgadehuset	965 kr. pr. måned	
Abonnement Nørreport	965 kr. pr. måned.	

¹ gælder kun på tidsbegrænsede kommunale pladser

Tabel 4: fremtidig prisstruktur

Normer for nybyggeri

Som bilag til parkeringspolitikken vedtager byrådet også et sæt vejledende normer for parkering. (Retningslinjer for anlæg af parkeringsarealer i Aarhus Kommune)

Retningslinjerne indeholder bestemmelser for administration af de gældende bygningsreglementers/byggelovgivningens krav vedrørende bebyggelses parkeringsarealerne. Bestemmelserne er vejledende ved fastsættelse af parkeringskrav i bygge- og lokalplansager.

I forbindelse med en revision af disse vejledende normer har vi set nærmere på hvilke krav andre kommuner stiller til tilsvarende byggerier/anvendelser. Dette er både i henhold til bil- og cykelparkering.

I forhold til de gamle retningslinjer så sker der to store ændringer i forhold til de nye retningslinjer, nemlig at normerne for zone I ændres fra en minimumsnorm til en maksimumsnorm, og at der for zone II indarbejdes en særlig letbanenorm.

Maksimumsnorm

At indføre maksimumsnormer for zone I er beskrevet som et middel i Mobilitetsplanen for Aarhus. En maksimumsnorm kan være et redskab til at regulere tilvæksten af parkeringspladser i områder hvor der af politiske eller andre grunde ikke ønskes en tilvækst af parkeringspladser.

Langt hovedparten af normerne er fastholdt – men ændret til maksimumsnorm.

Letbanenorm

Et flertal i Aarhus Byråd ønsker – jf. kommuneplanen – at der arbejdes med fortætning langs letbanen og i særligt udpegede vækstkorridorer.

Lovgivningen giver mulighed for, at kommunalbestyrelsen stiller særlige parkeringskrav, hvis ejendommen ligger med god adgang til højklasset kollektiv trafik.

Ved Byudvikling og fortætning langs Letbanen er der derfor mulighed for at stille et reduceret parkeringskrav som følge af byggeriets beliggenhed tæt på højklasset kollektiv trafik. De reducerede normer kan tages i anvendelse såfremt byggeriet er placeret i en gåafstand på 600 meter – målt via veje og stier – fra et stoppested.

De 600 meter er valgt ud fra erfaringer med at i oplandsområder til højklasset kollektiv trafik er det den afstand man er villig til at gå for at benytte højklasset kollektiv trafik.

Letbanenormen kan kun tages i anvendelse for letbanestrækninger der er politisk besluttet og hvor planlægningen er så langt at standsningsstedernes placering er kendt.

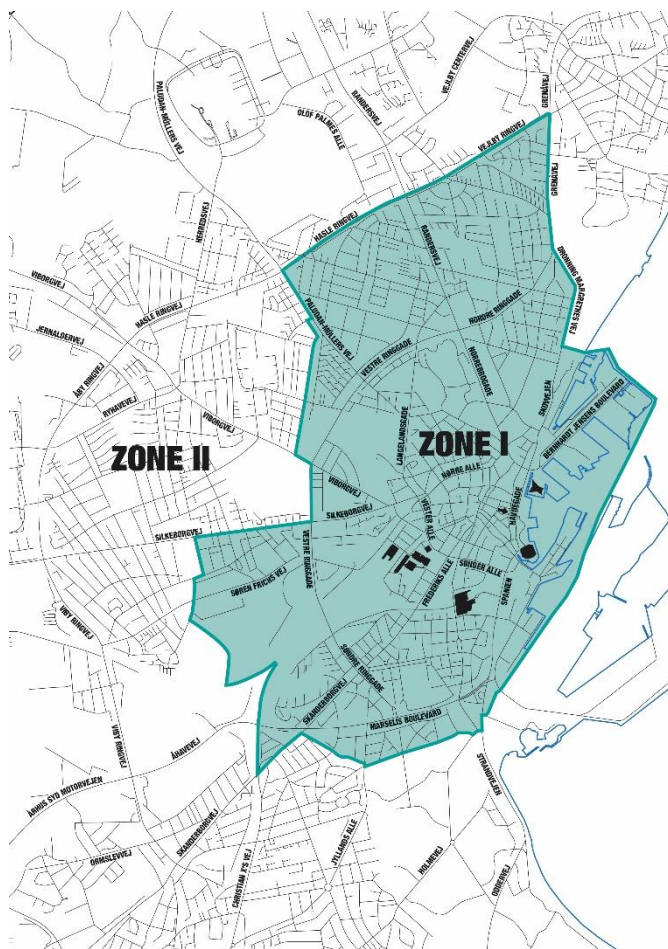
Cykelparkering

I forhold til cykelparkering er der kun sket mindre ændringer i kommunens vejledende normer. Der er nu indskrevet krav om overdækning af cykelparkering samt at der nu også stilles krav til parkering til specialcykler.

Det skyldes blandt andet i at der i Aarhus kommer flere og flere af denne typer cykler på gaden, da de for mange børnefamilier er meget anvendelige i dagligdagen.

Derudover anbefales det for både bil- og cykelparkering at der indrettes opladningsmuligheder for elbiler og elcykler.

Landets første Park & Walk parkeringsanlæg



Figur 6 Zoneafgrænsning

Med inspiration fra Holland og Belgien indeholder Parkeringspolitik 2018 landets første Park & Walk parkeringsanlæg. Ideen er at arbejde med adfærdstiltag der kan styrke brugen af parkeringsanlæg.

Det kommunale parkeringsanlæg Navitas er beliggende på kanten af Aarhus Ø med en gåafstand på ca. 5 minutter op til Strøget og Domkirken – se figur 8. Anlægget har 450 parkeringspladser og belægningsprocenten i anlægget er mellem 35-50%.

Parkeringsanlægget anses af mange bilister for at være beliggende langt fra mål i centrum og derfor ikke et attraktivt anlæg at benytte. Samtidig har adgangen til anlægget været udfordret af etablering af Letbanen og derudover har det af samme årsag været svært at skilte til anlægget.

Tanken er at promovere anlægget og især dets placering i forhold til City. Anlægget ligger trafikalt godt for enden af en af byens indfaldsveje. Udover oplysningskampagner vil vi forsøge at arbejde med at gøre gåturen fra Navitas til Domkirken så nem som mulig og med information om hvor langt der er tilbage før man er ved Domkirken.

Endelig kan prisen for parkering i dette anlæg være med til at støtte op om et øget brug af anlægget. Det kan være alt fra kampagner med gratis parkering til lavere timepriser osv.

Resultater

Teknik og Miljø er lige nu i gang med at udarbejde en implementeringsplan for initiativerne i parkeringspolitikken. Det største arbejde er at få etableret alle de nye beboerparkeringsordninger da det blandt andet kræver en gennemgang af alle veje, gennemgang af alle skilte, udarbejdelse af skilteplaner, godkendelse hos Politiet, oprettelse i vores selvbetjeningssystemer m.m. – hvilket gør at vi først forventer at alle initiativer ført er endeligt udrullet i 2019.

Derfor kender vi på nuværende tidspunkt ikke konsekvenserne og dermed resultaterne af Parkeringspolitik 2018.

Parkeringspolitik 2018 og de tilhørende bilag kan hentes på følgende link:

<https://aarhus.dk/demokrati/politikker-og-planer/trafik-og-infrastruktur/parkeringspolitik/>