

Slagelse Kommune

Parkeringsstrategi

NOTAT
5. juli 2017
TVO/PSA

Indholdsfortegnelse

1	Indledning	2
2	Indsatser	3
2.1	Midtby - Slagelse	3
2.1.1	Etablering af flere p-pladser	5
2.1.2	Dynamisk p-henvisning	7
2.1.3	Mobilitetsplanlægning	7
2.1.4	Anbefaling	8
2.2	Campus - Slagelse	9
2.2.1	Etablering af flere parkeringspladser	10
2.2.2	Mobilitetsplanlægning	11
2.2.3	Anbefaling	11
2.3	Pendlerparkering	12
2.4	Samlet anbefaling	12
2.4.1	Kort sigt (0- 2 år)	13
2.4.2	Lang sigt (3-10 år)	13
3	Parkeringsnormer	15
3.1	Dobbeltudnyttelse	16
3.2	Stationsnærhed	17
4	Parkeringsfond	18
4.1	Slagelse	18
4.2	Korsør	18
4.3	Skælskør	19

1

Indledning

Parkeringsstrategien sætter rammerne for de kommende 10 års arbejde med parkering i Slagelse Kommune.

Forud for strategien er der gennemført en detaljeret analyse af parkeringsforholdene i Slagelse, Korsør og Skælskør samt afholdt dialogmøde med bymidtegruppen for Slagelse. Analysen er i sin fulde form i baggrundsrapporten "Parkeringsstrategi – Registrering og Analyse".

Selve strategien forholder sig til de nødvendige indsatser, som Slagelse Kommune skal forholde sig til. I den henseende viser analysen, at der er tilfredsstillende parkeringsforhold i Korsør og Skælskør, mens der er pres på parkeringen i Slagelse bymidte. Der er derfor i strategien peget på en række indsatser for at forbedre parkeringsforholdene i Slagelse bymidte, mens der ikke er fundet behov for at udpege indsatser i Korsør og Skælskør.

Analysen viser endvidere, at der er pres på DSBs pendlerparkeringspladser ved Slagelse Station. Pendlerparkeringspladserne tilhører DSB, hvorfor det som udgangspunkt er DSBs opgave at sikre nok parkeringspladser til togpendlere. Sikres dette ikke er der risiko for, at togpendlere begynder at parkere i de omkringliggende boligområder. Det vil derfor være nødvendigt, at Slagelse Kommune indleder drøftelser med DSB i forhold til en fremtidssikring af parkeringsforhold for pendlere.

Udover indsatser for Slagelse bymidte indeholder strategien parkeringsnormer og retningslinjer for, hvor parkeringsfonden kan finde anvendelse.

2

Indsatser

Slagelse bymidte står i de kommende år over for en række udfordringer på parkeringsområdet, der kan sætte øget pres på parkeringen i bymidten:

- Parkeringskælderen under Rådhuspladsen skal inden for de næste 5-10 år renoveres, hvis den fortsat skal kunne anvendes som parkeringskælder. Det er en anslået, at renoveringen vil koste ca. 35 mio. kr.
- Realiseres udviklingsplanen Grønt Gennembrud vil flere centrale parkeringspladser blive omdannet til byrum.
- Stiger bilejerskabet fortsat vil det medføre øget behov for parkeringspladser.
- Stigende antal togpendlere kan medføre øget pres på de omkringliggende bolig-gader, såfremt DSB ikke etablerer flere p-pladser til pendlere.

Herudover etablerer Professionshøjskolen Absalon i løbet af 2019 og 2020 campus ved stationen, hvor der i forbindelse med byggeriet etableres parkering på egen grund. Der er i parkeringsstrategien taget udgangspunkt i, at dette er dækkende for behovet, hvorfor byggeriet som udgangspunkt ikke forventes at generere et ekstra pres på parkeringen i de omkringliggende områder.

I dag er flere parkeringspladser ofte fyldte og en spørgeskemaundersøgelse fra starten af 2016 viser, at knap halvdelen, der parkerer i bymidten, oplever, at de skal søge efter en parkeringsplads. Der er således allerede i dag et pres på parkeringen i bymidten.

Analysen viser dog også, at det er muligt at finde ledige pladser i bymidten. Særligt på betalingsparkeringspladserne Christiansgade og Rådhuskælderen samt på tagparkeringen på Vestsjællandscenteret er der ledige pladser på hverdage. Her er der tilsammen over 200 ledige pladser. Det vurderes således, at der ikke er behov for at etablere flere parkeringspladser under de nuværende forhold, men i stedet fokusere på at udnytte den ledige kapacitet bedre, så parkeringssøgningen mindskes.

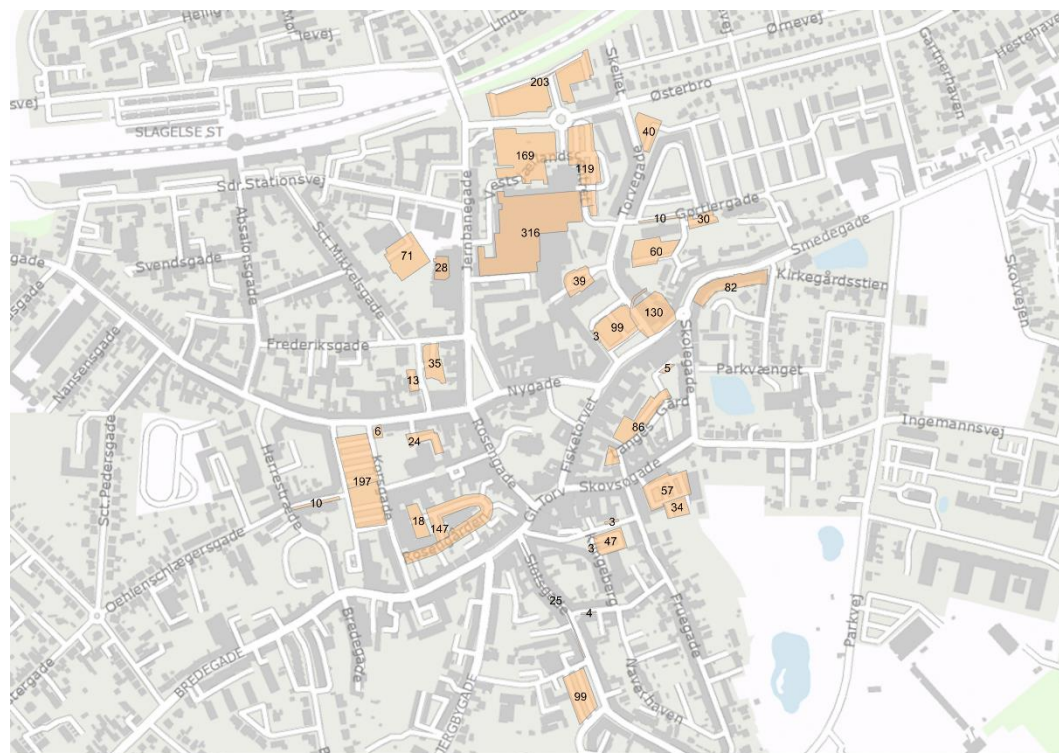
Realiseres de nævnte planer og stiger bilejerskabet forventes det dog, at den ledige kapacitet opbruges i løbet af de næste 10 år. Under disse omstændigheder vil der være behov for at gøre noget for at forbedre parkeringsforholdene i bymidten. Hvornår der skal sættes ind afhænger af, hvornår de enkelte planer realiseres og udviklingen af bilejerskabet.

For at håndtere udfordringerne er der udpeget en række indsatser. Indsatser er opdelt på forskellige områder i bymidten – midtby, campus og pendlerparkering. Herudover er indsatserne samlet i "Samlet anbefaling".

2.1

Midtby - Slagelse

Der er i alt 2.212 offentlige tilgængelige parkeringspladser i midtbyen, heraf udgør privatejet parkeringspladser 43 %.



Figur 1. 2.212 offentlige tilgængelige p-pladser i Slagelse midtby, heraf udgør privatejet parkeringspladser 43 %. Der er for hele området registreret en belægningsgrad på 81 % om torsdagen og 75 % om lørdagen.

Parkeringsundersøgelsen viser, at der både på hverdage og lørdage er et stort pres på flere af parkeringspladserne i området. Særligt parkeringspladserne på H.P. Hansens Plads, Rosengården, Træskogården og Rådhuspladsen er ofte fyldt.

Der er for hele området registreret en belægningsgrad på 81 % om torsdagen og 75 % om lørdagen.

På hverdage er det primært på tagparkeringen på Vestsjællandscenteret, at der er ledige pladser, mens det om lørdagen primært er terrænparkeringen mellem Østerbro og banen, at der er ledige pladser. For både hverdage og lørdage er der endvidere mange ledige pladser i Rådhuskælderen. I foråret 2017 blev Rådhuskælderen ændret fra betalingsparkering til 4 timers parkering, hvilket har øget benyttelsen af kælderen. Det er ikke undersøgt, om dette har frigivet pladser andre steder i midtbyen eller ført til en generelt øget belægning.

Realisering af Grønt Gennembrud og stigende bilejerskab vil sætte øget pres på parkeringspladserne i midtbyen. Det forventes at realisering af Grønt Gennembrud vil medføre nedlæggelse af 71 p-pladser i Træskogården og 48 p-pladser i Christiansgade. Stigende bilejerskab forventes om 10 år at kunne generere op til 190 ekstra parkanter i det mest belastede tidsrum.

Hertil kommer, at hvis omkostningerne til renovering af parkeringskælderen under Rådhuspladsen viser sig at blive så store, at det besluttes at sløjfe de 130 pladser i parkeringskælderen, skal pladserne tilvejebringes ved andre initiativer for at minimere presset på de øvrige parkeringspladser.

I tabellen er angivet den forventede belægningsprocent i det mest belastede tidsrum på parkeringspladserne i midtbyen om 10 år, såfremt der ikke laves andre tiltag. I tabellen er vist betydningen af at nedlægge parkeringen i Rådhuskælderen uden at lave erstatningspladser. Det skal bemærkes, at tabellen illustrerer et scenarie om 10 år. Realiseres planerne inden 10 år, vil behovet for at forbedre parkeringsforholdene opstå tidligere. Alene stigende bilejerskab vil kunne medføre behov for forbedringer, inden der er gået 10 år.

Scenarie	Stigende bilejerskab (+190 parkanter)	Grønt Gennembrud (-119 p-pladser)	Nedlæggelse af Rådhuskælderen (- 130 p-pladser)	Max. Belægning
Dagens situation				81 %
A	X			89 %
B		X		85 %
C			X	86 %
D	X	X		94 %
E	X		X	95 %
F		X	X	91 %
G	X	X	X	100 %

Tabel 1. Maksimal belægning i midtbyen om 10 år som følge af forskellige projekter.

Tabellen illustrerer endvidere kendte projekter på nuværende tidspunkt. Kommer der i den 10-årige periode andre projekter, som medfører en reduktion af parkeringsudbuddet, fx omdannelse af Rådhuspladsen til byrum, eller projekter, der øger parkeringsbehovet, vil der være behov for at igangsætte initiativer, der kan forbedre parkeringsforholdene.

For at imødekomme det forventede pres på parkeringspladserne og forbedre parkeringsforholdene er der udpeget tre indsatsområder:

- Etablering af flere p-pladser
- Dynamisk p-henvisning
- Mobilitetsplanlægning

2.1.1

Etablering af flere p-pladser

Etablering af flere p-pladser i midtbyen vil kunne aflaste de øvrige parkeringspladser og kunne optage det øgede parkeringsbehov.

Såfremt der skal etableres et antal pladser svarende til, at dagens situation ikke forværres og under forudsætning af, at bilejerskabet stiger, bør der etableres mellem 300 og 400 ekstra parkeringspladser alt afhængig af om parkeringspladserne i Rådhuskælderen sløjfes pga. af for høje renoveringsomkostninger.

Der er foretaget en vurdering af, hvor det er hensigtsmæssigt at etablere flere parkeringspladser. I forbindelse med vurderingen er der taget udgangspunkt i, at den centrale del af midtbyen kan nås inden for en gangafstand af 400 m, idet spørgeundersøgelsen fra 2016 viser, at kun et fåtal er villige til at gå længere end 400 m. Herudover er der taget hensyn til et parkeringshus indpasning i bymiljøet. Afstandsbetragtningen medfører bl.a. at det ikke ses som en mulighed at anvise pendlerparkeringspladserne langs Ndr. Stationsvej som reelle alternativer for handlende i midtbyen.

Det vurderes muligt at etablere et parkeringshus på H.P. Hansens Plads. Ved at omdanne den nordlige del af pladsen til et parkeringshus vurderes det muligt at tilvejebringe mellem 250-350 ekstra p-pladser ved en 3 eller 4 etagers konstruktion. Prisen vurderes at ligge mellem 50-90 mio. kr. ekskl. moms.

Alternativt kan der etableres en parkeringskælder under H.P. Hansens plads med mulighed for bebyggelse ovenpå. Dette vil kunne være med til at medfinansiere parkeringskælderens. Antages det, at det er muligt at etablere p-kælder under hele H.P. Hansens plads kan der ved etablering af to kælderdek tilvejebringe ca. 250 ekstra parkeringspladser. I den forbindelse skal det bemærkes, at en ny bebyggelse vil generere parkering, som vil optage en del af de 250 ekstra pladser.



Figur 2. Forslag til parkeringshus på den nordlige del af H.P. Hansens Plads. Mulighed for at etablere 250-350 ekstra parkeringspladser ved en 3 eller 4 etagers konstruktion. Ringen markerer 300 m radius fra p-pladsen, svarende til en gangafstand på under 400 m.

Herudover vurderes det muligt at etablere et parkeringshus på den eksisterende parkeringsplads mellem Østerbro og banen, hvor et parkeringshus i to etager vurderes at kunne tilvejebringe ca. 200 ekstra

pladser. Dette er dog et privat areal og kræver, at der indgås aftale med ejeren af arealet. Herudover opfylder placeringen kun i mindre grad ønsket om god nærhed til den centrale del af midtbyen.

Såfremt der i fremtiden planlægges for ændret anvendelse af Rosengården kunne det også være en mulighed at etablere et parkeringshus her med fx udnyttelse af stueetagen til erhverv. Dette vil give ekstra parkering tæt på den centrale del af midtbyen.

Der er ikke fundet andre områder i midtbyen, hvor det vurderes hensigtsmæssigt at etablere et parkeringshus.

2.1.2

Dynamisk p-henvisning

Dynamisk p-henvisning, hvor der henvises til ledige parkeringspladser, vurderes kun i ringe grad at kunne forbedre parkeringsforholdene i indre by. Erfaring viser, at stedkendte bilister sjældent benytter sig af systemet.

Systemet vurderes dog gavnligt, hvor trafikanten, står overfor for det direkte valg om at køre til parkeringspladsen til højre eller venstre.

Det vurderes således, at der med fordel kunne etableres et dynamisk p-henvisningssystem ved adgangsvejene til Vestsjællandscenteret. I dag er det samlet set altid ledige pladser ved centeret – det varierer dog om de ledige pladser er ved selve centeret eller på parkeringspladsen mellem Østerbro og banen. Et system, der kunne orientere bilisten, om hvilken parkeringsplads de bør vælge, vurderes at kunne bidrage til en forbedring af parkeringsforholdene i indre by. Dette er dog et privat areal og kræver, at der indgås aftale med ejeren af arealet.

Et enkelt system, der kun registrerer ind- og udkørende biler, og efterfølgende giver information til en tavle, om der er ledig eller optaget, vurderes at kunne opsættes ved de to pladser for 200-300.000 kr. ekskl. moms.

Herudover vurderes det, at det med fordel kan opsættes en elektronisk tavle ved indkørslen til parkeringskælderen under Rådhuspladsen, der oplyser, om der er ledige pladser i kælderen. Det vil højst sandsynligt få flere parkanter til at benytte kælderen og dermed udnytte parkeringskapaciteten bedre. Særligt efter, at parkeringskælderen er omdannet fra betalingsparkering til tidsbegrænset parkering vurderes det relevant at oplyse bedre om mulighederne for at parkere i kælderen.

Det vurderes, at opsætning af en tavle ved parkeringskælderen vil koste i størrelsesordenen 75-150.000 kr. ekskl. moms.

2.1.3

Mobilitetsplanlægning

En måde at forbedre parkeringsforholdene og tilvejebringe mere kapacitet er ved at minimere antallet af personer, der tager bilen ind til indre by.

Tilskyndelse til brug af andre transportmidler og forbedre alternativerne, fx kampagner, bedre cykelforhold og bedre forhold for kollektiv trafik, kan være

metoder til at begrænse biltrafikken/stigende bilejerskab og dermed reducere behovet for at etablere parkeringspladser.

Der findes et utal af virkemidler til at påvirke transportadfærden varierende fra nudging og små kampagner til etablering af fysiske anlæg. Det vurderes at følgende tiltag som minimum vil være interessante i Slagelse bymidte.

- **Brugerundersøgelse** – detaljeret undersøgelse af brugen af de enkelte parkeringspladser og årsager til valg af bil. På den måde kan der målrettes kampagner og tiltag for brug af alternative transportmidler.
- **Mobilitetsplaner for virksomheder** – flere af parkeringspladserne bruges af ansatte. Udarbejdelse af mobilitetsplaner kan være med til at påvirke transportmiddelvalget.
- **Sammenhængende cykelinfrastruktur** – kortlægning af cykelinfrastrukturen og udbedring af "missing links".
- **Kampagner** – fx kampagner for brug af cykel og delebiler, forsøgsordninger med elcykler mv.

2.1.4

Anbefaling

Et væsentligt punkt i parkeringsstrategien er det fremtidig valg i forhold til kælderparkeringen under Rådhuspladsen. Skal konstruktionen totalrenoveres eller skal byrummet ved Rådhuspladsen redefineres med den konsekvens, at parkering som sløjfes skal genetableres i en umiddelbar nærhed.

På baggrund af analyseresultaterne og spørgeskemaundersøgelsen, der viser at Rådhuspladsen er en af de mest attraktive parkeringspladser i midtbyen, anbefales det, at Rådhuskælderen renoveres og bibeholdes – dette vil sikre, at der fortsat er et stort udbud af parkeringspladser både vest, øst og tæt på bymidten. Nedlæggelse af Rådhuskælderen kan medføre, at parkanter, som har ærinde på og omkring Rådhuspladsen vil få længere gangafstand, hvilket også kan være konsekvensen af at flytte "nedlagte" parkeringspladser.

Hvorvidt der skal etableres flere parkeringspladser afhænger i høj grad, af hvorvidt Grønt Gennembrud realiseres. Såfremt der nedlægges p-pladser i bymidten anbefales det at erstatte dem med nye p-pladser i et p-hus på H.P. Hansens Plads.

Såfremt der ikke nedlægges parkeringspladser anbefales det at igangsætte mobilitetstiltag for at tilskynde bilister at vælge andre transportmidler og begrænse det stigende bilejerskab. Tiltagene bør løbende følges op med registreringer af parkeringsbelægningen i midtbyen for at overvåge om tiltagene har den ønskede effekt. Såfremt belægningen fortsat stiger, bør der etableres et parkeringshus på H.P. Hansens Plads.

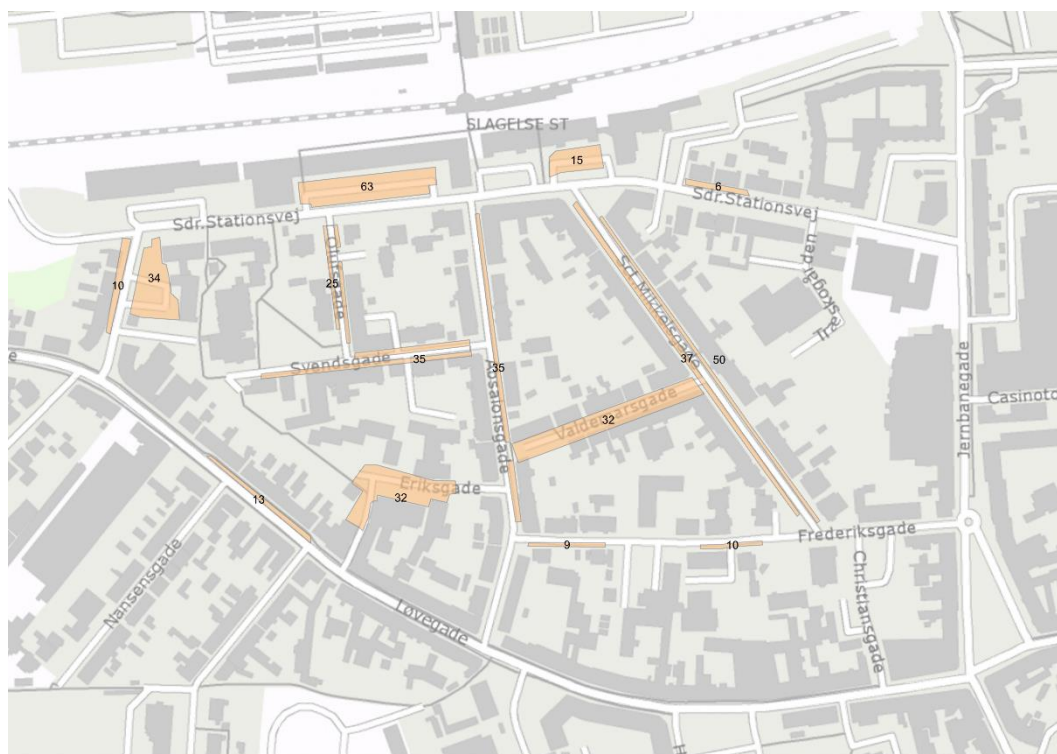
Det anbefales at igangsætte mobilitetstiltag uanset.

Herudover anbefales det at etableres dynamisk p-henvisning til Vestsjællandscenteret og Rådhuskælderen for at udnytte den ledige kapacitet bedre.

2.2

Campus - Slagelse

Der er i alt 406 offentlige tilgængelige parkeringspladser i Campus området, heraf udgør privatejet parkeringspladser 31 %.



Figur 3. 406 offentlige tilgængelige parkeringspladser i Campus området, heraf udgør privatejet parkeringspladser 31 %. Der er for hele området registreret en belægningsgrad på 70 % om torsdagen og 55 % om lørdagen. Ses der kun på de parkeringspladser, hvor der er en længere (min. 3 timer) eller ingen tidsbegrænsning er belægningsgraden dog på 80 % om torsdagen og 71 % om lørdagen.

Parkeringsundersøgelsen viser, at der generelt er pres på parkeringen i området, særligt de pladser med længere eller uden tidsbegrænsning.

Der er for hele området registreret en belægningsgrad på 70 % om torsdagen og 55 % om lørdagen. Ses der kun på de parkeringspladser, hvor der er en længere (min. 3 timer) eller ingen tidsbegrænsning er belægningsgraden dog på 80 % om torsdagen og 71 % om lørdagen. Det må formodes, at det særligt er beboere, der optager parkeringen.

Realisering af Grønt Gennembrud og i mindre grad stigende bilejerskab vil sætte øget pres på parkeringspladserne i området. Det forventes at realisering af Grønt Gennembrud vil medføre nedlæggelse af ca. 85 p-pladser på Sønder Stationsvej og 40 p-pladser på Sct. Mikkelsgade. Etablering af Professionshøjskolen Absalon forventes ikke at medføre ekstra parkeringsbelastning i området, da der etableres nye parkeringspladser på Absalons egen grund.

I tabellen er angivet den forventede belægningsprocent i det mest belastede tidsrum på parkeringspladserne i midtbyen om 10 år, såfremt der ikke laves andre tiltag. Det skal bemærkes, at tabellen illustrerer et scenarie om 10 år.

Realiseres planerne inden 10 år, vil behovet for at forbedre parkeringsforholdene opstå tidligere. Alene stigende bilejerskab vil kunne medføre behov for forbedringer, inden der er gået 10 år.

Scenarie	Stigende bilejerskab (+30 parkanter)	Grønt Gennembrud (-125 p-pladser)	Max. Belægning
Dagens situation			70 %
A	X		78 %
B		X	101 %
C	X	X	112 %

Tabel 2. Maksimal belægning i Campus området om 10 år som følge af Grønt Gennembrud og stigende bilejerskab.

For at imødekomme presset på parkeringspladserne og forbedre parkeringsforholdene er der udpeget to indsatsområder:

- Etablering af flere p-pladser
- Mobilitetsplanlægning

Det skal bemærkes, at det ses ikke som en mulighed at aflaste området ved at henvise til parkering nord for stationen. Dette skyldes, at analysen viser, at der er den største belægning i området i tidsrummet kl. 18-19. På det tidspunkt må det antages, at der kun i meget begrænset omfang holder parkanter til uddannelsesinstitutionerne. Det vurderes således, at en evt. etablering af en gangbro over baneterrænet til nye parkeringspladser nord for banen ikke vil afhjælpe parkeringssituationen i området om aftenen, da sådanne parkeringspladser vil være for langt væk til at være attraktive for boligparkanter i området eller eventuelle biografgængere, der måtte holde i området.

Herudover er der konstateret overbelægning på cykelparkeringen ved SDU, hvorfor der her bør gøres en indsats for at forbedre cykelparkeringsforholdene.

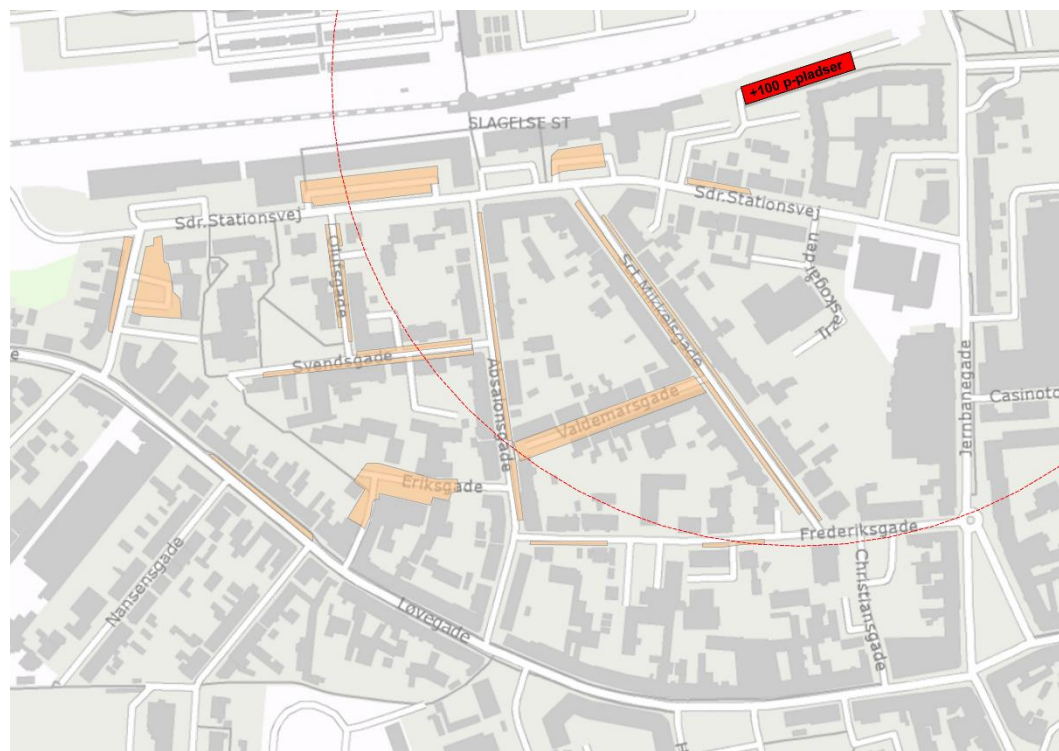
2.2.1

Etablering af flere parkeringspladser

Der er foretaget en vurdering af, hvor det er hensigtsmæssigt at etablere flere parkeringspladser.

Det vurderes muligt at etablere et parkeringshus på DSBs pendlerparkeringsplads langs jernbanen. Ved at omdanne parkeringspladsen til et parkeringshus vurderes det muligt at tilvejebringe omkring 100 ekstra p-pladser. Pladsen er ejet af DSB, og der skal derfor indgås aftale med DSB om opførelse af p-hus og tilladelse til at bruge det.

Det vurderes, at parkeringshuset med fordel vil kunne dobbeltudnyttes således, at det benyttes af pendlere i dagtimerne (kl. 7-16) og beboere i det øvrige tidsrum. Etablering af et parkeringshus vil således også kunne tage noget af parkeringspresset, såfremt antallet af togpendlere stiger.



Figur 4. Forslag til parkeringshus på DSBs pendlerparkeringsplads. Mulighed for at etablere 100 ekstra parkeringspladser. Ringen markerer 300 m radius fra p-pladsen, svarende til under 400 m gangafstand.

2.2.2

Mobilitetsplanlægning

I lighed med forslagene for Midtbyen, se afsnit 2.1.3, vurderes det muligt at forbedre parkeringsforholdene ved tilskyndelse til brug af andre transportmidler.

Da området primært er præget af boligparkering vurderes det mest reelt at igangsætte kampagnetiltag for brug af cykler, elcykler og delebiler. Dette vil sandsynligvis kunne begrænse et stigende bilejerskab i området.

2.2.3

Anbefaling

Hvorvidt der skal etableres flere parkeringspladser afhænger af, hvorvidt Grønt Gennembrud realiseres. Såfremt der nedlægges p-pladser anbefales det at erstatte dem med nye p-pladser i et p-hus på DSBs pendlerparkeringsplads.

Såfremt der ikke nedlægges parkeringspladser anbefales det at igangsætte mobilitetstiltag for at tilskynde bilister at vælge andre transportmidler og begrænse det stigende bilejerskab. Tiltagene bør løbende følges op med registreringer af parkeringsbelægningen i området for at overvåge, om tiltagene har den ønskede effekt.

Herudover bør det undersøges, om pendlerparkeringspladsen kan stilles til rådighed for beboere uden for det normale tidsrum, hvor pendlere benytter

pladsen. Det vurderes, at dette allerede i dag vil kunne forbedre parkeringsforholdene i området.

Herudover anbefales det at forbedre cykelparkeringsforholdene ved SDU.

2.3 Pendlerparkering

Parkeringsundersøgelsen viser, at det er stort pres på pendlerparkeringen langs Nordre Stationsvej. På hverdage er belægningen på over 100 %, hvilket betyder, at der holder flere biler, end der er afmærket plads til.

Pendlerparkeringen på sydsiden har ikke været en del af undersøgelsen, da den kræver en særlig tilladelse. En besigtigelse viser dog, at der er ledige pladser på denne plads.

I henhold til et tidligere udarbejdet notat forventes det, at antallet af af- og påstigere ved Slagelse Station vokser til 13.000 i døgnet i 2027, og heraf ankommer 25% af passagererne til stationen i bil. Det vil generere et behov for ca. 200 ekstra parkeringspladser ved stationen.

Der er således et stort behov for at forbedre pendlerparkeringen i fremtiden, men også allerede i dag er der et behov for at forbedre forholdene.

Pendlerparkeringspladserne tilhører dog DSB, hvorfor det som udgangspunkt er DSBs opgave at sikre nok parkeringspladser til togpendlere. Det er dog også et anliggende for Slagelse Kommune, da for få parkeringspladser ved stationen kan medføre uønsket parkering i de omkringliggende boligområder og i værste fald medføre, at Slagelse bliver mindre attraktiv som bosætningskommune.

Det anbefales derfor, at Slagelse Kommune indleder drøftelser med DSB i forhold til forbedring af parkeringsforhold for pendlere – både nu og i fremtiden.

2.4 Samlet anbefaling

Analysen viser, at der er pres på parkeringen i Slagelse – særligt de store parkeringspladser på Rådhuspladsen, H.P. Hansens Plads og i Rosengården er ofte fyldte. Det medfører, at flere besøgende til bymidten bliver nødt til at bruge tid på at søge efter en parkeringsplads.

Analysen viser dog også, at der er ledige pladser at finde. På hverdage er der særligt ledige pladser på Vestsjællandscenterets tagparkering og i parkeringskælderen under Rådhuspladsen. Parkeringskælderen er efter analysen blevet mere attraktiv, da betalingsparkeringen er blevet erstattet med en tidsrestriktion.

Der vurderes således ikke at være behov for at etablere flere parkeringspladser i midtbyen under dagens forhold. I stedet bør der fokuseres på at udnytte den ledige kapacitet bedre.

I det følgende er anbefalingerne opsummeret på kort- og lang sigt.

2.4.1

Kort sigt (0- 2 år)

På kort sigt anbefales det, at:

- Etablere dynamisk parkeringsinformation for Vestsjællandscenteret og Rådhuskælderen for at gøre opmærksom på, at der forefindes ledige pladser.
- Iværksætte mobilitetstiltag for at tilskynde brugen af cykel, især på de korte ture.
- Indlede dialog med DSB omkring forbedring af forholdene for pendlerparkering samt muligheden for at udnytte den sydlige pendlerplads til pendlerparkering.
- Forbedre cykelparkeringsforholdene omkring SDU.
- Løbende overvåge parkeringssituationen i bymidten.

Det vurderes, at etablering af dynamisk parkeringsinformation koster ca. kr. 275-450.000 ekskl. moms i anskaffelsesudgifter. Hertil kommer udgifter til løbende vedligeholdelse og drift af systemet.

Omkostningerne til mobilitetstiltag afhænger i vid udstrækning af ambitionsniveauet. Det anbefales, at der over de næste to år som minimum afsættes kr. 500.000 ekskl. moms til gennemførelse af kampagner, brugerundersøgelser og mobilitetsplaner med den hensigt at begrænse brugen af bil på de korte ture.

Herudover bør der afsættes i størrelsesordenen kr. 50.000 ekskl. moms pr. år til løbende at overvåge parkeringssituationen.

Omkostninger til forbedring af cykelparkeringsforholdene ved SDU afhænger af aftale med SDU om evt. medfinansiering, fysiske muligheder for at opsætte cykelparkering og kræver nærmere undersøgelse.

Det vurderes således, at der på kort sigt minimum bør afsættes kr. 1,0 mio. ekskl. moms til forbedring af parkeringsforholdene i Slagelse.

2.4.2

Lang sigt (3-10 år)

På lang sigt anbefales det, at:

- Bibeholde parkeringsmulighederne på Rådhuspladsen – både på selve pladsen og i parkeringskælderen.
- Kontinuerligt arbejde med mobilitetstiltag.
- Løbende overvåge parkeringssituationen i bymidten.
- Arbejde videre med etablering af parkeringshus på H.P. Hansens Plads, såfremt Grønt Gennembrud skal realiseres, eller renoveringen af parkeringen under Rådhuspladsen bliver for omkostningstung.
- Følge med i udviklingen omkring selvkørende biler. På nuværende tidspunkt er det meget uvist, hvilken betydning selvkørende biler kan få for parkeringsforholdene.

Det er tidligere anslået, at renovering af parkeringskælderen under Rådhuspladsen vil andrage ca. kr. 35 mio. ekskl. moms, mens parkeringshus på H.P. Hansens Plads vurderes at koste mellem kr. 50-90 mio. ekskl. moms.

Der bør således på længere sigt afsættes minimum kr. 35 mio. ekskl. moms til forbedring af parkeringsforholdene.

Hertil kommer omkostninger til mobilitetstiltag og overvågning af parkeringssituationen. Det anbefales, at der minimum afsættes kr. 250.000 ekskl. moms pr. år til disse tiltag.

3

Parkeringsnormer

Parkeringsnormerne skal sikre, at der etableres nok parkeringspladser, så de omkringliggende områder ikke belastes med uønskede parkerede biler.

Samtidig skal normerne fastsættes på et niveau, der sikrer, at der ikke etableres unødvendige parkeringspladser, der optager arealer, der kan anvendes til andre formål. Herudover skal normerne fastsættes så de i vid udstrækning tager højde for den fremtidige udvikling i biltrafikken.

Det er således en balancegang at fastsætte normerne.

Tabel 3 indeholder vejledende parkeringsnormer for Slagelse Kommune. Normerne er minimumskrav og angiver således et mindste antal parkeringspladser, der skal anlægges ved den pågældende funktion. For byggeri, hvor der gives ibrugtagningstilladelse, skal alle pladser være anlagt, inden tilladelsen gives.

Normerne kan reduceres som følge af stationsnærhed og dobbeltudnyttelse.

	Anvendelse	Slagelse
Boliger	Fritliggende enfamiliehuse og sommerhuse	2,0 pr. bolig
	Række-, dobbelt-, kæde- og klyngehuse o. lign.	2,0 pr. bolig (1½ inden for p-søgeringen i Slagelse)
	Etageboliger	1,5 pr. bolig
	Ungdomsboliger, kollegieværelser og enkeltværelser	1,0 pr. bolig
	Ældreboliger uden tilknyttede personale	1,0 pr. bolig
	Plejhjem og ældreboliger, evt. med dagcenter	1½ pr. bolig, hvoraf mindst 1 plads anlægges + 1 pr. 50 m ² serviceareal.
Erhverv	Dagligvarebutikker og supermarkeder	1,0 pr. 25 m ²
	Udvalgsvarerbutikker	1,0 pr. 50 m ²
	Kontor og administration	1,0 pr. 50 m ²
	Fabriks- og værkstedsbygninger	1,0 pr. 50 m ²
	Lagerbygning	1,0 pr. 100 m ²
	Forsamlingslokaler, restauranter, caféer og o. lign.	1,0 pr. 15 m ²
	Teatre, biografer o. lign.	1,0 pr. 5 siddepladser
Andet	Folkeskoler	1,0 pr. 100 m ² eller 0,5 pr. ansat
	Voksenskoler	1,0 pr. 25 m ²
	Idrætshaller	1,0 pr. 10 personer hallen må rumme i henhold til BR kap. 6, dog mindst 20
	Andre anvendelser	Parkeringskravet fastsættes individuelt efter byrådets vurdering

Tabel 3. Parkeringsnormer for Slagelse Kommune. Normerne er minimumskrav

3.1

Dobbeltudnyttelse

Med henblik på at undgå at etablere unødvendige parkeringspladser kan der tages højde for dobbeltudnyttelse af pladserne. Med dobbeltudnyttelse hentydes til at forskellige funktioner har forskellige parkeringsbehov i løbet af døgnet, hvorfor de i et vist omfang kan dele de samme parkeringspladser.

Dobbeltudnyttelse beregnes enten for ét større sammenhængende parkeringsanlæg eller inden for en radius af 200 m fra den pågældende lokalitet, hvis der forefindes eller etableres spredte parkeringspladser.

Ved blanding af bolig og kontorer vil der typisk kunne opnås en reduktion på op til 30 % i det samlede parkeringsbehov, mens der ved blanding af boliger/butikker eller butikker/kontorer vil kunne opnås en 20 % reduktion i det samlede behov. (Vejdirektoratet, 2009).

Det skal bemærkes at princippet kun finder anvendelse ved parkeringsanlæg, der anlægges og reguleres således, at de er offentlige tilgængelige for alle de funktioner, der indgår i beregningen.

Tabel 5 viser beregningsværdier for dobbeltudnyttelse. Værdierne er som udgangspunkt baseret på hollandske erfaringstal og efterfølgende reguleret til danske forhold, fx lange åbningstider for dagligvarebutikker.

Parkeringsbehovet fastlægges ved at beregne den forventede efterspørgsel i de forskellige tidsrum, hvorefter behovet fastsættes som den største samlede forventede efterspørgsel.

Anvendelse	Hverdage			Lørdag		Søndag
	Morgen	Middag	Aften	Middag	Aften	Middag
Boliger	50%	60%	100%	60%	60%	70%
Dagligvare	30%	70%	40%	100%	10%	40%
Udvalgsvarer	30%	70%	40%	100%	0%	40%
Kontor og liberalt erhverv	100%	100%	5%	5%	0%	0%
Produktionsvirksomhed	100%	100%	5%	5%	0%	0%
Lagervirksomhed	100%	100%	5%	5%	0%	0%
Hoteller	25%	40%	100%	75%	100%	50%
Restaurant	30%	40%	90%	70%	100%	40%
Servicestation	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Biograf	15%	30%	90%	60%	100%	60%
Skoler	100%	100%	0%	0%	0%	0%
Daginstitutioner	100%	100%	0%	0%	0%	0%
Idrætshaller	30%	50%	100%	100%	90%	85%

Tabel 4. Reduktion for dobbeltudnyttelse. Tabellen angiver hvor stor en del af parkeringen, der kan forventes belagt om morgenen, i spidsbelastningen omkring middag (kl. 12-13) samt om aftenen og i weekenden.

3.2

Stationsnærhed

Udenlandske og danske erfaringer peger samstemmende på, at stationsnær lokalisering indebærer mindre bilkørsel og fremmer brug af kollektiv transport. Det er særligt for arbejdspladser og uddannelsespladser, der placeres stationsnært, at der kan måles en effekt, mens effekterne af stationsnær boliglokalisering er mindre og mere usikre. Effekten afhænger i høj grad af betjeningen af stationen. I den forbindelse skal det bemærkes udbuddet af busbetjening ikke kan påvises at have en effekt.

Slagelse Station er godt betjent af togtrafik og giver god forbindelse til bl.a. Odense og København. På disse forbindelser er togforbindelsen konkurrencedygtig med bilen.

Det anses derfor som sandsynligt, at for byggeri, der placeres nær Slagelse Station, må der forventes en lavere andel af bilbrugere end for tilsvarende byggeri uden for det stationsnære område. Der bør derfor i stationsnære områder anvendes reducerede krav til anlæg af parkeringspladser for dels at understøtte den kollektive trafik og dels undgå etablering af unødvendige parkeringspladser

Som udgangspunkt kan stationsnære områder defineres som områder inden for en gangafstand på 600 m fra stationen.

I disse områder bør der anvendes reduktionsfaktorer som angivet i tabel 5.

	Boliger	Erhverv
Reduktion	5 %	15 %

Tabel 5. Reduktion i parkeringsbehovet pga. stationsnærhed (kun bilparkering). Baseret på erfaringer fra ind- og udland.

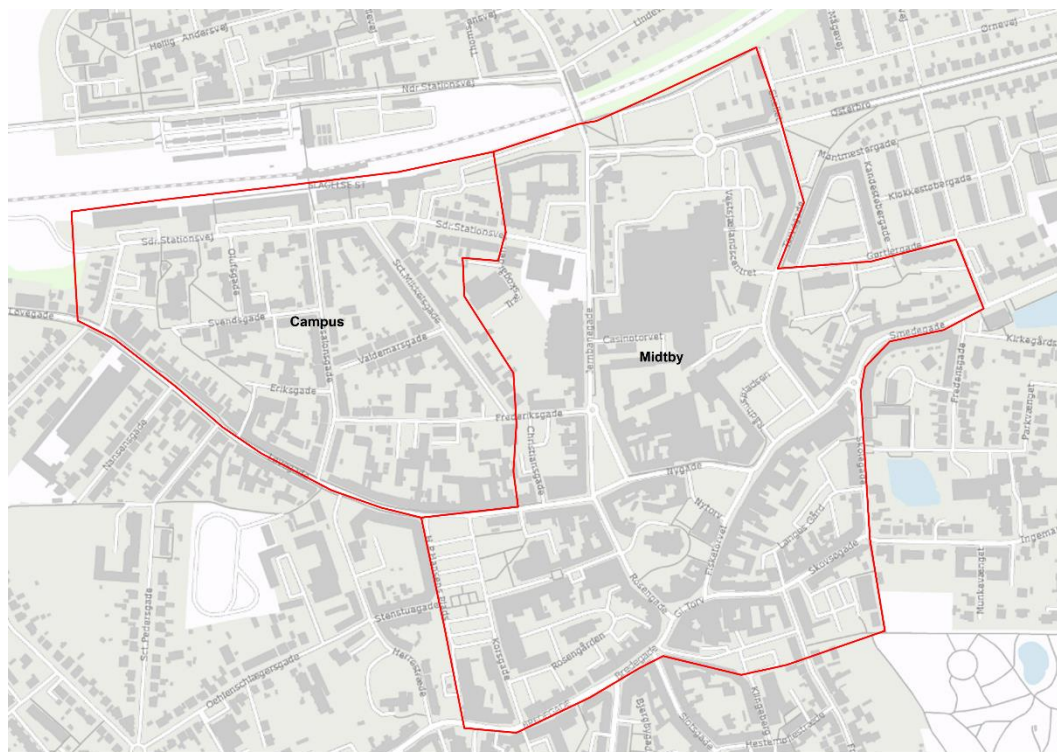
4 Parkeringsfond

Parkeringsfonden finder anvendelse, når nyt byggeri/anvendelsesændringer af eksisterende bygninger ikke kan tilvejebringe tilstrækkelige parkering på ejendommen eller på anden ejendom i nærheden. I sådanne tilfælde skal der indbetales for etablering af parkeringspladser til parkeringsfonden, hvorefter fonden inden for 5 år skal etablere parkeringspladserne. Fondens anvendelse inden for et nærmere defineret geografisk område.

I Slagelse er der udpeget to områder for bymidten, mens der i Korsør og Skælskør er udpeget hver et område.

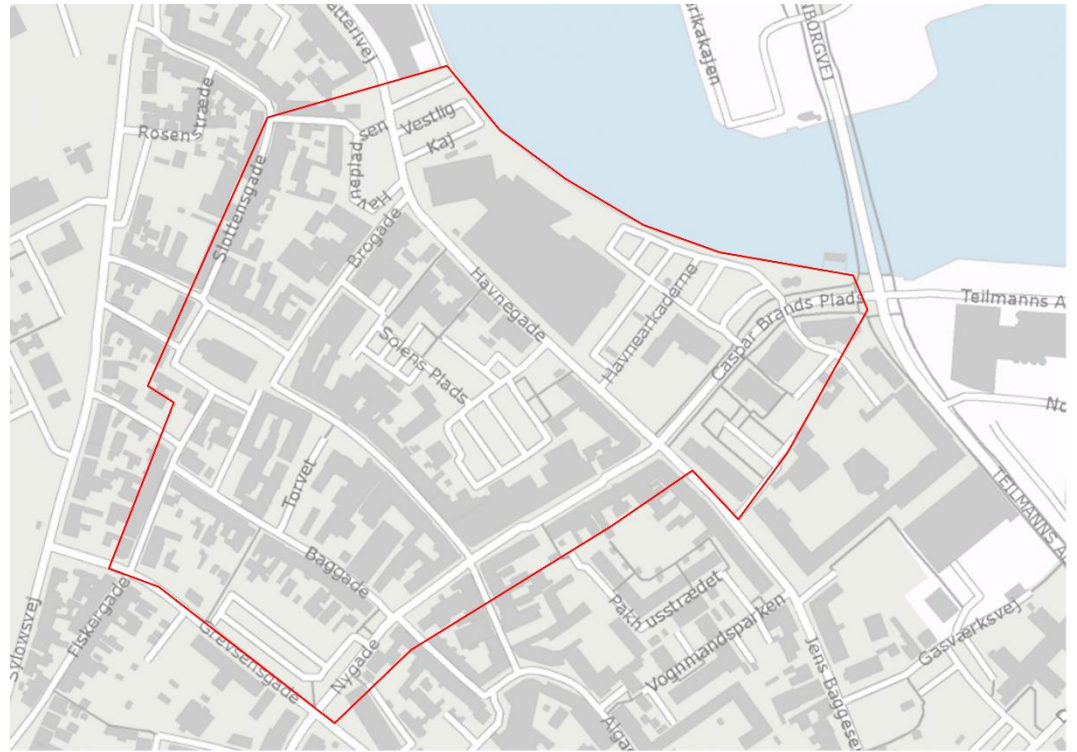
4.1 Slagelse

Parkeringsfonden finder anvendelse i følgende områder. For byggeprojekter i Campus området skal parkering opføres i Campus området, mens der for byggeprojekter i Midtby området skal opføres parkering i Midtby området.



4.2 Korsør

Parkeringsfonden finder anvendelse i det viste område.



4.3

Skælskør

Parkeringsfonden finder anvendelse i det viste område.

