

# **Kortlægning af muligheder for pendlerparkering i Ishøj Bykerne**

**Notat december 2022**

## Indledning

Formålet ved dette notat er at fremlægge mulige løsninger til at øge antallet af parkeringspladser til pendlere, samt fremhæve de hensyn der skal tages i forbindelse med parkering i det stationsnære kerneområde i Ishøj Kommune.

Den nye helhedsplan for Ishøj Bykerne fokuserer på at modernisere bymidten og skabe forbindelser i det stationsnære kerneområde af Ishøj Kommune. Området bliver i de kommende år styrket som trafikalt knudepunkt ved anlæg af den nye letbane, der vil understøtte borgernes adgang til kollektiv transport.

Dette notat bunder i et politisk ønske om at understøtte kombinationsrejser mellem bil og kollektive transportformer, såsom tog, bus og letbane. Notatet undersøger mulighederne for at øge adgangen til parkering for pendlere, der ønsker at benytte både bil og kollektiv transport i deres daglige mobilitetsbehov. Udover at skabe optimale forhold for den daglige pendler, ønsker Ishøj Kommune også at understøtte den grønne klimadagsorden, som kommunen arbejder med i forbindelse med DK2020 og den kommende klimahandleplan.

I forbindelse med anlægget af den nye letbane er der sket ændringer i antallet af pendlerparkeringspladser ved Ishøj Station. Ved Stenbjerggårds Allé bag ALDI er der stadig 32 parkeringspladser til pendlere. Derudover har Ishøj Kommune haft en brugsretsaftale med Ishøj Centrum E/F, hvor kommunen har haft råderet over 60 parkeringspladser på ejerforeningens parkeringsareal. Denne aftale ophørte i 2021 i forbindelse med igangsættelsen af letbanearbejdet. Det vil sige at der i forbindelse med letbanearbejdet har været en reduktion af pendlerparkering i bykernen fra 92 til 32 parkeringspladser.

## Problemstillinger

Ishøj Kommune indførte i 2021 parkeringskontrol på offentlige kommunale arealer og veje med henblik på at reducere ulovlig parkering og for at sikre en hensigtsmæssig brug af parkeringspladserne. Parkeringskontrollen udføres af Parkeringskontrol Nord og udføres kontinuerligt over hele kommunen. Ved ulovlig parkering opkræves en parkeringsafgift, som er fastsat af Folketinget. Parkeringskontrol udføres ligeledes på pendlerparkeringspladser i bykernen.

En parkeringsanalyse fra 2019 viser at belægningsgraden for bykernen og Ishøj Bycenter varierer i stor grad. I weekender er belægningsgraden 80-90% for parkeringsarealer på terræn, hvorimod belægningsgraden er 24-44% i hverdage på samme arealer. Parkeringsanalysen tager ikke højde for ændrede parkeringsforhold affødt af letbaneprojektet inden for de senest 1-2 år. Derudover tager analysen ikke højde for ny tilførte funktioner såsom Brohuset, der kan have øget behovet for parkering ved bykernen. Dog indikerer analysen at der kan være en generel tendens til at parkeringsarealer i bykernen i højere grad benyttes i weekender. Det kan derfor være muligt at understøtte dobbeltudnyttelse af parkeringspladserne ved bycenteret i hverdage, hvor belægningsgraden er lavere.

Det politiske ønske om at øge mængden af parkeringspladser på terræn i bykernen berører dilemmaet i planlægningen imellem grønne byrum og tekniske anlæg samt udfordrer et af formålene i helhedsplanen, som peger på en modernisering af bykernen. En prioritering af den bløde mobilitet og kollektiv transport samt færre biler, herunder en nedjustering af parkering på terræn, frigiver plads til at udvikle grønne bymiljøer med plads til leg og ophold.

Samtidig vil prioritering af pendlerparkering kunne understøtte adgang til kollektiv transport. Dette kan give en reducere af CO<sub>2</sub>-udledning fra Ishøj Kommunes samlede CO<sub>2</sub>-regnskab fra transportsektoren, der i dag dækker over 70% af den samlede udledning i Ishøj Kommune. For at imødekomme både ønsket om pendlerparkering og flere grønne områder i bymidten er det derfor hensigtsmæssigt at undersøge hvorvidt der kan ske en dobbeltudnyttelse af eksisterende parkeringspladser.

### **Muligheder for regulering af pendlerparkering**

Formålet med at øge antallet af offentlige parkeringspladser i det stationsnære kerneområde er at understøtte kombinationsrejser og adgang til den kollektive transport. Dog kan det være en udfordring at håndhæve at parkeringspladserne kun benyttes af pendlere der skal videre med kollektiv transport.

Det er efter nuværende regler ikke muligt for Ishøj Kommune at reservere offentlige parkeringspladser eller uddele parkeringslicenser til pendlere på offentlige parkeringsarealer. Jf. kommunalfuldmagten må der ikke skelnes mellem borgere i forhold til adgangen til offentlige parkeringsarealer. Det er kun muligt at reservere parkeringsarealer og uddele parkeringslicenser, hvis der er tale om private parkeringsarealer eller reservation til ansatte på et areal med tidsbegrænset parkering. F.eks. kan butik indgå en aftale med en boligforening om at uddele beboerlicenser på et tidsbegrænset areal til kundeparkering.

De eksisterende pendlerpladser ved Stenbjerggårds Allé er i dag skiltet med 24-timers ubegrænset parkering, og pladserne er tilgængelige for alle borgere. Det er dermed ikke muligt at kontrollere hvilke brugere eller køretøjer der benytter parkeringsarealet. Der opkræves kun parkeringsafgifter ved ulovlig parkering udenfor eller oveni optegningen af parkeringsbåsene. Grundet den manglende mulighed for kontrol er det uvist om det udelukkende er pendlere, der benytter parkeringspladserne ved Stenbjerggårds Allé. Dette betyder også, at hvis arealerne benyttes af andre brugere – f.eks. beboere i området – er det ikke givet at en stigning i offentlige parkeringspladser i det stationsnære område vil betyde at der reelt bliver flere pladser til pendlere og dermed en forøgelse af pendlere til den kollektive transport. Der kan nemlig være risiko for at de pladserne vil blive benyttet af andre brugere end pendlere.

En mulighed kan dog være at Ishøj Kommune indfører tidsbegrænsning på offentlige parkeringspladser. Dette forhindrer køretøjer der er langtidsparkeret i bykernen. På skolerne har man igangsat en tidsbegrænsning i dagtimerne, så parkeringspladserne kan benyttes af f.eks. beboere

om natten. Det skal undersøges nærmere hvorvidt der kan indføres en tidsbegrænsning i dagtimerne, der understøtter pendlerparkering, men forhindrer uhensigtsmæssig langtidsparkering. Dette gælder alle offentlige parkeringspladser ved bykernen.

I bykernen er der flere private parkeringsarealer, hvor Ishøj Kommune kan indgå en dialog med grundejerne om at indgå brugsretsftaler for at skabe tilgængelighed til offentlig parkering. Ishøj Kommune skal undersøge hvorvidt det er muligt at sikre dobbeltudnyttelse ved at indføre tidsbegrænsning og beboerlicenser. Hvis det er en mulig form for regulering, kan parkeringsarealerne være tilgængelige for alle borgere i dagtimerne og begrænset til beboere i aften- og nattetimer. Dette berøres nærmere i afsnittet om dobbeltudnyttelse.

## **Muligheder for flere parkeringspladser**

Der er en række løsningsmuligheder for at øge antallet af parkeringspladser for pendlere der ønsker at skifte fra bil til kollektiv transport ved Ishøj Station. Det indebærer enten etablering af nye parkeringspladser eller dobbeltudnyttelse af eksisterende parkeringspladser. Når der arbejdes med pendlerparkering, er det vigtigt at understøtte det gode skifte fra bil til den kollektive transport. Det kræver gode forhold for fodgængere, korte afstande til det næste transportmiddel og synlighed i forhold til wayfinding mellem transportformer.

De foreslåede løsningsmuligheder er udpeget på det vedlagte kortbilag bagerst i notatet (s. 8).

### **Etablering af nye parkeringspladser:**

#### Anlæg af parkering i konstruktion

Der er flere muligheder for at anlægge nye parkeringspladser under omdannelsen af bykernen. Parkering i konstruktion kræver en vis volumen for at kunne være rentabelt. I forbindelse med etableringen og omdannelsen af Brohuset, ejer kommunen jord mellem foreningslokalerne i Brohuset og NEXT (pt. jobcenter). Man har planlagt at sælge grunden fra til boligudvikling, men man kan undersøge muligheden for om private udviklere kunne have interesse i at opføre et parkeringshus i stedet. Dette forventes dog at kunne påvirke hvor meget grunden er værd for kommunen i negativ retning. Ydermere kan afstanden til stationen være en udfordring for pendlerparkering på dette område.

Et parkeringshus i flere etager over terræn optager mindre plads end terrænparkering og frigiver dermed plads til andet byggeri og/eller mulighed for mere grønt og bedre bykvalitet.

Parkeringsanlæg under terræn kan bidrage til et grønnere bymiljø med plads til leg og ophold og dermed give mulighed for større kvalitet i byrummene. Det er den mulighed, der frigiver mest areal til andre formål, men er også den dyreste. Anlægsudgifterne pr. parkeringsplads afhænger primært af anlæggets type og placering. De varierer meget, men terrænparkering vil altid være billigst at etablere, mens parkeringshuse som regel vil

være billigere at etablere end parkeringskældre. Stykprisen for en parkeringsplads i terrænparkering kan være 20.000-30.000 kr., hvorimod stykprisen, når det gælder parkeringshuse og parkeringsanlæg under terræn, kan være hhv. 175.000-250.000 kr. og 250.000-350.000 kr.<sup>1</sup>

Administrationen har tidligere modtaget et forslag om et boligudviklingsprojekt ved ALDI-grunden. Boligbyggeriet indebærer parkering i konstruktion i de to nederste etager af et 10 etagers højt boligbyggeri. I dette projekt er der inkluderet parkering til beboere og pendlere. I forbindelse med borgerinddragelsen for Helhedsplanen for Bykernen er der ytret bekymring om høje etageejendomme i bykernen. Dog kræver parkering i konstruktion i et boligbyggeri, at der bygges i højden førend projektet, er rentabelt.

### **Anbefaling**

Det vil være forbundet med store omkostninger for kommunen at anlægge parkering i konstruktion på kommunale arealer. Derfor anbefales det at man ikke går videre med kommunalt finansieret parkeringshus.

Parkeringstype	Anlægsoverslag (2014-pris, kr. pr. plads)	Grundareal/etageareal (kvm pr. plads)
Parkeringsarealer	20-30.000 kr.	20-30 kvm
Parkeringshus under bygning	175-250.000 kr	30-35 kvm
Parkeringsanlæg under terræn (under bygning)	250-350.000 kr	30-35 kvm

### Anlæg af parkering i terræn

Der er peget på to områder i det stationsnære kerneområde, hvor det er muligt for Ishøj Kommune at anlægge nye parkeringspladser på terræn.

#### *Stenbjerggårds Allé*

Ved Stenbjerggårds Allé er der eksisterende offentlige parkeringspladser. Disse er ikke skiltet til pendlere, og kan benyttes af alle borgere. Det er muligt at udvide de eksisterende 20 parkeringspladser mod Ishøj Svømmehal med ca. 20 pladser til skråparkering. I dag kan de manglende forhold for fodgængere til Ishøj Station være en barriere for pendlere. Hvis denne løsning vælges, så skal det gode skifte mellem bil og kollektiv transport understøttes via optimale adgangsveje for fodgængere. Helhedsplanen for Bykernen foreslår at der etableres en forbindelse til Ishøj Bycenter, så fodgængere kan tilgå Ishøj Station fra Stenbjerggårds Allé igennem Ishøj Bycenter.

---

<sup>1</sup> Anlægsoverslag fra Realdania By (2014) *Parkering og bykvalitet – eksempelsamling*.

### *Ishøj Søvej*

Ved Ishøj Søvej ligger en græsabat der potentielt kan omlægges til parkering. Det skal dog undersøges hvorvidt de trafiksikkerhedsmæssige forhold kan håndhæves. Ligesom ved Stenbjerggårds Allé er der manglende adgangsveje for fodgængere til Ishøj Station. Vælges denne løsning skal der ligeledes etableres forhold der understøtter pendleren i det gode skifte mellem bil og kollektiv transport. Udover adgangsveje inkluderer dette også sikker krydsning af Stenbjerggårds Allé på vejniveau. Vejkontorets umiddelbare vurdering er, at det ikke er muligt at etablere pendlerparkering ved Ishøj Søvej på grund af manglende adgangsforhold og manglende trafiksikkerhedsmæssige forhold. Det frarådes at der etableres parkering langs Ishøj Søvej.

### **Anbefaling**

Hvis udvalget ønsker at etablere nye parkeringspladser, så anbefales det, at Ishøj Kommune udvider parkeringsarealet langs Stenbjerggårds Allé med ca. 20 pladser til skråparkering. I denne sammenhæng skal der etableres understøttende adgangsveje for fodgængere til Ishøj Station og indføres en tidsbegrænsning for at undgå langtidsparkering. På grund af trafiksikkerhedsmæssige årsager og manglende adgangsforhold anbefales det at man ikke går videre med etablering af parkering langs Ishøj Søvej.

### **Dobbeltudnyttelse af eksisterende parkeringspladser:**

Omkring Ishøj Station er der eksisterende parkeringsarealer der ejes af andre grundejere. Det er muligt at indgå en dialog om potentielle brugsretsaftaler for hele eller dele af et parkeringsareal. Dog kan det inkludere omkostninger for Ishøj Kommune til leje, vedligeholdelse af belægning og lignende. En brugsretsafale kunne indeholde en mulighed for brugen i dagtimer f.eks. mellem kl. 7-17. Grundejerforeninger og boligselskaber vil kunne udstede parkeringslicenser til beboere og på denne måde vil deres private parkeringsselskaber kunne håndhæve, hvis pendlere ikke har flyttet deres bil efter f.eks. kl. 17.

### *Ishøj Bycenter og Bilka:*

Omkring Ishøj Bycenter ligger flere parkeringsarealer, herunder bibliotekskælderens og tagdækket samt Bilkas parkeringsanlæg. Alle parkeringsområder benyttes i dag både af ansatte og besøgene i centeret, ansatte i kommunen og pendlere til stationen. Bilkakælderens er det absolut største areal i bymidten. Et samarbejde med Bilka om at forbeholde et areal til pendlere, giver mulighed for at fremhæve tilgængeligheden til Ishøj Station. Da det er af største prioritet for Bilka at kunne tilbyde parkering for deres kunder i butikkens åbningstid, er der en vis forbeholden over for muligheden. Det skal dog undersøges hvorvidt det er muligt at indgå i en forsøgsordning for en begrænset periode, hvor f.eks. en del af bilkakælderens kunne reserveres til pendlerparkering i et vist tidsrum – f.eks. mellem kl. 7-17. Ligeledes kan der blive udført en analyse, der kan belyse om Bilkas serviceniveau for kundeparkering påvirkes af udpegningen af et område til pendlere.

#### *ALDI:*

ALDI's kundeparkering er placeret i samme område som Ishøj Kommunes pendlerparkering. Det kan undersøges nærmere om det er muligt at indgå en brugsretsftale med ALDI om at benytte en del af deres kundeparkering. Dog skal det være muligt for ALDI at kunne tilbyde parkering for deres kunder i butikkens åbningstid. ALDI er i helhedsplanen for bykernen udlagt til et potentielt udviklingsområde. Derfor vil en brugsretsftale med ALDI potentielt være en midlertidig løsning til at øge adgangen til offentlige parkeringsarealer i bykernen.

#### *Ishøj Centrum E/F:*

I 2018 indgik Ishøj Kommune og Ishøj Centrum E/F en brugsretsftale om 60 parkeringspladser på ejerforeningens arealer. Aftalen ophørte ved igangsættelsen af anlæg af letbanen ved Ishøj Station. Det kan være muligt at indgå en dialog med ejerforeningen om at forny en brugsretsftale om parkeringspladser på deres arealer. I parkeringsanalysen fra 2019 noteres en belægningsgrad i området på ca. 50% både i hverdage og weekender. Fordelen ved at forny brugsretsftalen helt eller delvist er at arealerne er synlige for Ishøj Station og den korte afstand sikrer det gode skifte i kombinationsrejsen. Den oplevede fortælling om brugsretsftalen omhandlede at det hovedsageligt var firmabiler og varevogne samt borgere fra grundejerforeningen, der parkerede på arealet. Det er derfor usikkert hvorvidt de 60 pladser blev benyttet af pendlere. Da det ikke er muligt at kontrollere parkeringspladser til pendlere, har Ishøj Kommune ikke mulighed for at sikre brugen af parkeringsarealerne. Det vil sige, at Ishøj Kommune potentielt indgår en brugsretsftale med ejerforeningen, hvor det er foreningens egne beboere der benytter de lejede parkeringspladser. Hvis der indgås en brugsretsftale, skal det undersøges om ejerforeningen kan opretholde den parkeringsnorm der er givet i lokalplanen medmindre en dispensation gives herfor.

#### *Vildbanegård IV:*

Vildbanegård IV er fordelt på to lejlighedskomplekser der omkranser Ishøj Station og stationsforpladsen. Boligforeningen har i forbindelse med anlæg af letbanestoppet fået omlagt 28 parkeringspladser til et tidligere kommunalt parkeringsareal på 21 pladser. De sidste 7 parkeringspladser kan genskabes på arealet, hvis det ønskes. Det kan være muligt at indgå en dialog med boligforeningen om en brugsretsftale over del af deres parkeringsareal. Langs Vejlebrovej vest for busterminalen er en række på 23 parkeringspladser der kan være offentlig tilgængelige for pendlere. Disse parkeringspladser vil kunne understøtte det gode skifte med en kort afstand til den kollektive transport, gode adgangsforhold for fodgængere samt synlig wayfinding til stationen. Samme dilemma som ved de øvrige løsningsmuligheder er det ikke muligt at håndhæve og kontrollere brugen af parkeringsarealerne. Dog vil det være muligt at tilbyde en dobbeltudnyttelse af de stationsnære parkeringsarealer. Boligforeningen skal have mulighed for at opretholde den parkeringsnorm der er givet i lokalplanen medmindre en dispensation gives.

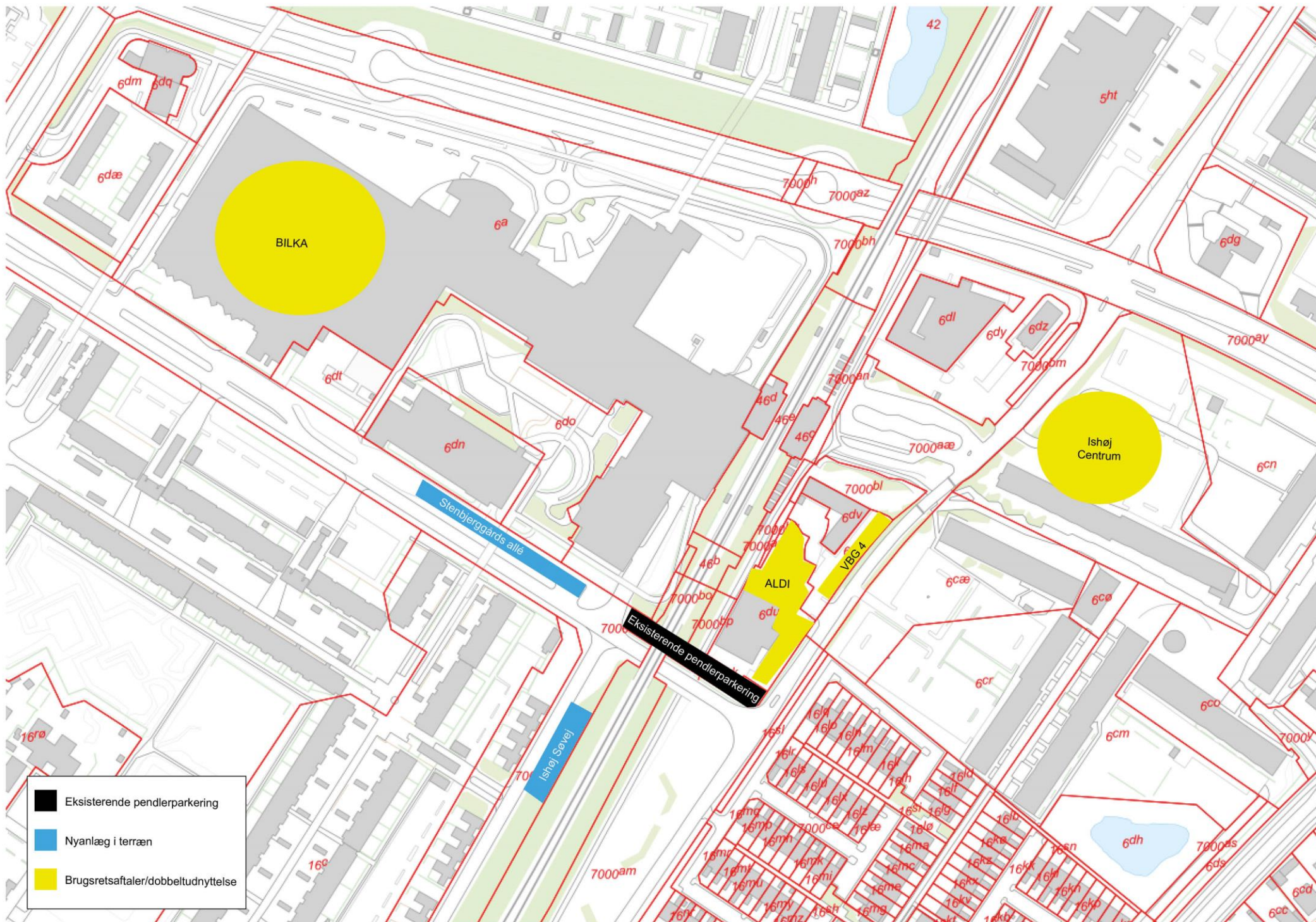
#### **Anbefaling**

Det foreslås at Bilka indgår i en ny parkeringsanalyse i 2023 om brugen af pladserne i bykernen. Hvis Bilka er indstillede herpå, foreslås det ligeledes at der laves en forsøgsordning med pendlerparkering i Bilkas parkeringsanlæg med hensyn til at opretholde adgang til kundeparkering. De grundejere

nærmest Ishøj Station kan prioriteres i forhold til at indgå brugsretsaftaler for at skabe gode vilkår for pendlerparkering. Brugsretsaftalerne kan benyttes som en løsning for at optimere brugen af parkeringspladser i det stationsnære kerneområde.

Opgørelse af parkeringspladser ved bykernen	
Placering	Antal parkeringspladser
Bilka	+500 parkeringspladser i alt
ALDI	65 parkeringspladser i alt
Ishøj Centrum E/F	60 parkeringspladser udpeget
Vildtbanegård IV	23 parkeringspladser udpeget





- Eksisterende pendlerparkering
- Nyanlæg i terræn
- Brugsretsaftaler/dobbeltudnyttelse