

Notat om parkeringsnorm for etageboligbebyggelse i Slagelse Kommune

Dato: 04-03-2020

J.nr. 51923/mt

I Slagelse Kommune er parkeringsnormen for etageboligbebyggelse fastsat til 1,5 parkeringsplads pr. bolig. En parkeringsnorm på 1,5 er den standard som er blevet brugt i mange år, men som flere kommuner er gået væk fra, da det viser sig ikke at stemme overens med de faktiske behov.

Vejdirektoratet udgav i 2018 håndbogen ”Anlæg for parkering og standsning i byer”, hvori der er listet generelle erfaringstal for parkeringsnormer til forskellige anvendelser. Det gennemsnitlige parkeringsbehov for etageboligbebyggelse er angivet til 0,6 parkeringsplads pr. bolig. Erfaringstallene er selvfølgelig forbundet med en vis spredning afhængigt af den geografiske kontekst, og i den laveste ende er registreret 0,3 og i den højeste 1,0. Gennemsnittet kan derfor ikke uden videre overføres til en given kommune eller by. Gennemsnitsværdien giver dog en god indikation af, om eksisterende parkeringsnormer trænger til et gennemsyn. Dette er tilfældet for parkeringsnormen for etageboligbebyggelse i Slagelse Kommune, som på nuværende tidspunkt er sat næsten en hel parkeringsplads pr. bolig over Vejdirektoratets gennemsnitlige parkeringsbehov.

Der kan være forskellige lokationer, hvor man bør være ekstra opmærksom på tilstrækkeligt med parkeringspladser. For eksempel steder med mangel på nærtliggende butikker, offentlige funktioner og offentlig transport. Men for centrale placeringer i en by med snart 34.000 indbyggere, mange butikker, offentlige funktioner og en station med gode busforbindelser og IC tog direkte til bl.a. Odense, Roskilde og København, virker en generel parkeringsnorm på 1,5 for etageboliger i bymidten til at være høj. En løsning på problemet kunne være at arbejde med en differentieret parkeringsnorm, hvor boligudvikling på centrale placeringer udløser en mindre parkeringsnorm end mere perifer boligudvikling.

Parkeringsnormen kunne f.eks. fastsættes til min. 1,0 parkeringsplads pr. bolig for etageboligbebyggelse i Slagelse bymidte, hvilket svarer til det højeste behov Vejdirektoratet registrerede ved beregning af gennemsnitsværdierne i håndbogen. En differentieret parkeringsnorm er et velafprøvet greb og benyttes bl.a. i Helsingør, Køge, Frederikssund, Næstved og Roskilde, hvor normen for etageboligbebyggelse er hhv. 1,0 - 0,75, - 0,6 - 0,5 samt maksimum 1,1 for Roskilde bymidte. En reduktion af parkeringsnormen for Slagelse bymidte understøttes yderligere af Vejdirektoratets håndbog, hvor parkeringsbehovet for etageboliger i bykerner i byer med 24.000 – 35.000 indbyggere er registreret til ca. 0,7 parkeringsplads pr. bolig. For byer med 35.000 – 60.000 indbyggere falder parkeringsbehovet endda til ca. 0,5, hvilket vidner om, at det er vigtigt at holde et vågent øje med parkeringsnormen, i takt med byens overordnede udvikling.

Fastholdes parkeringsnormen for etageboligbebyggelse i bymidten, vil det få flere negative konsekvenser for byudviklingen. Først og fremmest må det erkendes, at parkeringspladser fylder meget og at plads er en mangelvare for centrale byggegrunde. Anlæg af parkeringspladser sker derfor næsten altid på bekostning af noget andet, hvilket typisk vil være enten grønne friarealer eller størrelsen på byggeriet, dvs. antal lejligheder. De grønne friarealer spiller en vigtig rolle, både for den mentale sundhed for beboerne i området men også for den fremtidige klimasikring af byen. Byggeriets størrelse spiller også en vigtig rolle. En af grundene til at der byfortættes i centrum af større byer, er jo netop at beboerne herved er i gå eller cykelafstand til alle de vigtige funktioner, herunder offentlig transport, hvorved biltrafikken kan spares. Hele denne kerneværdi ved byfortætning går fuldstændig tabt, hvis bygningsvolumenet nedskaleres til fordel for flere parkeringspladser. Der findes selvfølgelig alternativer til parkering på terræn som udnytter pladsen bedre, f.eks. parkeringskældre eller parkeringshuse. Realiteten er dog, at disse løsninger er meget svære at indarbejde i økonomien for boligprojekter i Slagelse, hvor lejeniveauer og salgspriser er betydeligt lavere end i byer som f.eks. Roskilde og Køge.

En fastholdelse af parkeringsnormen kan også få negative konsekvenser for det generelle bilforbrug. Viatrafik konstaterede i deres redegørelse for parkeringsbehov til lokalplan 1222 "Kløverhuset", at udlæg af "for mange" parkeringspladser potentielt kunne motivere beboerne til at vælge bilen fremfor cyklen, bussen eller toget. En af Viatrafiks generelle råd til kommunerne er i denne sammenhæng, at der ikke bør anlægges flere parkeringspladser end det konkrete behov, da det kan stimulere til øget bilforbrug.

Et øget bilforbrug i Slagelse vil have mange negative konsekvenser, heriblandt miljøpåvirkning i form af partikelforurening, klimapåvirkning i form af øget CO² udledning, underminering af offentlige transportformer, dårligere forhold for bløde trafikanter, dårligere forhold for bilister, øgede støjniveauer i byen – listen er lang. Den kendsgerning at for mange parkeringspladser kan føre til øget bilforbrug, synes ofte at gå tabt i den overordnede debat af parkeringsnormer, hvor særligt naboer til områder med forestående byfortætning er bekymrede. Naboerne er på den ene side meget bekymrede for gener fra øget bilisme, men på den anden side argumenteres der for en høj parkeringsnorm til kommende byggerier, af frygt for at der ikke er plads nok til de kommende biler. Det uheldige er, at et sådant standpunkt er i direkte modstrid med borgernes faktiske ønske om "mindre trafik". Tomme parkeringspladser tiltrækker trafik. En byfortætning kan netop være med til at understøtte udbygningen af infrastruktur til bløde trafikanter og dermed sikre mindre trafik i byen på sigt. Det er vigtigt at huske på, at udvikling af fortove og cykelstier samt sikring af stabile køreplaner for busser og toge kræver et stabilt og stort antal brugere.

I 2017 blev der vedtaget en masterplan for Slagelse by, og her arbejdes med tiltag som skal forbedre forholdene for de bløde trafikanter. Der står bl.a. anført at den fysiske planlægning for Slagelse by kan fremme sundheden ved at sørge for rammer i hverdagen, der giver mulighed for, at borgerne får lyst til at bevæge sig mere, samt at det skal være attraktivt at vælge cyklen i stedet for bilen i Slagelse. De gode tanker findes altså allerede i den vedtagne politik for udviklingen af Slagelse by. Disse tanker kan understøttes ved at der i praksis arbejdes mere differentieret med parkeringsnormerne og lokalplanlægges på en måde hvor parkeringskravet afspejler det reelle behov i nye lokalplanområder og ikke appellerer til øget bilforbrug i midtbyen.

I forhold til en mere differentieret tilgang til parkeringsnormen, er vi godt bekendt med at der overordnet set mangler parkeringspladser i bymidten. Det er normalt at der forekommer et stort trafikalt pres ved en bymidtes handelscentre, uddannelsesinstitutioner og offentlige funktioner i øvrigt. Disse parkeringsbehov kan imidlertid ikke sidestilles med parkeringsbehovene for almindelige beboere i bymidten. Det er to forskellige ting som bør løses særskilt, f.eks. ved at Slagelse kommune etablerer et centralt parkeringshus i bymidten.

Etablering af flere parkeringspladser i nye områder med etageboligbebyggelse løser ikke problemet med manglende parkeringspladser ved handelscentrene m.m. Fastholdelse af nuværende parkeringsnorm vil derimod betyde, at der enten etableres for mange parkeringspladser i nye lokalplanområder til etageboliger, eller at bygherre tvinges til at indbetale penge til en parkeringsfond, for et parkeringsbehov som reelt ikke er knyttet til det nye lokalplanområde. Det er efter vores opfattelse en u hensigtsmæssig løsningsmodel med stor betydning for potentielle investeringer i boligprojekter i Slagelse og dermed mulighederne for nemmere adgang til centralt beliggende lejeboliger, liv i bymidten, tilflytning generelt og ønskerne om fremtidig byfortætning i Slagelse.