



Dato: 2012

Overskrift: Parkeringsstrategi for Hjørring midtby

Notat udfærdiget af: Teknik og Miljøområdet

Eksisterende parkeringsudbud

Der er i dag ca. 2.400 offentligt tilgængelige p-pladser i Hjørring midtby. Af disse er 1.300 kommunale. Langt hovedparten af pladserne er placeret i egentlige parkeringsanlæg herunder en fjerdedel i parkeringskældre. Kun en beskedent del er kantstensparkering langs vejene.

Alle de større parkeringsanlæg har god adgang fra Cityringen, og pladserne er placeret fornuftigt i forhold til byens handelsliv. Med byudviklingen i den sydøstlige del af midtbyen (Metropol og Bispetervet) og den samtidige udflytning af Føtex, er det primære parkeringsbehov flyttet til denne del af midtbyområdet. Ved parkeringstællingen fra 2010 er parkeringsudbuddet således øget relativt mest på parkeringsanlæggene i den vestlige del af midtby området.

De maksimale belægningsgrader for midtbyområdet som helhed er i forhold til 2008 reduceret fra 80% til 60% på lørdage og fra 85% til 75% på hverdage. Enkelte anlæg er mere eller mindre fyldte en stor del af dagen på hverdage. Det drejer sig om Sct. Olai Plads i terræn, Trianglen og den nordlige del af Mammut Pladsen. På lørdage er der stor søgning til Sct. Olai i terræn, den nordlige del af Mammut Pladsen, sydlige del af Vendelbo-pladsen og Metropol.

I planlægningen af parkeringsudbuddet, opereres generelt med en maksimal belægningsprocent på 80% således, at der er en restkapacitet som kan imødekomme udsving i efterspørgslen. Der blev i 2011 foretaget en regulering af tidsbegrænsningen på parkeringsanlæggene fra 2 til 3 timer og for korttidsparkeringen fra 30 min til 1 time. Ændringen vil betyde mindre udskiftning på de enkelte parkeringsanlæg og således mindske parkeringsudbuddet. Effekten af ændringen vil blive evalueret i forbindelse med en ny parkeringstælling, som er planlagt gennemført inden sommer. Med den ændrede bystruktur - udflytning af Føtex og de nye parkeringspladser ved Metropol og Bispetervet – vurderes, det nuværende parkeringsudbud at være tilstrækkeligt. Inden Bispetervet blev realiseret, vurderedes behovet for nye pladser at være på 350.

Fremtidigt parkeringsudbud

Hjørring midtby står overfor væsentlige ændringer i bystrukturen og dennes funktionalitet. Nogle af projekterne omhandler lokaliteter hvor der i dag er offentlig parkering. Det drejer sig om:

- Opførelsen af et nyt teater-oplevelseshus, herunder ændret anvendelse af den sydlige del af Mammut Pladsen (68 pladser)
- Omlægning af trafik til Prinsensgade (~12 pladser),
- Byudvikling på Vestre Skoleplads (77 pladser)
- Byudvikling langs Vendelbogade, herunder inddragelse af eksisterende parkering Vendelbo pladsen Nord og Mellemgade (74 og 40 pladser), samt
- Samling af kommunens administration i Codanhus, som kan generere et øget parkeringsbehov



Projekterne omfatter samlet næsten 270 offentlige pladser. Disse pladser skal genskabes hvis det nuværende parkeringsudbud skal bibeholdes.

Strategi

Målsætning

Målsætningen for parkering er jf. kommuneplanen, at der sikres tilstrækkeligt med parkeringspladser i de større byer.

Principper

Der er opstillet følgende principperne for at opfylde målet:

- Generelt søges parkeringen langs gader og på pladser begrænset af hensyn til by- og gademiljøet. I stedet bør parkeringen samles i større anlæg.
- Behovet for langtidsparkering søges dækket ved at tilskynde brugerne til at benytte andre transportformer og ved at henvise til mere perifert placerede parkeringspladser i tilknytning til bymidterne.
- I bymidterne, hvor det er nødvendigt at prioritere, vægtes hensynet til kunder, besøgende og beboeres behov for parkering højere end ansattes behov for langtidsparkering.

Disse foreslås suppleret med at:

- Parkering i Hjørring Midtby bør etableres i P-huse eller P-kældre, og med et minimum forbrug af overfladeareal.

Virkemidler

Den fremtidige indsats for at opretholde en hensigtsmæssig parkeringsstandard i Hjørring midtby omfatter:

1. Etablering af p-pladser ifbm. nybyggeri
2. Nye parkeringsanlæg skal indpasse i bybilledet
3. Fleksibel udnyttelse af parkeringspladser
4. Cykelparkering
5. Tidsrestriktioner
6. Synliggørelse af City-ringen og parkeringshenvisning
7. Udbygning af parkeringskapaciteten
8. Parkeringsafgifter

Ad. 1)

Det skal sikres, at det nødvendige antal parkeringspladser etableres i forbindelse med nybyggeri eller ændret anvendelse således, at byens parkeringskapacitet ikke udhules i takt med byområdets udvikling.



Ved nybyggeri eller ændret anvendelse af eksisterende bygninger administreres efter de retningslinjer som Teknik og Miljøudvalget på mødet den 9. august 2010 har vedtaget i forbindelse med nybyggeri hvor kravet om parkering på egen grund ikke kan efterleves.

Retningslinjen siger at "Der kan meddeles dispensation til lokalplanens/byggelovens bestemmelser om parkering på egen grund, hvis bygherre kan godtgøre, at det anlægsteknisk er problematisk at realisere det krævede antal parkeringspladser på egen grund. Dispensationen kan gives under forudsætning af at":

- Bygherre i stedet kan realisere pladserne i nærområdet til byggeriet
- Der som udgangspunkt, ikke kan erhverves eller tinglyses brugsret af kommunalt ejede parkeringspladser. (Kommunen kan godt sælge en grund eller giver brugsret uden tidsbegrænsning, såfremt det sker efter bestemmelserne i bekendtgørelsen og vejledningen om udbud af salg af kommunens faste ejendomme, herunder at de vilkår kommunen fastsætter, skal varetage en saglig kommunal interesse.)
- Parkeringspladserne etableres efter retningslinjens dispensations- og afstandskriterier for etablering af parkeringspladser i nærområdet.

Ad. 2)

Under hensyntagen til at kunne tilgodese mulighederne for fornyelse og fortætning af bycentrene, samtidig med at bymiljøet prioriteres, bør ny parkering i videst mulig omfang indpasse som naturlig del af bygningsmassen, og således at disse lægger beslag på mindst mulig overfladeareal

Ad. 3)

Kommuneplanens parkeringsnormer fordrer, at der anlægges et bestemt antal pladser afhængig af den pågældende funktion, men i områder med blandet anvendelse (bolig, erhverv, indkøb) vil der sjældent være behov for at bruge pladserne i de samme tidsrum. Specielt i Hjørring midtby bør mulighederne for dobbeltanvendelse af parkeringsanlæggene tænkes ind planlægningen.

Ad. 4)

For at øge anvendelse af cyklen og derved mindske kørslen i bil, bør der opstilles krav om etablering af cykelparkering i forbindelse med nybyggeri, således at cyklisterne sikres et rimeligt service-niveau.

Cykelparkeringsnormer foreslås indarbejdet i kommuneplanen i forbindelse med revision af denne. Der arbejdes endvidere generelt på, at få flere til at benytte cyklen som dagligt transportmiddel, blandt andet ved anlæg af nye cykelruter i byen.

Ad. 5)

De nuværende tidsrestriktioner skal håndhæves gennem Kommunens parkeringskorps, således at den rette effekt af restriktionerne opnås. Såfremt behovet for parkeringspladser øges, bør tidsrestriktionerne skærpes for at opnå en højere udskiftningsfrekvens.

Ad. 6)

Cityringen mangler en klar visuel identitet i de byrum som ringen passerer. Det er svært at navigere efter de skilte der findes i dag. Det bør opsættes nye skilte som er enkle og har en klar identitet f.eks. med en markant farve. Eventuel suppleret med afmærkning af kørebanen.

Der henvises i dag til parkeringspladserne via statiske tavler, og i visse perioder af dagen hvor efterspørgslen er størst kan man køre forgæves.

For at lette søgningen efter en parkeringsplads og mindske trafikken på Cityringen kan der etableres en dynamisk p-henvisning, der oplyser hvor mange ledige p-pladser, der er på de enkelte pladser.



Virkemidlet er relativt omkostningsfuldt (4-6 mio. kr for etablering af et anlæg) og vurderes kun at have beskeden effekt som reguleringsmiddel. Det er primært de bilister der ikke kommer regelmæssigt i byen som har nytte af systemet. For at opnå den største effekt bør parkeringen samles i nogle få store anlæg.

En forbedring af Cityringen bør tidsmæssigt implementeres i samme periode som de nye større funktioner ibrugtages.

Ad. 7)

Der skal planlægges for etablering af et privat eller offentligt finansieret parkeringshus, således at et eventuelt øget behov for parkering i forbindelse med byfortætningen, kan imødekommes. Følgende lokaliteter kan pt. være på tale:

	Estimeret antal ekstra pladser (max.)	Anslået pris (mio. kr)	Bemærkning
Ombygning/renovering af Trianglen. Antal pladser øges fra 134 til 174.	40	4	Ekstra dæk
Ombygning/renovering af Sct. Olai. Antal pladser øges fra 254 til 354	100	20	Ekstra dæk
P-hus ved Mellemgade	90-180	13,5 – 27	To dæk (fodrer at AOF-bygning erhverves)
Nordlige del af Mammut Pladsen	80	17	P-kælder
Polden	60	9	Ekstra p-dæk

I forbindelsen med planlægningen skal det overvejes hvor i byen udviklingen ønskes styrket, da parkeringsfaciliteter vil medvirke til at øge aktivitetsniveauet.

En udvidelse af parkeringsudbuddet i den nordvestlige del af området vil styrke dette områdes muligheder for udvikling af handelslivet, mens udbygning af Polden vil fastholde udviklingen i området omkring Metropol. En placering af ny parkering på Mammutpladsen vurderes at være neutral i forhold til at præge byens udviklingsretning.

Der er gennemført hovedeftersyn af Sct. Olai og Trianglen som viser et investeringsbehov indenfor de næste år til renovering på hhv. 1,000 mio. kr og 2,800 mio. kr

Finansiering

I forbindelse med finansiering af parkeringsfaciliteter herunder overvejelser om indførelse af betalingsparkering er to regelsæt i lovgivningen, som er relevante:

- Lånebekendtgørelsen jf. bekendtgørelse nr. 1238 af 15. december 2011 vedrørende bekendtgørelse om kommunernes låntagning og meddelelse af garantier mv.
- Kommunale parkeringsindtægter jf. lov nr. 592 af 14. juni 2011 om nedsættelse af statstilskuddet til kommuner ved forhøjelse af kommunale parkeringsindtægter.

Der kan umiddelbart peges på 4 modeller:



Kommunalt finansieret p-anlæg på kommunal grund

I denne model er det forudsat, at kommunen ejer grunden og at et nyt p-anlæg finansieres af kommunen. Hvis Hjørring kommune selv opfører parkeringsanlæg, er der ikke låneadgang til at finansiere anlægsudgiften.

Såfremt den skønnede entreprisesum for udførelse af p-anlægget overstiger EU's tærskelværdi for bygge og anlægsarbejder, vil dette medføre et udbud efter udbudsdirektivet.

Ved selv at bygge og drive et nyt p-anlæg opnår Kommunen den maksimale indflydelse og styring. Ulemperne er at kommunen påtager sig risici ved såvel anlæg som drift og skal finansiere en ikke uvæsentlig anlægsudgift.

Privat finansieret p-anlæg på kommunal grund

Det forudsættes, at Kommunen ejer grunden, og lejer den ud til en privat investor, evt. med mulighed for efterfølgende køb af p-anlæg. I lejeaftale skal betingelser for evt. køb efter et antal år fremgå. Som udgangspunkt skal denne lejekontrakt udbydes. Såfremt byggeriet består af andre aktiviteter end parkering, kan tilbagekøbsretten håndteres ved, at parkeringsanlægget i princippet udstykket som "lejligheder".

Kommunen påtager sig ikke risici ved anlæg og drift af p-anlægget, ulempen er at kommunen har mindre styring af projektet. Når der indgås lejeaftaler eller stilles garanti for lån til finansiering af anlæg, der kan sidestilles med en kommunal anlægsopgave, skal der ske deponering svarende til anlæggets værdi f.eks. opførelsesomkostningerne. Det bemærkes, at etablering af parkeringsanlæg kan sidestilles med en kommunal anlægsopgave, og der derfor skal ske deponering, hvis denne model vælges.

Privat finansieret p-anlæg på privat grund

Hvis der sælges et kommunalt areal med henblik på etablering af privat p-anlæg, skal salget som udgangspunkt udbydes. I særlige tilfælde kan Kommunen dog undlade udbud; men dette kræver dog en nærmere juridisk vurdering. En anden løsning kunne være, at den private investor på forhånd ejer en grund, og på den tilbyder at bygge og drive et offentligt tilgængeligt p-anlæg. Kommunen påtager sig ikke risici ved opførelse og drift af p-anlæg, og såfremt der ikke er offentlige midler i projektet eller kommunen ikke i øvrigt støtter projektet, vil projektet ikke være omfattet af lånebekendtgørelsens regler om deponering.

P-anlæg finansieret af kommunalt p-selskab

Den økonomiske risiko i forbindelse med anlæg og drift flyttes fra Kommunen til selskabet. Ved opførelse af nye p-anlæg, skal selskabet tilføres kapital. Om selskabet har bedre lånemuligheder bør undersøges, ligesom det bør undersøges om private kunne være interesserede i at indskyde kapital. På lang sigt bør målet være, at serviceniveauet for parkeringen er høj, og at selskabet økonomisk hviler i sig selv.

Udgifterne til etablering af et nyt p-hus kan finansieres ved at pålægge parkeringen en afgift. Ved et p-hus på 150 pladser vil de årlige indtægter ved et takstniveau på 4 og 10 kr. beløbes sig til 0,700 – 1,700 mio. kr. og have en estimeret førsteårsforrentning på 2-7%. Betalingsmodellen kræver dog, at der indføres betalt parkering på de øvrige offentlige anlæg i byen, hvis anlægget skal være konkurrencedygtigt.

Såfremt der kan imødeses et behov for etablering af parkeringspladser i forbindelse med byudviklingen, som er af et væsentligt omfang, kan et p-hus finansieres ved indbetaling til en parkeringsfond. Kommunen skal løfte halvdelen af udgiften, hvis pladserne skal være offentligt tilgængelige. Løsningen indebærer dog, at p-pladserne skal være anlagt maks. 5 år efter indbetalingen er sket.



Kommunens gamle parkeringsfonde er nedlagt, da disse ikke vurderedes at give tilstrækkelig gode muligheder for at styre parkeringsudbuddet.

Løsningen kræver, at der er sikkerhed for, at den nødvendige indbetaling til fonden sker i løbet af 5 år, og at parkeringshuset kan realiseres i perioden.

Muligheden for at imødekomme kravet om etablering af parkeringspladser i forbindelse med nybyggeri eller ændret anvendelse, kan muligvis tilgodeses i et privatejet p-anlæg, hvor bygherre kan få tinglyst en tidsbegrænset brugsret til parkeringspladser. Der skal være tale om nye parkeringspladser, dvs. det skal sikres, at arealet ikke i forvejen anvendes til at dække et specifikt parkeringsbehov.

Ad. 8)

Indførelse af afgifter for parkering kan blive aktuel i bestræbelserne på at sikre, at det efterspurgte parkeringsudbud kan opfyldes. Parkeringsafgifter vil øge omsætningshastigheden og dermed fremme udnyttelsen af parkeringspladserne i bymidten.

Indførelse af betalt parkering må forventes at påvirke detailhandlens kundeantal i bymidten på kort sigt. Efter en periode på ca. 1 år er der erfaring for fra andre steder, at de fleste bilister/kunder accepterer at betale for parkering, og parkeringsudnyttelsen forventes at være tilbage på ca. samme niveau som før, der blev indført betalt parkering. Herefter er et scenarie, at detailhandlens omsætningsgrundlag i midtbyen vil stige pga. flere potentielle kunder, idet der skabes større udskiftning på de bynære parkeringspladser.

Ved at afgiftsbelægge 860 af de offentlige pladser vil der kunne genereres indtægter på 3,500 – 7,600 mio. kr.

Betalingsparkering er dog underlagt et lovgrundlag, som regulerer provenuets størrelse i relation til kommunens investering i parkeringsparkering og modtagelse af bloktilskud.

Hvis en kommunes bruttoindtægter via betalingsparkering overstiger kommunens bruttoomkostninger til betalingsparkering, vil der ske nedsættelse af bloktilskuddet til kommunen med det beløb, hvormed kommunens bruttoindtægter fra betalingsparkering overstiger bruttoudgifterne. Det bemærkes, at i kommunens bruttoudgifter til parkering indgår afskrivning og forrentning vedrørende parkeringsanlæg opført efter 2007.

Det anbefales, at undersøge de tekniske og økonomiske muligheder mv. for betalingsparkering i Hjørring by bl.a. med de restriktioner, som gældende lovgivning har fastsat, hvis der indføres betalingsordninger.

Tidshorisont

1. Strategiens punkt 1-4 vedrørende etablering af parkeringsanlæg i forbindelse med nybyggeri eller ændret anvendelse søges indarbejdet i kommuneplanen.
2. Der opstartes en planlægning for på længere sigt at etablere et p-hus i tilknytning til Cityringen.
3. Evt. ændring af tidsrestriktionerne afventer resultatet af parkeringstællingen for 2012
4. En opprioritering af Cityringen og henvisning til parkeringspladser søges gennemført i sammenhæng med byudviklingsprojekterne og midtbyplanen.