



16. februar 2017
Side 1 af 7

Forespørgsel fra Venstre – Parkeringsforhold i Aarhus Kommune

Venstre i Aarhus Kommune har fremsendt en 10-dages forespørgsel vedrørende parkeringsforhold i Aarhus.

I forespørgslen stilles der en række spørgsmål, som er søgt besvaret herunder. Nogle af spørgsmålene er besvaret sammen, da spørgsmålene omfatter samme emne.

1. Hvor mange nye P-pladser er der netto etableret fra 01.01.14 til d.d.?
2. Hvor stor har netto-befolkningstilvæksten været i Aarhus i samme periode?
3. Hvilke parkeringsområder er blevet nedlagt i samme periode?
4. Hvor mange parkeringspladser er nedlagt i samme periode?
5. Hvordan har Rådmanden konkret efterlevet parkeringspolitikken fra 2012? Der ønskes stillingtagen og beskrivelse af konkrete iværksatte initiativer som efterlever parkeringspolitikken.
6. Hvad har de totale anlægsudgifter været i forbindelse med omdannelsen af de nedlagte parkeringspladser?
7. Hvor mange beboere/borgere forventes at skulle bo og arbejde på Godsbanearialet når området er fuldt udviklet og bebygget?
8. Hvor mange beboere/borgere forventes at skulle bo og arbejde på Sydhavns kvarteret når området er fuldt udviklet og bebygget?
9. Hvor mange beboere/borgere forventes at skulle bo i og omkring Amtssygehuset når området er fuldt udviklet og bebygget?
10. Hvor mange biler forventer man at tilflytterne til Aarhus medbringer eller har i forhold til f.eks. væksten på 5000 nye borgere i 2016?
11. Hvor mange nye parkeringspladser skal etableres hvert år hvis andelen af parkeringspladser i forhold til indbyggere i Aarhus by skal fastholdes på samme niveau som i 2010 eller 2014?
12. Hvor mange beboerlicenser har kommunen solgt i hvert af kommunens områder med beboerparkering, og hvor stort er disse tal i forholdet til antallet af parkeringspladser i hvert område med beboerparkering.

Ad 1-4)

Besvarelsen her fokuserer udelukkende på Aarhus Midtby inkl. områderne på De Bynære Havnearealer, idet der kun er parkeringsdata på disse områder. Det er ikke muligt ud fra de tilgængelige data at sige, hvor mange parkeringspladser der er nedlagt og oprettet i den resterende del af kommunen.



Når man ser på antal parkeringspladser skal man være opmærksom på følgende typer af parkering:

Side 2 af 7

- **Offentligt ejet og offentligt tilgængelige pladser** – typisk kommunale anlæg og kantstensparkering
- **Privat ejet og offentligt tilgængelige pladser** – typisk private parkeringshuse eller pladser
- **Privat ejet og ikke offentligt tilgængelige pladser** – typisk parkeringsanlæg, der hører til et boligbyggeri

Af nedenstående tabel ses udviklingen i antallet af parkeringspladser.

Parkeringspladser	1/1-2014	1/1-2016	07/02-2017
Offentlige tilgængelige	18.921 pladser	19.723 pladser (vækst siden 14: 4,2 %)	21.216 pladser (vækst siden 14: 12,1 %)
Samlet antal	ca. 31.000 pladser*	31.825 pladser	33.592 pladser

* Det har ikke været muligt at finde et tal for det samlede antal pladser pr. 1/1 2014, men tallet er skønnet ud fra ældre parkeringsdatabaser og databaser fra 2015.

Stigningen i de offentlige tilgængelige pladser fra 2014 til 2016 på 802 pladser skyldes hovedsagligt etablering af DOKK1 og Navitas. I samme perioder er de offentlige parkeringspladser på Skolebakken, Pier I og Bispetorv nedlagt.

Fra 2016 til i dag er der også sket en stigning i antallet af de offentlige tilgængelige pladser. I 2016 blev gadeparkeringen i Midtbyen optalt og opdateret, og samtidig er databasen opdateret med anlæggene på Aarhus Ø samt parkeringsanlægget i Ceres Byen.

Der er også en stigning i det samlede antal parkeringspladser i Aarhus Midtby (både offentlige tilgængelige og private parkeringspladser). Stigningen skyldes i høj grad etablering af flere offentligt tilgængelige pladser. I den sammenhæng er det dog vigtigt at understrege, at vi ikke har samme viden om udviklingen i de privatejede egen-parkerings pladser.

I perioden er der nedlagt større parkeringspladser såsom Bispetorv, Skolebakken, Pier I og Europaplads. Siden 2011 er der nedlagt 719 centrale offentlige ejede betalingsparkeringspladser, og der er etableret 450 offentlige ejede betalingspladser (Navitas).

Samlet set ses der et fald på 269 offentlige betalingspladser. Dog, som det fremgår af ovennævnte, er der sket en stigning i antallet af offentlige tilgængelige pladser, og en stor del af dem skyldes de større private anlæg som DOKK1 og Ceres Byen.

Befolkningen i Aarhus Kommune har været stigende i perioden. Af nedenstående tabel ses udviklingen for hele kommunen og for Aarhus Midtby.



Befolkningen	Hele kommunen	Aarhus Midtby
1/1-2014	323.893	61.237
1/1-2016	330.639	63.856
1/1-2017	335.684	65.969
Netto tilvækst 14-16	6.746 (2,1 %)	2.619 (4,3 %)
Netto tilvækst 14-17	11.791 (3,6 %)	4.732 (7,7 %)

* Aarhus Midtby er her defineret som områderne: City, Frederiksbjerg, Vesterbro, Trøjborg og Aarhus Ø + havnen

Ad 5)

Som det fremgår af parkeringspolitikken er det hensigten, at den skal være et aktivt middel i planlægningen af byens trafik, og være med til at understøtte de generelle byudviklingsmål. Sammen med planlægningen af god trafikal infrastruktur skal parkeringspolitikken medvirke til at sikre forskellige muligheder for parkering, og til at styre udbuddet af parkering. Udbuddet har betydning for omfanget af biltrafik, og derfor skal parkeringspolitikken bidrage til en god trafikal tilgængelighed til byens forskellige funktioner.

Det er Teknik og Miljø's vurdering, at parkeringspolitikken er efterlevet og udmøntet i flere sammenhænge. Dette sker både i forbindelse med udarbejdelse af lokalplaner, udviklingsplaner og lignende, men også i forbindelse med byggesagsbehandling.

Parkeringspolitikken indeholder en række mål og strategier. Ser man nærmere på disse, vil man se at de er efterlevet. Herunder er en række eksempler på dette:

Parkeringspolitik 2012 – "Minimum en fastholdelse af samlet udbud af offentlig tilgængelig parkering i Midtbyen".

Som det fremgår under besvarelsen af spørgsmål 1-4, så er der sket en stigning på ca. 2.300 offentlige tilgængelige pladser fra 2014 og til i dag.

Parkeringspolitik 2012 – "Store samlede parkeringsanlæg frem for gadeparkering"

Dette er en strategi som hovedsagligt er anvendt i forbindelse med byomdannelsesområder. Her er Aarhus Ø et godt eksempel på, hvorledes man i planlægning og udførelse er ved at etablere et område, hvor der er begrænset gadeparkering, og al anden parkering er samlet i større anlæg under de enkelte bebyggelser. Samtidig er der sikret offentlige tilgængelige pladser i disse anlæg, således at både gæster til beboere og gæster til området har mulighed for at parkere.

Derudover indeholder strategien, at i de tætte beboelsesområder tilstræbes en vis optimering af parkeringsmuligheder i gader. Dette kan typisk ske ved anlæg af skråparkering eller vinkelret parkering i gaderne – kombineret med ensretninger.



Optimeringen har dog været udfordret af, at mange bolig-gader er så snævre, at længdeparkering i begge sider kun sjældent kan erstattes af ensretning og skråparkering i begge sider.

Strategien er anvendt steder, hvor der har været andre projekter i gang. Her kan blandt andet nævnes ombygningen af Joh. Baunes Plads. Her er en del af F. Vestergaards Gade blevet ensrettet, og der er etableret skråparkering. Et andet sted er Skt. Anna Gade, hvor der i forbindelse med etableringen af den nye Midtby-skole er etableret flere parkeringspladser.

Parkeringspolitik 2012 – "Vejledende krav til omfang og anlæg af parkeringsarealer"

Denne strategi vedrørende parkeringskrav ved nybyggeri anvendes i rigtig mange sammenhænge. Kravene omhandler både bil- og cykelparkering. De finder anvendelse både i de større planlægningsopgaver (lokalplaner, udviklingsprojekter osv.) og i byggesagsbehandlingen. Kravene er fastlagt med baggrund i byggelovgivningens krav samt erfaringer for parkeringsbehov i forskellige anvendelser og placering.

Parkeringspolitik 2012 – "Der reserveres i begrænset omfang parkeringspladser for beholdt elbiler og delebiler"

Siden vedtagelsen er der etableret i størrelsesordenen 15-20 parkeringspladser for beholdt delebiler. Disse pladser er udpeget i samarbejde med delebilsklubben Lets-Go. Det er således, at når en delebilsklub henvender sig, så er Teknik og Miljø som udgangspunkt positive over for ønsket, og i dialog og samarbejde findes der en egnet plads til delebilen.

Samme procedure gør sig gældende i forhold til elbiler og ladestandere.

Ad 6)

Som udgangspunkt er der ikke forbundet store økonomiske udgifter i at nedlægge parkeringspladser. Det der koster noget, er det man ønsker at etablere i stedet.

Nedenfor er nævnt eksempler på omdannelser og etablering og priserne er meget varierende, da der er tale om meget forskellige projekter:

Omdannelsen/ombygningen af Bispetorv har kostet kr. 5,6 mio.

Ombygningen af Mindebro Torv ca. kr. 1,8 mio.

Jægergårdsgade ca. kr. 2,0 mio.

Det Sydlige Hængsel ca. kr. 25 mio.

Navitas p-kælder ca. kr. 149 mio.



Ad 7)

I forbindelse med omdannelse af Godsbanen planlægges der for boliger, institutioner, kultur og erhverv. På nuværende tidspunkt forventes der i området at komme ca. 1.500 beboere, 2.700 daglige brugere (ansatte i erhvervsbyggeri, ansatte på Arkitektskolen, Godsbanen osv.) og ca. 3.000 daglige besøgende til kulturoplevelser, deltagelse i events, frivillige og afhentning af børn fra daginstitutioner.

Ad 8)

For Sydhavnskvarteret planlægges alene erhverv, og der vil således ikke være boliger/beboere i området. Det er forventeligt at der vil være op til 6.000 arbejdspladser ved et fuldt udbygget område.

Ad 9)

Amtssygehuset forventes hovedsagligt at blive et boligområde, og der forventes ca. 2.500 beboere. Der er derudover mulighed for detailhandel og daginstitutioner. Det er på nuværende tidspunkt ikke muligt at sige hvor mange daglige brugere – ud over beboere – området vil generere.

Ad 10)

Danmarks Statistik laver hvert år opgørelser over bilejerskabet i hele landet, og her er Aarhus blandt landets 3 laveste, hvilket er naturligt for en studieby. I 2015 havde 6 ud af 10 familier i landet bil, mens bilejerskabet i Aarhus, København og Frederiksberg var på 30-50%.

Ifølge Danmarks Statistik var bilejerskabet 2016 i Aarhus på ca. 48%. Dette er tallet for hele kommunen, men ser man udelukkende på Aarhus Midtby, så var bilejerskabet på ca. 32%.

Erfaringen viser, at nytillflytteres bilejerskab afhænger af, hvor i kommunen de bosætter sig. Jo mere centralt man bosætter sig, jo lavere bilejerskab.

Denne sammenhæng gør sig også gældende i kommunens ”Retningslinjer for anlæg af parkeringsarealer” idet parkeringskravene til nybyggeri er lavere jo tættere på City man er.

Det betyder også, at fremadrettet må der forventes et lavere bilejerskab blandt nytillflyttere end i dag. Dette skyldes at man med Planstrategien i langt større grad nu arbejder med fortætning, og derfor flere beboere i tættere bebyggede områder.

Ad 11)

Vurderes antallet af parkeringspladser pr. indbygger for Midtbyen, så har udviklingen siden 2010 været som anført i tabellen herunder.



	2010	2014	2016/2017
Antal parkeringspladser	30.418	31.000	33.592
Antal beboere i Midtbyen	55.464	61.237	64.100
Pladser pr. beboer i Midtbyen	0,55	0,51	0,52

Som det fremgår af tabellen er antallet af parkeringspladser pr. beboer nogenlunde det samme i dag som i henholdsvis 2010 og 2014. Det betyder også at hvis samme udviklingen ønskes fastholdt, vil der skulle etableres i størrelsesordenen ½ parkeringsplads pr. beboer.

Ad 12)

Af nedenstående tabel fremgår antallet af offentligt ejede og offentlige tilgængelige parkeringspladser i de enkelte områder, antal solgte beboerparkeringslicenser og antal solgte beboerlicens erhverv.

	Antal parkeringspladser	Antal solgte beboerparkeringslicenser	Antal solgte beboerlicens erhverv
Område 1 City	989	500	0
Område 2 Mølleengen	258	476	4
Område 3 Musikhusområdet	196	271	10
Område 4 Øgadekvarteret (Randområde Nord)	1316	1880	75
Område 5 Frederiksbjerg	1275	2015	80
Område 6 Ringkøbingvej, Skjernvej & Herningvej	177	166	0
Område 7 Eugen Warmings Vej – F.G.E. Rostrups Vej	247	45	1

For at kunne købe et beboerparkeringskort skal man have folkeregisteradresse i et af beboerparkeringsområderne, og stå på bilens registreringsattest. Ved køb af licens (digital selvbetjeningsløsning) tjekker systemet automatisk om førnævnte kriterier er opfyldt.



Beboerlicens Erhverv er en parkeringsordning for virksomheder med adresse i et af områderne med beboerparkering (dog ikke i City). Ordningen gælder for køretøjer hvor virksomheden enten står som ejer eller bruger på køretøjets registreringsattest. Hver virksomhed kan købe op til fem kort.

Side 7 af 7

Priserne for begge typer licenser er 265 kr. om året.

Som det fremgår af skemaet er der områder, hvor der er solgt flere licenser end der er parkeringspladser i området.

Når der kan sælges flere beboerparkeringslicenser end antal pladser skyldes det, at i nogle områder er bilejerskabet større end antal offentlige pladser i området. Det er dog vigtigt at understrege, at der i alle disse områder også er et udbud af privat parkering. Der vil formodentlig være flere der både har adgang til privat parkering og har beboerparkeringskort.

Med venlig hilsen

Kristian Würtz
Rådmand

/

Luise Pape Rydahl
Chef for Byudvikling og Mobilitet