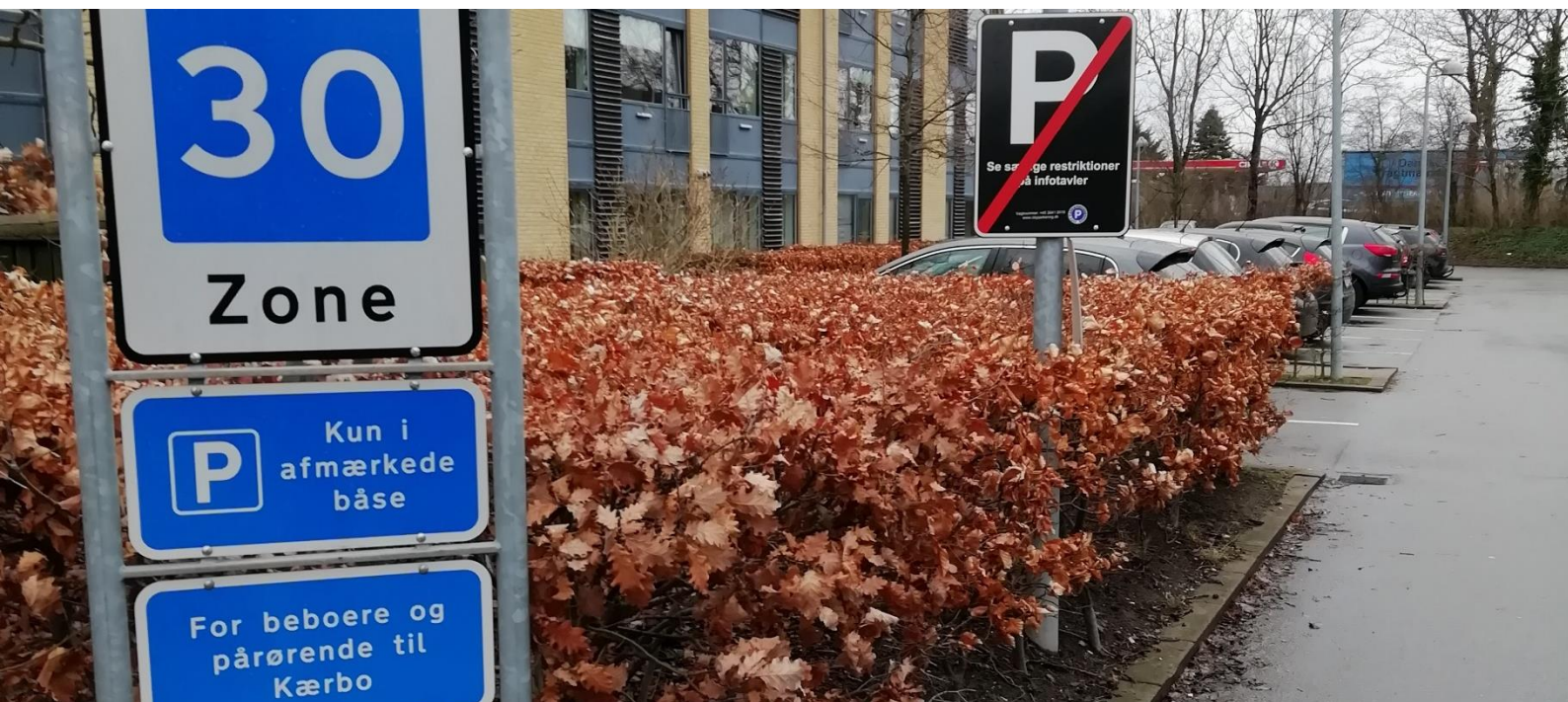


# Parkeringsanalyse Ishøj Kommune

Kortlægning og vurdering af fremtidige løsningsmuligheder

Juni 2019



Udarbejdet af: Magnus Hedengran, Ida Marie Østergaard  
Kontrolleret af: Michael Dynnweber Grønlykke  
Godkendt af: Jakob Høj  
Dato: 27.05.2019  
Version: 2  
Projekt nr.: 1011188

## Indholdsfortegnelse

<b>1</b>	<b>Indledning</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Zonebeskrivelse</b> .....	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Parkeringsudbud</b> .....	<b>6</b>
3.1	Restriktioner.....	7
<b>4</b>	<b>Belægning af parkeringsarealer</b> .....	<b>9</b>
4.1	Belægningsgrader for en hverdagsaften .....	10
4.1.1	Detaljeret opgørelse af belægningsgrader på de enkelte områder .....	11
4.2	Belægningsgrader for en lørdag eftermiddag .....	13
4.2.1	Detaljeret opgørelse af belægningsgrader på de enkelte områder .....	14
<b>5</b>	<b>Besigtigelse</b> .....	<b>16</b>
<b>6</b>	<b>Parkeringsbehov</b> .....	<b>17</b>
6.1	Boliger, arbejdspladser og bilejerskab .....	17
6.2	Beregnet parkeringsbehov .....	17
6.3	P-norm i Ishøj Kommune .....	18
<b>7</b>	<b>Løsningsmuligheder</b> .....	<b>19</b>
7.1	P-normer .....	19
7.2	P-fonde: Fordele og ulemper, herunder 5-års reglen .....	20
7.3	P-huse og p-kældre .....	20
7.4	P-kontrol.....	21
7.5	Dobbeltudnyttelse .....	21
7.6	Mobilitetsstrategi og parkering .....	22
<b>8</b>	<b>Opsummering af problematikker og løsningsmuligheder i hver zone</b> .....	<b>23</b>
8.1	Zone 1.....	23
8.2	Zone 2.....	24
8.3	Zone 3.....	24
8.4	Zone 4.....	24
8.5	Zone 5.....	25
8.6	Zone 6.....	25
8.7	Zone 7.....	26
8.8	Zone 8.....	26
<b>9</b>	<b>Langtidsparkering for lastbiler</b> .....	<b>28</b>
9.1	Muligheder for at påvirke omfang og lokalisering af lastbilparkeringen .....	29

## 1 Indledning

Ishøj Kommune har igangsat en analyse af parkeringsforholdene i den bytætte del af kommunen, som omfatter områderne vist på figur 1. Analysens formål er at vurdere det nuværende parkeringsbehov i tilknytning til boligområderne og sammenligne det med det faktiske udbud af parkeringspladser og benyttelsen af disse for at identificere eventuelle problemstillinger. Med udgangspunkt i analysen peges på forskellige løsningsmuligheder som Ishøj Kommune kan arbejde med for at håndtere problemstillingerne og forebygge evt. nye problemer i forbindelse med den fremtidige byudvikling.



Figur 1: Interesseområder for parkeringsanalysen i Ishøj Kommune

Der er en oplevelse af, at der ved de større boligområder er en manglende parkeringskapacitet, hvilket kan resultere i at parkanter opsøger pladser uden for det aktuelle boligområde, eller parkerer på sideveje og rabatter i de tilstødende boligområder. Der kan være flere årsager til denne situation:

- Bilejerskabet er steget
- P-udbuddet matcher ikke det faktiske behov
- Flere beboere benytter firmabiler til og fra arbejde
- Der er udstedt flere beboerlicenser end det faktiske antal pladser

Analysen skal bidrage til at afdække i hvilket omfang disse forhold udgør en reel problemstilling, der skal adresseres hos boligforeningerne og håndteres fremadrettet ved omdannelse af erhvervsområder til nye boligområder.

I analysen fokuseres udelukkende på områder med centrale parkeringsfaciliteter og dermed ikke områder med enfamiliehuse, hvor det forudsættes, at parkering primært sker på egen matrikel.

Analysen har omfattet følgende aktiviteter:

- Afdækning og registrering af det nuværende parkeringsudbud i de 8 zoner
- Registrering af efterspørgslen (belægningsgrader) på de nuværende parkeringsfaciliteter for en hverdag og en lørdag i de 8 zoner.
- Udarbejdelse af bidrag til parkeringsstrategi og løsningsforslag

## 2 Zonebeskrivelse

I parkeringsanalysen er der arbejdet med en inddeling af den bytætte del af Ishøj by i 8 zoner, som er karakteriseret af samme type boligbebyggelse inden for den enkelte zone og geografisk defineret af infrastrukturen i området.

Området i Ishøj er inddelt i følgende zoner (se også figur 1):

Zone 1	Zone 1 består af byudviklingsområdet ved Industrivangen og Industriskellet. Området er kendetegnet ved en række arealkrævende virksomheder (industri) og supermarkeder langs Industrivangen/Industriskellet samt en del ny boligbebyggelse i den sydlige del af området. Der er planlagt for yderligere boligbyggeri i denne zone.
Zone 2	Zone 2 er den største zone og består hovedsageligt af boligblokke i flere etager med lejligheder samt rækkehuse. Området afgrænses af Ishøj Blvd., Stenbjerggårds Allé og Ishøj Søvej. Desuden er området øst for Ishøj station ml. stationen og Vejlebrovej inkluderet. I den sydlige del af zonen ligger zonen største arbejdsplads – Strandgårdsskolen.
Zone 3	Zone 3 er et større område mellem Ishøj Parkvej, Ishøj Søvej, Ishøj Blvd. og Sættergården, der hovedsageligt består af rækkehuse. Der er kun få arbejdspladser i området.
Zone 4	Zone 4 er endnu et boligområde, 'Gadekæret', med en kombination af lejligheder og rækkehuse. I den nordlige del af område ligger Omsorgscentret Kærbo hvortil ca. 150 medarbejdere er tilknyttet. Zonen afgrænses af Ishøj Parkvej, Ishøj Stationsvej, Ishøj Blvd. og Sættergården.
Zone 5	Zone 5 er den centrale zone i Ishøj by. I zonen ligger Ishøj Bycenter med flere indkøbsmuligheder, detailhandel og kulturelle tilbud (bl.a. bibliotek og svømmehal). Zonen afgrænses af jernbanen (Ishøj station), Stenbjerggårds Allé, Ishøj Blvd. og Ishøj Stationsvej.
Zone 6	Zone 6 består af en række boligblokke med lejligheder i ejerforeningen 'Ishøj Centrum'. Der er en række mindre butikker og detailhandel fordelt i området i stueetageniveau. Zonen er placeret tæt på station og afgrænses af Vejlebrovej, Ishøj Strandvej og Ishøj Stationsvej.
Zone 7	Zone 7 består ligeledes hovedsageligt af boligblokke med lejligheder knyttet til boligforeningen 'Vildtbaneستن'. Zonen afgrænses af Vildtbanevej, Gilbrovej, jernbanen og Ishøj Stationsvej.
Zone 8	Zone 8 indeholder ligesom de fleste andre zoner mange boliger. Der er dog en større variation mellem boligtyperne i denne zone. Mod syd langs Gildbrovej, er



der boligblokke med lejligheder mens den nordlige del af zonen består af parcelhuse ved Tranebakken. I den sydøstlige del ligger Gildbroskolen. Zonen afgrænses af Gilbrovej, jernbanen, Vildtbanevej og markerne nord for Tranebakken.

Zonerne er inddelt sådan at parkeringsarealerne i zonen primært vil betjene parkanter til aktiviteterne i zonen. Foruden zoneinddelingen viser Figur 1 alle offentlig tilgængelige parkeringspladser, både parkeringsanlæg og kantstensparkering.

### 3 Parkeringsudbud

Der er foretaget en kortlægning af det nuværende parkeringsudbud, som giver et overblik over det samlede antal parkeringspladser i de større sammenhængende boligområder med centrale parkeringsfaciliteter og centerområdet i bymidten. Parkeringsarealerne er kortlagt ved hjælp af en kombination af registreringer af restriktioner og særlige forhold 'on-site' og optælling på Google Maps og danske ortofoto.

Figur 2 angiver antal parkeringspladser på de enkelte parkeringsarealer i de 8 valgte zoner i Ishøj by. Figuren kan ses i større udgave i bilag.



Figur 2: Antal parkeringspladser på de i alt 105 opgjorte parkeringsarealer i Ishøj by

Tabel 1 viser antallet af parkeringspladser indenfor hver af de 8 zoner. Sammenlagt er der et parkeringsudbud på 6.327 pladser i de 8 zoner. Den største enkeltliggende parkeringsplads, er parkeringskælderen under Bilka, hvor der er adgang til 540 pladser.

Zone	Antal parkeringspladser
1	335
2	1720
3	770
4	598
5	961
6	792
7	896
8	255
<b>Sum</b>	<b>6.327</b>

Tabel 1: Antal parkeringspladser i de 8 analysezoner

### 3.1 Restriktioner

Parkeringsarealerne i det undersøgte område i Ishøj by har mange forskellige restriktioner. I zone 1-6 er langt de fleste parkeringspladser underlagt en form for tidsrestriktion eller anden form for restriktion (fx beboerparkering). I zone 7 og 8 er der ingen restriktion på parkeringsarealerne.

I flere af zonerne, kræves en parkeringstilladelse udstedt af boligselskaberne gennem det parkeringsselskab, der varetager parkeringskontrol på pladserne. Parkeringsselskaberne der varetager kontrollen med pladserne i Ishøj er bl.a. ParkZone A/S, Q-Park A/S, City Parkeringsservice A/S og DinParkering A/S.

Da parkeringsarealerne varetages af mange forskellige selskaber, er der også store forskelle i de restriktioner der findes ved de enkelte p-arealer. Restriktionerne er inddelt i 11 overordnede kategorier, der viser den primære restriktion på parkeringspladsen:

- Ingen restriktion
- Blandede p-restriktioner
- Parkering i 1 time
- Parkering i 2 timer
- Parkering i 3 timer
- Parkering i 1 time eller med særlig tilladelse
- Parkering i 2 timer eller med særlig tilladelse
- Parkering i 3 timer eller med særlig tilladelse
- Parkering kun med særlig tilladelse
- Pendlerparkering
- P-licens for gulplade køretøjer påkrævet
- Parkering forbeholdt beboere

Figur 3 viser en oversigt over de restriktioner der er i de undersøgte områder i Ishøj by.



Figur 3: Oversigt over eksisterende parkeringsrestriktioner i Ishøj by

Restriktionerne på parkeringsarealerne er flere steder meget specifikke og er skiltet på en uensartet måde. Figur 4 og figur 5 viser to eksempler på dette.

På figur 4 er der to forskellige restriktioner hhv. mod venstre og mod højre for skiltene på billedet (parkeringsareal ved Ishøj Station) selvom området er én sammenhængende plads, hvilket kan bidrage til stor forvirring hos den enkelte parkant (er denne uopmærksom på forskellene i restriktionerne kan det let føre til en kontrolafgift). På figur 5 er restriktionen skiltet på en anden måde, da arealet kontrolleres af et andet parkeringsselskab (parkeringsareal langs Stenbjerggårds Allé).

Disse eksempler viser, hvordan skiltningen i Ishøj kan skabe forvirring for parkanter, der ikke er stedkendt.



Figur 4: Varierende restriktioner på et sammenhængende parkeringsareal ved Ishøj station (ParkZone)



Figur 5: Parkering kun tilladt for kassevogne står med småt på skilt overfor svømmehallen (DinParkering)



## 4 Belægning af parkeringsarealer

Ishøj Kommune har ønsket en kortlægning af den faktiske udnyttelse af eksisterende parkeringsarealer i Ishøj by. Derfor er der gennemført en manuel registrering af parkeringsbelægningen på de kortlagte arealer i de 8 udvalgte zoner. Denne registrering er udført i perioder, hvor der forventes en høj belægning på parkeringsarealerne – hhv. eftermiddag/aften på en hverdag og tidlig eftermiddag på en lørdag. Idet der primært er tale om boligområder uden detailhandel, er der udvalgt perioder, hvor det forventes at belægningsgraden vil være højest, idet det er tidsrum, hvor beboerne forventes at være hjemme.

Konkret er registreringen gennemført ved at tælle antal parkerede køretøjer på de enkelte parkeringspladsen hver time inden for registreringsperioden (også de køretøjer der måtte være parkeret ulovligt eller umiddelbart ved siden af de afmærkede arealer er talt).

De parkerede køretøjer blev optalt i følgende perioder:

- Torsdag d. 21. marts
  - 17:00 – 18:00
  - 18:00 – 19:00
  - 19:00 – 20:00
- Lørdag d. 23. marts
  - 14:00 – 15:00
  - 15:00 – 16:00
  - 16:00 – 17:00

I forbindelse med kortlægningen af belægningsgraden, er der tildelt et unikt ID til de enkelte arealer for lettere at kunne omtale det enkelte areal. Figur 6 viser et oversigtskort med id på hvert p-areal.



Figur 6: Oversigtskort med id på parkeringsarealer

#### 4.1 Belægningsgrader for en hverdagsaften

Torsdag d. 21. marts blev belægningen, som nævnt, registreret i perioderne 17-18, 18-19, 19-20. I alle perioderne, var belægningen af arealerne generelt nogenlunde ens med nogle enkelte afvigelser – særligt ved bymidten (zone 5).

Belægningsgraden på parkeringsarealerne i den seneste periode kl. 19-20, hvor belægningen er størst tæt på boligområderne, er vist på figur 7. Det fremgår, som forventet, at belægningsgraden er lav ved bycentret, men høj lokalt omkring boligområderne. I de store boligområder (zone 2, 3, 4 og 7) er belægningsgraden på de fleste arealer 60-90 %. Dette er umiddelbart et tegn på at antallet af parkeringspladser dækker parkeringsbehovet til boligerne i aften- og nattetimerne, da der stadig er ledig kapacitet. På enkelte områder, hvor belægningsgraden er over 90 %, kan det lokale parkeringsbehov være større end antallet af pladser, da erfaringer siger at ved en belægningsgrad på 90 eller højere, vil der være trafikanter, som afsøger pladser i andre zoner, eller som parkerer uden for zonen, hvis der er oplagte alternativer.

Boligområderne er dog også så store, at der inden for hver enkelt zone kan være større forskelle mellem de enkelte parkeringspladser. Restkapaciteten inden for den enkelte zone kan være vanskelig at udnytte, hvis det er mere nærliggende og med kortere gåafstand at parkere uden for zonen eller i en tilstødende zone.

Særligt areal 81 og 83 i zone 7 har meget høje belægningsgrader på hhv. 97 % og 98 % kl. 19-20 torsdag og der er her et tegn på et behov for flere parkeringspladser.

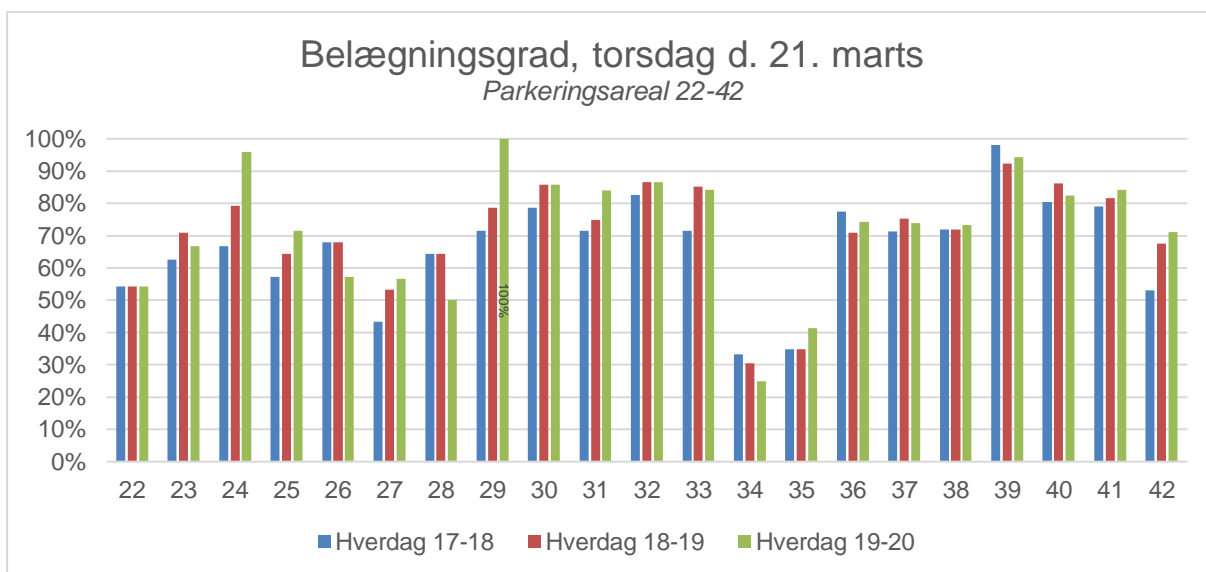
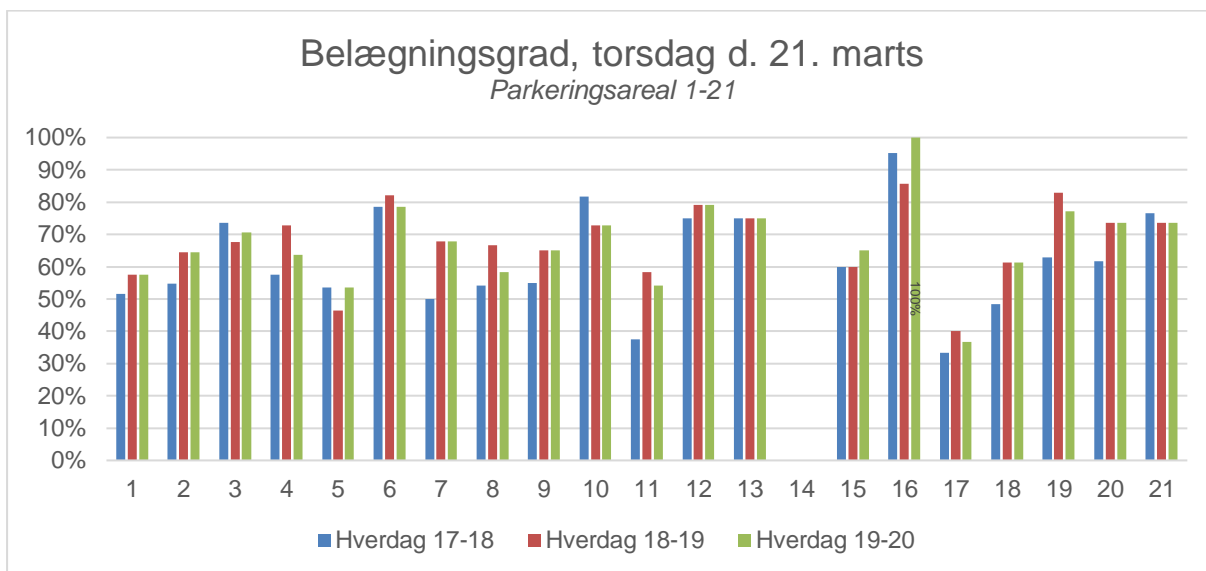
Kortet findes i større udgave som bilag, hvor der også kan findes kort for de øvrige to periode 17-18 og 18-19.

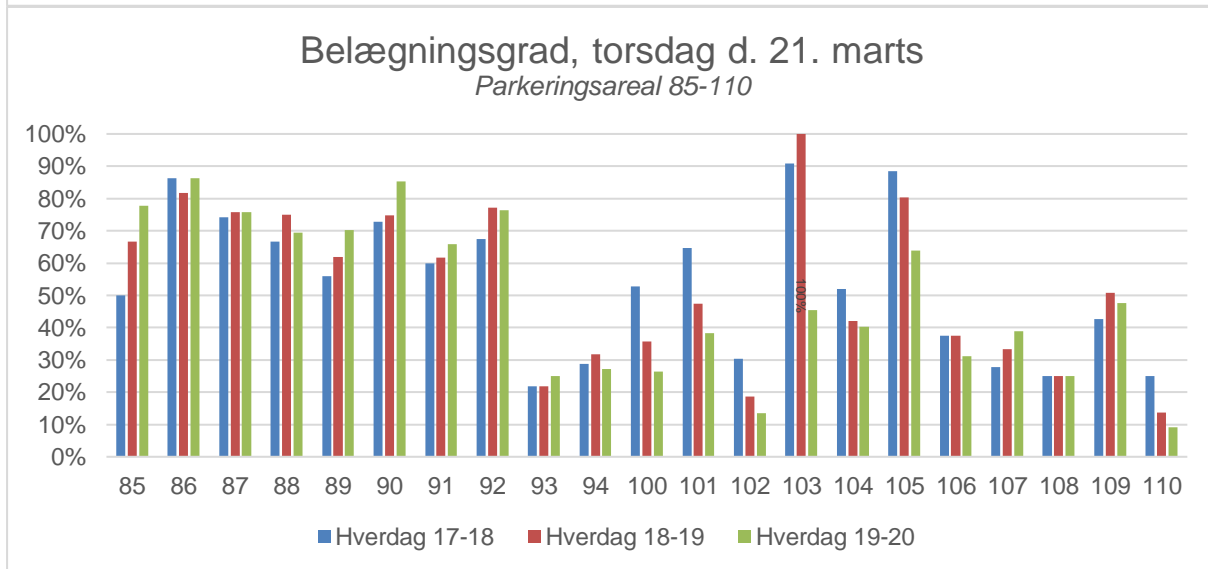
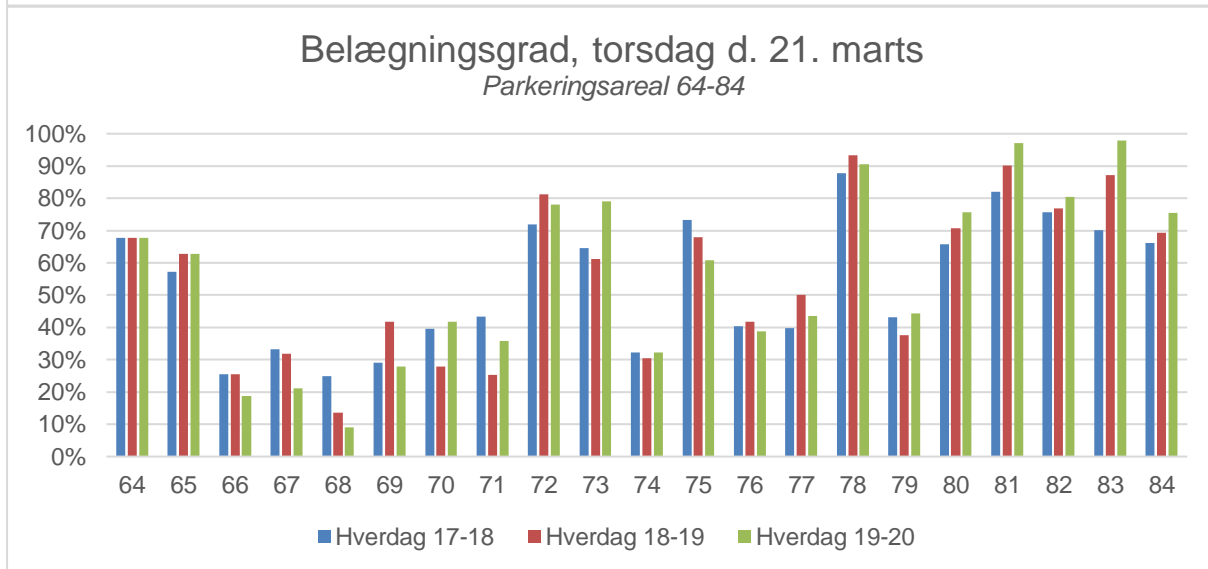
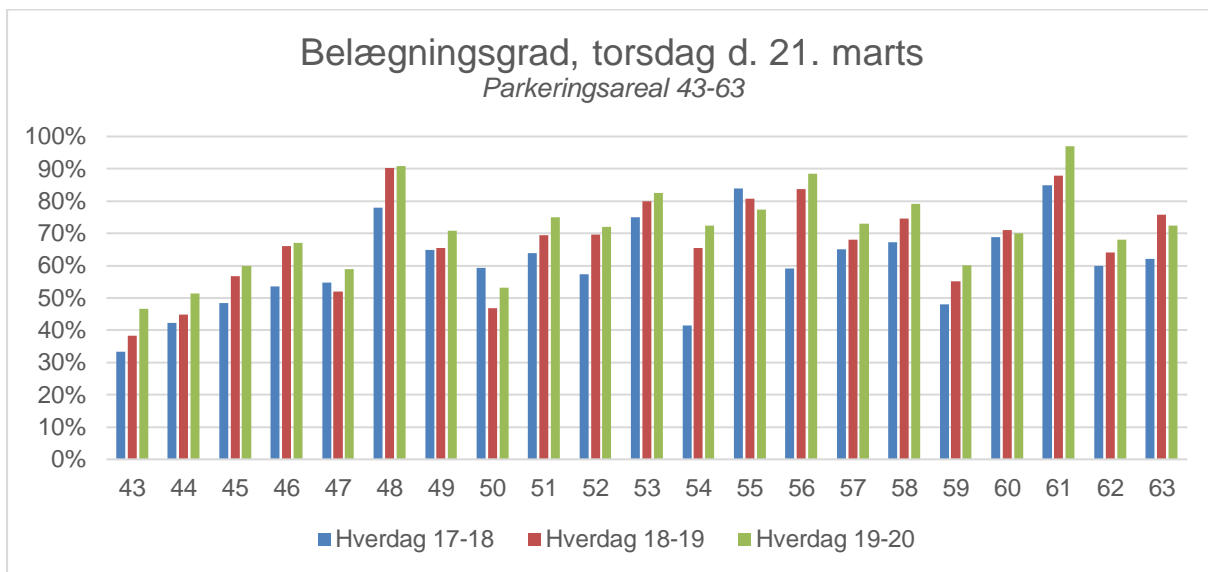


Figur 7: Belægningsgrad på parkeringsarealer i Ishøj by kl. 19-20 torsdag d. 21. marts

#### 4.1.1 Detaljeret opgørelse af belægningsgrader på de enkelte områder

På de følgende figurer vises den registrerede belægningsgrad på de enkelte parkeringsarealer i de tre perioder, der blev registreret torsdag aften. Tabellerne kan med fordel sammenholdes med kortet vist på figur 6.







## 4.2 Belægningsgrader for en lørdag eftermiddag

Lørdag d. 23. marts blev belægningen registreret i perioderne 14-15, 15-16, 16-17. Ligesom det var tilfældet om torsdagen, var der kun forholdsvis små variationer i belægningen af parkeringspladserne mellem de tre perioder – igen med undtagelse af centerzonen (zone 5), hvor belægningen var størst i den første periode kl. 14-15.

Belægningsgraden på parkeringsarealerne i den første periode kl. 14-15, er vist på figur 8. Det fremgår at belægningsgraden er høj ved bycentret omkring zone 5 og generelt lavere i boligområderne. Der er dog fortsat mange ledige pladser i parkeringskælderer under Bilka i zone 5, hvor belægningsgraden kun er 33 %. Dette tyder på at trafikanter der skal til funktionerne i bycentret først optager pladserne på terræn foran centret, før de søger ned i parkeringskælderer ved Bilka. Ydermere er der en tidsbegrænsning under Bilka, mens der er fri parkering på arealerne foran Bilka med hhv. 86 % og 89 % belægning (areal 104 og 105 på figur 6).

Belægningsgraderne er generelt lavere lørdag eftermiddag end torsdag aften – og det tyder på at parkeringsbehovet dækkes af de eksisterende p-pladser om lørdagen. Omkring bycentret kan der dog være et behov for flere pladser uden tidsrestriktioner.

I forbindelse med registreringen, blev det observeret at der var forholdsvis mange varebiler og mindre lastbiler parkeret på flere arealer. Særligt kan areal 81 langs Gildbrostien nord for Bilka og areal 93 tæt ved Gildbroskolen nævnes.

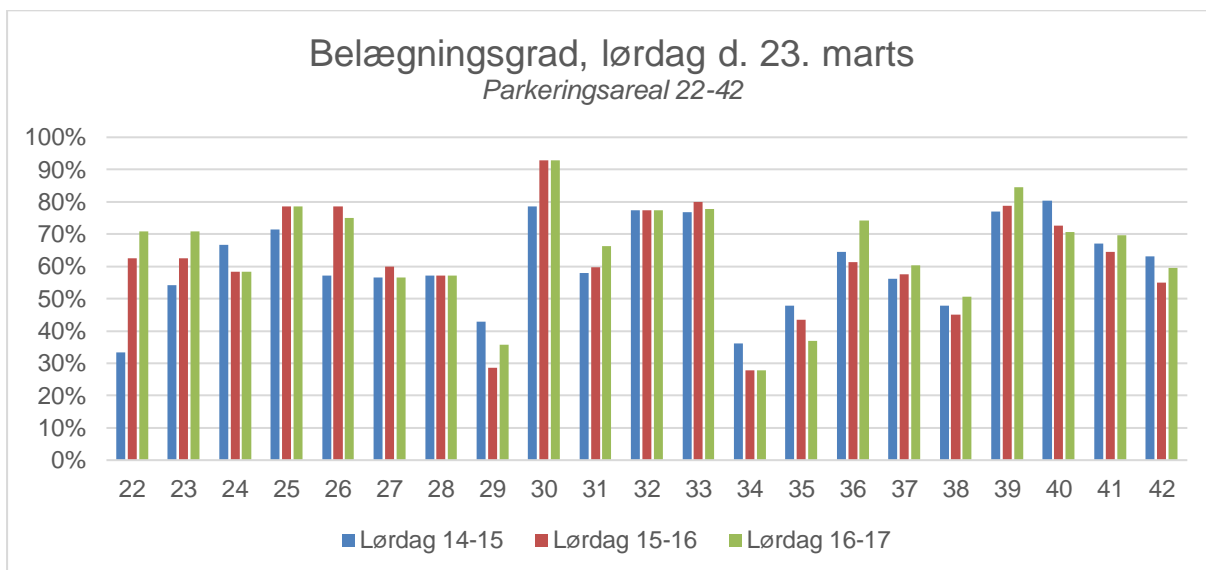
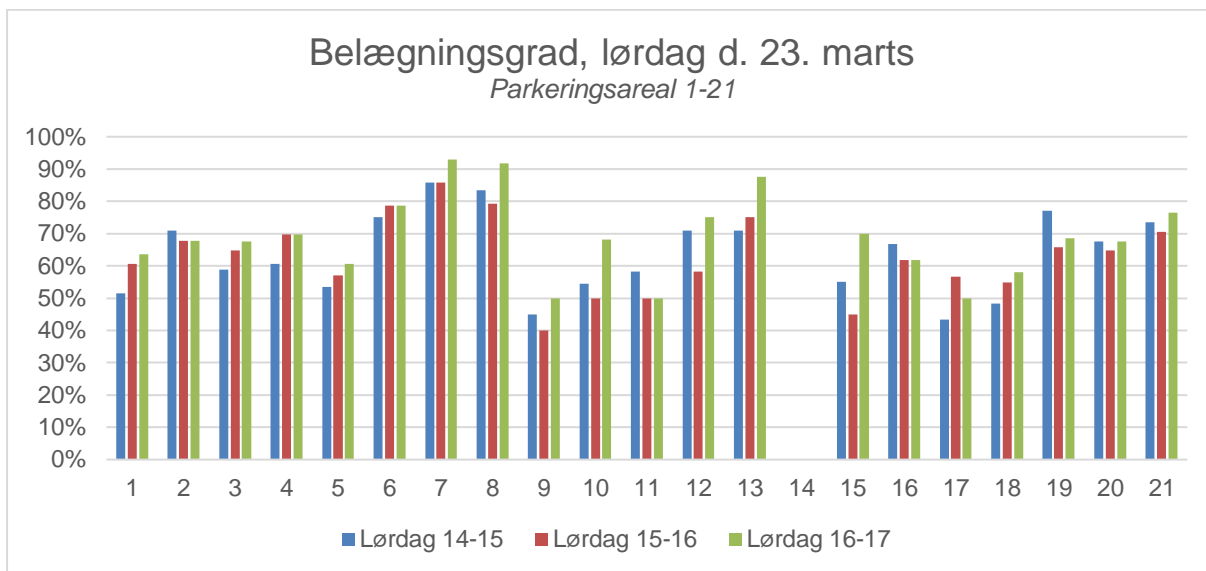
Kortet findes i større udgave som bilag, hvor der også kan findes kort for de øvrige to periode 15-16 og 16-17.



Figur 8: Belægningsgrad på parkeringsarealer i Ishøj by kl. 14-15 lørdag d. 23. marts

#### 4.2.1 Detaljeret opgørelse af belægningsgrader på de enkelte områder

På de følgende figurer vises den registrerede belægningsgrad på de enkelte parkeringsarealer i de tre perioder, der blev registreret lørdag eftermiddag. Figurerne kan med fordel sammenholdes med kortet vist på figur 6.





## 5 Besigtigelse

I forbindelse med registreringen blev bestemte områder i de tilgrænsende arealer til zonerne efter aftale med Ishøj Kommune observeret ift. ulovlig parkering langs vejen. Ishøj Kommune har tidligere fået henvendelser om køretøjer, der holder langs vejen på Pilegårds Vænge nordvest for zone 4 og langs Tranebakken i den nordlige del af zone 8.

### Pilegårds Vænge

Pilegårds Vænge er skiltet med standsning forbudt – og der var ingen køretøjer der holdt ulovligt parkeret langs vejen i registreringsperioden, hverken torsdag eller lørdag. Der blev observeret en forholdsvis stor andel af parkerede køretøjer med gule plader på de interne veje ved boligerne. Dette kan skyldes, at det ikke er tilladt for gulplade køretøjer at parkere på arealerne ved 'Gadekæret' (Zone 4) uden en parkeringslicens hertil, eller at beboere i området benytter firmabil til og fra arbejde. Der var dog stadig mange ledige parkeringspladser i området og det vurderes derfor ikke som problematisk på de to dage.



Figur 9: En taxa og en varebil er parkeret på de interne veje ved Pilegårds Vænge

### Tranebakken

Vildtbanevej nord for Gildbrovej og Tranebakken er skiltet med parkering forbudt i rabatten langs vejene. Dette forbud blev flere steder brudt både torsdag og lørdag, hvilket dog sandsynligvis skyldes et større vejarbejde, der var i gang i området på registreringsdagene. Dette gjorde det svært for beboere at komme ind til parkeringspladserne i tilknytning til boligområdet. Der blev registreret 1-4 ulovligt parkerede køretøjer i hver tidsperiode både torsdag og lørdag.



Figur 10: 3 køretøjer holder ulovligt parkeret langs Tranebakken



## 6 Parkeringsbehov

Det reelle parkeringsbehov kan være vanskeligt at opgøre præcist. De opgjorte belægningsgrader på en hverdagsaften og i weekenden, som vist i afsnit 4, kan give en indikation af hvorvidt parkeringskapaciteten er opbrugt. Belægningsgraderne viser dog et øjebliksbillede og er ikke nødvendigvis et udtryk for den situation, der normalt opleves i områderne.

For at kvalificere pointerne fra afsnit 4, er der gennemført en beregning af det teoretiske behov for parkeringspladser på baggrund af antal arbejdspladser og boliger i hver zone. Derudover er det teoretiske behov sammenholdt med kommunens nuværende parkeringsnorm.

### 6.1 Boliger, arbejdspladser og bilejerskab

Ishøj Kommune har leveret data om antal boliger og bilejerskab i de undersøgte zoner. Antal arbejdspladser i zonerne er udtrukket fra CVR registeret.

Boliger, arbejdspladser og bilejerskab er summeret for hver af de 8 zoner som vist i tabel 2. Dette er efterfølgende anvendt som input til beregningen af parkeringsbehovet.

Zone	1	2	3	4	5	6	7	8	Sum
Arbejdspladser	448	418	87	218	768	73	75	148	2.235
Boliger	149	2.160	512	760	180	563	1211	189	5.544
Bilejerskab (bolig)	167	1.409	627	504	121	352	732	176	3.967

Tabel 2: Antal arbejdspladser og boliger samt antallet af biler, der ejes af beboere i de enkelte områder

Ved udregning af bilejerskabet er der regnet med en gennemsnitlig bilejerskab på 2,2, hvis der i den pågældende zone er oplyst, at der er husstande med mere end 1 bil.

### 6.2 Beregnet parkeringsbehov

Parkeringsbehovet for boliger kan udregnes simpelt gennem bilejerskabet, idet én bil kræver én parkeringsplads. Der er tillagt 10 % til bilejerskabet for også at tage højde for besøgende. Parkeringsbehovet er fordelt på 3 perioder af døgnet:

- Dag kl. 07-17
- Aften kl. 17-22
- Nat kl. 22-07

For parkering til boliger, antages det at 20 % af det fundne behov er aktiveret om dagen, 80 % aften og 100 % om natten.

Parkeringsbehovet for arbejdspladser kræver en mere specifik beregning. Antallet af arbejdspladser i zonerne er fordelt på 9 erhvervssektorer. Til hver af de 9 sektorer, er antallet af bilture pr. døgn beregnet ved at gange antal arbejdspladser med en turratefaktor. Parkeringsbehovet er herefter udregnet på baggrund af antal parkeringsoperation (2 ture skaber 1 p-operation) og en antagelse om hvor stor udskiftning der er for parkering knyttet til de enkelte sektorer. Ligesom for boliger, er det angivet, hvor stor en del af p-aktiviteten der sker hhv. dag, aften og nat.

De 9 sektorer samt den forventede aktivitet er angivet i tabel 3.

Sektor ID	Branche	Aktivitet (dag)	Aktivitet (aften)	Aktivitet (nat)
1	Uddannelse og børnehaver	100%	10%	0%
2	Sundhed og personlig pleje	100%	10%	0%
3	Restauranter, biografer, sport	50%	80%	0%
4	Offentlig kontor	100%	10%	0%
5	Privat kontor	100%	10%	0%
6	Supermarked, indkøb	50%	80%	0%
7	Detailhandel	100%	20%	0%
8	Industri, transport, værksted, engroshandel	100%	10%	0%
9	Landbrug, ressourcer, konstruktion	100%	10%	0%

Tabel 3: De 9 arbejdssektor-id'er og den forventede aktivitet fordelt på periode af døgnet

Det beregnede parkeringsbehov er vist i tabel 4. Det eksisterende antal parkeringspladser fremgår ligeledes af tabellen – og perioden med det højest beregnede parkeringsbehov er markeret med rødt for hver zone.

Zone	1	2	3	4	5	6	7	8	Sum
Eksisterende parkeringspladser	335	1.720	770	598	961	792	896	255	6.309
Parkeringsbehov Dagsperiode, kl. 07-17	84	1.000	260	513	946	156	294	349	3.575
Parkeringsbehov Aftenperiode, kl. 17-22	222	1.429	572	490	558	347	661	186	4.359
Parkeringsbehov Natperiode, kl. 22-07	184	1.550	690	554	134	387	805	194	4.364

Tabel 4: Eksisterende antal parkeringspladser og beregnet parkeringsbehov fordelt på de 3 perioder

Beregningen viser, at det nuværende antal af parkeringspladser er tilstrækkeligt til at dække parkeringsbehovet i den 'værste' periode i samtlige zoner, med undtagelse af zone 8. Dog er parkeringsbehovet tæt på antallet af p-pladser i flere zoner. I zone 2, 4 og 5 er det beregnede behov over 90 % af antallet af pladser.

Det bemærkes at:

- I zone 1 er der kun medtaget ansatte i sektor 6 (supermarked, indkøb), da parkeringsarealer til de øvrige arbejdspladser i zone 1 ikke har indgået i analysen.
- I zone 5 er antal årsværk anvendt frem for det totale antal ansatte pga. en stor andel af deltidsansatte.
- I zone 8 er der fratrukket 80 boliger og 80 biler fra beregningen, da boligområdet ved Traebakken har parkering ved egen bolig og disse p-pladser ikke indgår i analysen.

### 6.3 P-norm i Ishøj Kommune

Ishøj Kommune anvender en p-norm, der foreskriver antallet af parkeringspladser der skal udlægges til nye boliger og nye arbejdspladser. P-normen er senest revideret i Kommuneplan 2014.

I Ishøj Kommune foreskriver p-normen, at der inden for det stationsnære område, skal reserveres minimum 1 parkeringsplads pr. bolig. Inden for stationsnære kerneområder skal der tilsvarende

reserveres 0,8 parkeringspladser pr. bolig. I områder der ikke er stationsnære, skal der reserveres mindst 1,5 parkeringsplads pr. bolig.

Zone 3 anses ikke at være stationsnær, zone 5, 6 og 7 anses for at være inden for det stationsnære kerneområde, mens de øvrige zoner anses for stationsnære.

For erhverv angiver P-normen for kommunen, at der i forbindelse med nybyggeri skal udlægges parkeringsareal svarende til 1 parkeringsplads for hver 50 m<sup>2</sup> bruttoetageareal. Antal etagekvadratmeter er udregnet i hver zone ud fra antal arbejdspladser og forventet etageareal pr. arbejdsplads.

Tabel 5 viser antallet af parkeringspladser, der bør være i det enkelte område baseret på kommunens p-norm.

Zone	1	2	3	4	5	6	7	8	Sum
Total (p-norm)	185	2.623	875	871	793	533	1.046	341	6.867
Boliger (p-norm)	149	2.160	768	760	144	450	969	189	5.189
Erhverv (p-norm)	36	463	107	111	649	83	77	152	1.677

Tabel 5: Antal parkeringspladser beregnet efter kommunens p-norm

I zonerne 1, 5 og 6 findes der i dag flere parkeringspladser (tabel 4) end beregnet på baggrund af p-normen (tabel 5). Disse zoner er kendetegnet ved at indeholde en del handel og andet erhverv. I de øvrige zoner, der primært er boligzoner, er der færre eksisterende parkeringspladser end det som p-normen foreskriver.

## 7 Løsningsmuligheder

Parkeringspolitikken er et vigtigt styringsmiddel for kommunerne til at regulere trafikken omfang og sammensætning, idet der er en sammenhæng mellem parkeringsrestriktioner og transportmiddelvalg. Kommunerne har typisk følgende styringsmidler:

- Begrænsning af parkeringsudbud
- Parkeringsafgifter
- Tidsbegrænsning
- Licenser
- Maksimums- og minimumskrav
- Kontrol

Når der er tale om offentligt ejede pladser kan kommunerne regulere udbuddet. Parkeringsafgifter, tidsbegrænsning og betalingsparkering er de mest anvendte, mens licensordninger primært benyttes i de større byer. I Ishøj vurderes det særligt relevant at arbejde med p-normer for nybyggeri, herunder vurdere muligheder for at p-pladserne kan udnyttes til flere formål.

Da en stor del af p-pladserne i Ishøj er private – eksempelvis i boligforeningerne og i bycenteret er det begrænset, hvad kommunen har af muligheder her for at påvirke parkeringsstrategien.

### 7.1 P-normer

Gennem p-normer fastlægges retningslinjer for, hvor mange parkeringspladser et givet område med en given sammensætning af byfunktioner skal have. Kravene kan være differentierede fra by-

del til bydel, men oftest anvendes de samme krav for hele byen uafhængig af lokalisering eller tilgængelighed med fx kollektiv transport. Normalt er der tale om minimumskrav, som en bygherre pålægges at opfylde for at sikre, at det omgivende område ikke bliver oversvømmet med uønskede parkerede biler. Minimumsregler er normalt meget rummelige. Man kan også anvende maksimumskrav, hvis man ønsker at begrænse trafikken til og fra området. Det er sjældent maksimumskravene tages i anvendelse i Danmark, men et eksempel er parkeringskravene i Ørestaden. Ishøj Kommunes p-normer for boliger skelner mellem boligtype og geografi, så p-normen er lavere i de stationsnære områder og i det stationsnære kerneområde.

Boligtyper	P-norm – minimum
Åben lav boliger	2 pladser pr bolig – egen grund
Tæt-lav boliger	1½ plads pr bolig
Etageboliger	1½ plads pr bolig
Etageboliger i det stationsnære område	1 plads pr bolig
Etageboliger i det stationsnære kerneområde	0,8 plads pr bolig

Erfaringer fra andre kommuner viser, at der uanset beliggenhed kan være væsentlige forskelle i parkeringsbehov for almenyttige boliger og for ejerboliger. Da der stilles de samme krav til nybyggeri kan det få den konsekvens at der etableres for mange p-pladser ved nye almenyttige boligbyggerier. En løsning her vil være at arbejde med differentierede parkeringskrav, som bedre afspejler parkeringsbehovet for de konkrete byggerier.

For erhvervsbyggeri er der en fast minimumsnorm på 1 plads pr 50 m<sup>2</sup>. Dette kan i nogle områder være for lidt i forhold til parkeringsbehovet. Da der er tale om minimumsnormer betyder det, at virksomhederne har mulighed for at udlægge flere pladser og reelt set for mange p-pladser ift. den konkrete funktion. Minimumsnormer kan dermed modarbejde visionen om at øge brugen af kollektiv trafik, gang og cykling.

Faste parkeringskrav baseret på parkeringsbehov i de konkrete områder og kommunens politiske visioner kan være en mulighed.

## 7.2 P-fonde: Fordele og ulemper, herunder 5-års reglen

Parkeringsfonden er en ordning som bygherrer indbetaler til i tilfælde af, at de ikke kan etablere de påkrævede parkeringspladser jf. p-normen på egen grund. Midlerne i P-fonden går til at etablere yderligere offentlige parkeringspladser, som den enkelte virksomhed eller boliger i stedet vil kunne benytte. Parkeringspladserne skal etableres inden for en femårig periode, hvilket giver mulighed for at samle midlerne i P-fonden, så det er muligt at etablere flere parkeringspladser samtidigt. Etableres parkeringspladserne ikke inden for den femårige periode skal de indbetalte midler refunderes til bygherren.

I praksis har det vist sig at være vanskeligt at indsamle tilstrækkelige midler inden for en 5-års periode, hvilket har fået den konsekvens, at der ikke er opført p-anlæg for p-fondens midler, og ordningen kommer således ikke til sin ret. Derfor må det anbefales, at proceduren for den P-fonden gentænkes.

## 7.3 P-huse og p-kældre

Et parkeringshus optager mindre plads end terrænparkering og frigiver plads til andet byggeri og mulighed for bedre bykvalitet. Parkeringsanlæg under terræn kan bidrage til et fredeligt bymiljø med plads til leg og ophold og dermed give mulighed for større kvalitet i byrummene. Til forskel fra terrænparkering og parkeringshuse medregnes anlæg under terræn ikke i det bebyggede areal og



levner derfor mere plads til bebyggelse. Parkeringsanlæg under terræn anses for attraktive og mulighed for parkering under terræn kan derfor øge byggeretsprisen på grunde, der sælges til opførelse af relativt dyre lejligheder.

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>

Anlæg af parkering i anlæg i konstruktion – p-hus eller underjordisk anlæg, vurderes som en relevant mulighed i omdannelsesområdet, da det kan frigøre plads i terræn til andre formål. Samtidig vil der være tale om et bredere sammensat parkeringsbehov, da der både er boliger, erhverv, handel og kultur i området.

Et eksempel på, hvor det i Ishøj kunne være relevant at etablere et p-hus ville være i Vejleåparken idet der er registreret relativt høj belægning af de interne pladser i gårdrummet.

#### **7.4 P-kontrol**

En parkeringspolitik succes afhænger af en effektiv parkeringskontrol. I byer uden eller med mangelfuld kontrol ses hyppigt, at op til halvdelen af parkeringen foregår i strid med de gældende parkeringsregler. Parkeringskontrollen kan administreres og udføres af politiet, kommunale parkeringsvagter, private parkeringsvagter eller en kombination af disse.

Ishøj har pt. ikke kommunale parkeringsvagter og det er alene Politiet, som kan udføre parkeringskontrol. Gennem registreringerne er der ikke konstateret markante overtrædelser af parkeringsreglerne med uhensigtsmæssig parkering.

Parkeringskontrol kan dog være relevant i forbindelse med særlige events, da ulovlig parkering kan give problemer i forhold til trafiksikkerhed og fremkommelighed i områderne.

Det anbefales at tage kontakt til boligselskaberne i forhold til at skaffe overblik over de forskellige parkeringsordninger, licenser og kontrol. En dialog vil også kunne afklare i hvilket omfang boligselskaberne er udfordret af uvedkommende parkering.

#### **7.5 Dobbeltudnyttelse**

Grundtanken bag dobbeltudnyttelse er, at der, afhængig af sammensætningen af funktionerne i et område, kan opnås en reduktion af det samlede behov for parkeringspladser, idet eksempelvis boligparkering typisk foregår i aften- og nattetimerne samt i weekenden, mens erhvervsparkering typisk er i dagtimerne på hverdage mellem kl. 8.00 og 17.00.

Parkeringsbehovet kan reduceres med en faktor hvis der er en blanding af forskellige funktioner i et område. Disse reduktionsfaktorer fremgår af tabel 6. Reduktionsfaktoren kan ganges på det parkeringsbehov, som er opgjort ved addering af de angivne arealanvendelsers maksimale parkeringsbehov. Dette er dog kun gældende for parkeringsarealer, der servicerer flere anvendelser, og som derfor giver mulighed for dobbeltudnyttelse. Reduktionsfaktorernes størrelse afhænger af, hvordan funktionerne kombineres med hinanden samt andelen af hhv. boliger og kontorer.

---

<sup>1</sup> "Parkering og bykvalitet – Inspirationshæfte", Realdania By, 2014

<b>Blandet bolig og kontor</b>		<b>Blandet bolig og butikker</b>		<b>Blandet kontor og butikker</b>	
Andel bolig	Red. Faktor	Andel bolig	Red. Faktor	Andel kontor	Red. Faktor
0	1	0	1	0	1
0.1	0.95	0.1	0.97	0.1	0.90
0.2	0.89	0.2	0.94	0.2	0.81
0.3	0.84	0.3	0.91	0.3	0.81
0.4	0.78	0.4	0.88	0.4	0.84
0.5	0.73	0.5	0.86	0.5	0.87
0.6	0.70	0.6	0.84	0.6	0.90
0.7	0.72	0.7	0.81	0.7	0.92
0.8	0.81	0.8	0.81	0.8	0.95
0.9	0.9	0.9	0.9	0.9	0.98
1	1	1	1	1	1

Tabel 6: Reduktionsfaktorer ("Red.") der ganges på det samlede parkeringsbehov, hvis der er mulighed for dobbeltudnyttelse. Baseret på "Parkeringsbehov", Rambøll for Vejdirektoratet (2009)

Dobbeltudnyttelse er mest hensigtsmæssigt ved større samlede parkeringsanlæg, da det herved er muligt at minimere risikoen for, at enkeltfunktioner med en efterspørgsel, der afviger lidt fra det forventede vil give anledning til overbelægning.

De umiddelbare muligheder for dobbeltudnyttelse vil være i omdannelsesområdet, hvor der er tale om blandede funktioner, som efterspørger parkering på forskellige tidspunkter af døgnet.

En anden mulighed er at bringe parkering i bycenteret, herunder Bilkas parkeringsanlæg, i spil. Dette er dog udfordret af lange gangafstande fra parkeringshuset til de nærmeste boligområder.

## 7.6 Mobilitetsstrategi og parkering

Det skal pointeres at en parkeringsstrategi bør ses i en sammenhæng med en overordnet mobilitetsstrategi, idet en henholdsvis restriktiv eller lempelig parkeringsnorm, kan definere graden af brug af alternative transportformer.

I flere kommuner arbejdes med lokalplaner, typisk for byomdannelsesområder, hvor en del af den udlagte parkering reserveres delebiler. På denne måde reduceres det samlede udlæg af parkeringsarealer.

Firmaordninger, hvor flere firmaer deler lejebiler, kendes fra bl.a. Ørestad i København. Alt efter ordningernes udformning kan firmaerne samlet klare sig med færre biler, og medarbejderne kan evt. bruge bilerne uden for arbejdstiden.

## 8 Opsummering af problematikker og løsningsmuligheder i hver zone

I dette afsnit, opsamles og diskuteres zone for zone resultater fra registreringen af belægning, beregningen af parkeringsbehov og eksisterende parkeringsnorm. Her medtages ligeledes specifikke problemstillinger vedrørende parkeringsforhold i zonen.

Den overordnede vurdering af problemstillingerne inden for det registrerede område, er at der samlet set er tilstrækkelig parkeringskapacitet i de enkelte zone, dog med lokale udfordringer, hvor kapaciteten er fuldt udnyttet eller ikke tilstrækkelig ved specielle arrangementer. Set i dette lys, er der ikke behov for etablering af nye parkeringsfaciliteter, men en bedre udnyttelse af den eksisterende kapacitet.

En bedre dobbeltudnyttelse kan opnås ved evt. at dedikere centrale pladser til erhvervskøretøjer, evt. i tidsrummet fra 18-8.00 evt. suppleret med faciliteter for cykelparkering mm, hvilket kan flytte erhvervskøretøjerne ud af boligområderne og frigive parkeringspladser til beboernes private køretøjer.

Ligeledes bør der gennem dialog med de respektive boligforeninger sikres, at parkeringsrestriktionerne harmoniseres evt. med fleksible beboerlicenser til flere områder, således at p-pladserne kan udnyttes mere hvor der er ledig kapacitet.

### 8.1 Zone 1

#### Problematikker

De højst målte belægningsgrader findes på parkeringsarealerne omkring den sydlige del af boligområdet, hvor belægningsgraden er ca. 60-70 % på en hverdagsaften og 50-70% på en lørdag. Der blev observeret 4-7 parkerede biler uden for parkeringsarealerne langs med Fasanskellet syd for parkeringspladsen ved Netto. Belægningsgraden for hele zonen er 35-45 %, hvilket skyldes mange ledige parkeringspladser ved Lidl og Netto.

Infoboks: Zone 1	
Arbejdspladser	448
Boliger	149
Bilejerskab	167
Eks. parkeringspladser	335
Maks periode	Aften
Teoretisk parkeringsbehov	222
P-norm	185

Kommunen har modtaget henvendelser fra beboere i zone 1 vedr. ulovlig parkering langs Industrivangen og Industriskellet samt på parkeringsarealerne tilknyttet boligområdet i syd. Dette blev ikke observeret under besigtigelsen. Det kan forventes at der foretages en del ulovlig parkering i forbindelse med særlige begivenheder – eksempelvis fredagsbøn i moskéen på Industrivangen eller større begivenheder i fælleshuset ved Fasanparken.

#### Løsningsmuligheder

Såfremt der er et stort problem vedr. ulovlig parkering i forbindelse med tilbagevendende begivenheder i området, kan det anbefales at kommunen går i dialog med hhv. moskéen og fælleshuset. Kommunen kan indstille til institutionerne om at deres medlemmer parkerer lovligt eller anvender alternative transportformer til området. En del af den ledige kapacitet ved parkeringspladserne omkring Lidl og Netto kan fx anvendes under disse begivenheder.

I forlængelse af dette kan der indføres parkeringskontrol i perioder, hvor der forventes ulovlig parkering, for at flytte parkeringen til lovlige pladser.

Der etableres i alt 241 nye boliger i zone 1, som bør indtænkes i parkeringssituationen ved at sikre et areal tæt på boligerne, som kan anvendes til parkering.

## 8.2 Zone 2

### Problematikker

Zone 2 er den største zone og indeholder mange mindre almene boliger (Vejleåparken). Dette betyder at der generelt er færre biler pr. bolig, hvilket også afspejler sig i et lavt bilejerskab (1.409 biler ift. 2.160 boliger).

Den gennemsnitlige belægningsgrad i zone 2 er 60-70 % både torsdag og lørdag, hvilket i princippet svarer til bilejerskabet. Der er dog lokale parkeringsarealer hvor belægningsgraden er meget høj (over 90 %) særligt torsdag. Dette tyder på at beboere i området helst vil holde tæt på deres bolig og at de har en lav villighed til at flytte fra det p-areal, der er tættest på boligen. Parkeringsarealet i midten af zonen ved centerområdet (Strandgården) er højt belagt både torsdag og lørdag. Her ligger nogle indkøbsmuligheder samt en børnehave.

Infoboks: Zone 2	
Arbejdspladser	418
Boliger	2160
Bilejerskab	1409
Eks. parkeringspladser	1720
Maks periode	Nat
Teoretisk parkeringsbehov	1550
P-norm	2623

### Løsningsmuligheder

Det vurderes, at de eksisterende parkeringspladser generelt godt kan dække behovet i zone 2. Der kan være enkelte lokale behov for flere parkeringspladser, særligt ved centerområdet og til dels i den sydvestlige del af zone 2. Disse behov kan indfries ved at inddrage en del af de grønne arealer eller ved at etablere parkeringspladser i flere niveauer. Dette anbefales dog ikke, da de tilstødende parkeringsarealer inden for en gangafstand på 150-300 meter med ledig kapacitet bør kunne anvendes i højere grad.

## 8.3 Zone 3

### Problematikker

Zone 3 består af parcelhuse – og bilejerskabet er større end antallet af boliger i denne zone. Dette betyder også, at behovet for parkeringspladser er større pr. bolig end fx i zone 2. Det teoretiske behov på 690 parkeringspladser dækkes også af det faktiske antal pladser på 770. Dette afspejles også i belægningsgraden, der er 60-70 % for hele zonen i de målte tidsperioder torsdag og lørdag. Lokalt er der enkelte områder med en belægningsgrad på 90-100 % torsdag aften.

Infoboks: Zone 3	
Arbejdspladser	87
Boliger	512
Bilejerskab	627
Eks. parkeringspladser	770
Maks periode	Nat
Teoretisk parkeringsbehov	690
P-norm	875

### Løsningsmuligheder

Såfremt beboere oplever problemer med at finde parkeringspladser på bestemte parkeringspladser foran deres boliger og det ikke skyldes andre beboere eller besøgende, kan der indføres regelmæssig parkeringskontrol ved de områder der kræver en parkeringslicens.

Der er umiddelbart ikke belæg for at etablere flere parkeringspladser i zone 3.

## 8.4 Zone 4

### Problematikker

Zone 4 består af lejligheder og tæt-lav byggeri (Gadekæret), hvilket også betyder at bilejerskabet er forholdsvist lavt. Det teoretiske parkeringsbehov er tæt på antallet af parkeringspladser, hvilket også afspejles i belægningsgraden. Belægningsgraden for hele zonen er 70-75 % torsdag aften og 60-65 % lørdag.

Infoboks: Zone 4	
Arbejdspladser	218
Boliger	760
Bilejerskab	504
Eks. parkeringspladser	598
Maks periode	Nat
Teoretisk parkeringsbehov	554
P-norm	871



Særligt torsdag er belægningsgraden på de vestlige parkeringsarealer høj (80-90 %). Den høje belægning og den forholdsvis lange afstand til øvrige parkeringsarealer i samme zone, kan betyde at nogle parkanter vil søge til andre nærliggende parkeringsarealer. Beboere i området har klaget over ulovligt parkerede køretøjer langs Pilegårds Vænge. Dette blev dog ikke observeret i registreringsperioderne.

### Løsningsmuligheder

Parkeringspladserne, der er reserveret til Omsorgscentret Kærbo, anvendes kun i begrænset grad om aftenen på hverdage, da belægningsgraden er 25-40 %. Disse parkeringspladser kan med fordel dobbeltudnyttes ved at tillade parkering for beboere i Gadekæret i aften- og natteperioden (fx fra kl. 17 til kl. 8). Dette vil kræve en dialog og tilladelse fra Kærbo.

## 8.5 Zone 5

### Problematikker

Zone 5 indeholder Ishøj Bycenter, der er den zone med flest arbejdspladser. Der er mange parkeringspladser tilknyttet til zone 5, da der både er ca. 400 parkeringspladser på terræn samt over 500 parkeringspladser i parkeringshuset under Bilka.

Belægningsgraden for hele zonen er meget varierende. Torsdag falder den fra 44 % til 24 % i løbet af torsdag fra kl. 17 til kl. 19. Om lørdagen er belægningen størst kl. 14 med 46 % og falder herefter til 33 % kl. 16. Dette viser, at der er et stort overskud af ledige pladser om aftenen og natten i zone 5.

Om lørdagen er der desuden en høj belægningsgrad på parkeringsarealer i terrænniveau uden tidsbegrænsning (80-90 %), mens arealer med tidsbegrænsning har lav belægning (25-35 % i parkeringskælderens ved Bilka).

### Løsningsmuligheder

Det vurderes, at der ikke er behov for flere parkeringspladser i zone 5, da der er mange ledige pladser i de registrerede perioder. For parkanter med behov for parkering i mere end 3 timer, kan det dog være vanskeligt at finde en plads og det kan derfor overvejes at ændre tidsbegrænsningen på nogle arealer i zone 5.

Infoboks: Zone 5	
Arbejdspladser	768
Boliger	180
Bilejerskab	121
Eks. parkeringspladser	961
Maks periode	Dag
Teoretisk parkeringsbehov	919
P-norm	649

## 8.6 Zone 6

### Problematikker

I zone 6 er der betydeligt flere parkeringspladser end både det teoretiske behov og det anbefalede antal jf. p-normen. Dette afspejles i kortlægningen af belægningsgrad, hvor belægningsgraden samlet for hele zonen er ca. 50 % både torsdag aften og lørdag. I zone 6 er der mange forskellige parkeringsrestriktioner, hvilket også kommer til udtryk i de store lokale forskelle i belægningsgrad mellem de enkelte arealer.

De mange forskellige restriktioner kan forvirre bilister der ikke er stedkendte, hvilket er en særlig problematik for zone 6.

### Løsningsmuligheder

Infoboks: Zone 6	
Arbejdspladser	73
Boliger	563
Bilejerskab	352
Eks. parkeringspladser	792
Maks periode	Nat
Teoretisk parkeringsbehov	387
P-norm	533

I zone 6 er der ikke behov for flere parkeringspladser. Derimod kan der være behov for at samle arealer med samme restriktion i ét areal så vidt muligt og at skabe en bedre fysisk og visuel adskillelse, hvor parkeringsrestriktionen ændrer sig.

## 8.7 Zone 7

### Problematikker

Zone 7 er den zone med næst flest boliger. Hovedparten af boligerne er lejligheder og der er derfor også et lavt bilejerskab. Det teoretiske parkeringsbehov (805) er dog alligevel tæt på antallet af parkeringspladser (896).

Belægningsgraden for hele zonen er 70-80 % både torsdag aften og lørdag. På enkelte parkeringsarealer er belægningsgraden over 95 % om torsdagen.

Særligt arealet langs Ishøj Stationsvej har en høj belægningsgrad.

Dette kan tyde på et større behov for parkeringspladser netop her. Da der ikke er knyttet restriktioner til pladserne kan der være "udefrakommende" som benytter disse parkeringspladser hen over weekenden. Om lørdagen er der især observeret en stor tilstedeværelse af varebiler ved den sydlige parkeringsplads langs Ishøj Stationsvej.

Infoboks: Zone 7	
Arbejdspladser	75
Boliger	1211
Bilejerskab	732
Eks. parkeringspladser	896
Maks periode	Nat
Teoretisk parkeringsbehov	805
P-norm	1046

### Løsningsmuligheder

For at sikre, at der er plads til at beboere kan parkere på parkeringsarealerne, der er tættest på bycentret, kan det overvejes at indføre en restriktion på disse arealer. Restriktionen kunne være en beboerrestriktion, hvor det vil være muligt at få en parkeringslicens og gæstekort. Dette bør suppleres med en parkeringskontrol for at sikre at restriktionen overholdes. Dog er dette et arbejde, der ligger uden for Ishøj Kommunes bemyndigelse.

Denne løsning må forventes at kunne flytte varebiler og handlende til arealerne ved bycentret i zone 5, hvor der er ledig kapacitet.

## 8.8 Zone 8

### Problematikker

I zone 8 er det teoretiske parkeringsbehov større end antallet af parkeringspladser. Parkeringsbehovet er dog størst i dagsperioden fra kl. 7-17 pga. de mange ansatte på skolen og ved børnehaven, der ligger i zonen. Parkeringsbehovet til skolen og børnehaven kommer til udtryk omkring skolens åbningstid kl. 8. I denne periode er belægningen og trafikafviklingen ikke observeret i zonen.

Om aftenen, natten og i weekenden er parkeringsbehovet noget lavere, hvilket også kommer til udtryk i de forholdsvist lave observerede belægningsgrader. Torsdag aften er den samlede belægningsgrad 50-60 %, mens den om lørdagen er ca. 50 %.

Infoboks: Zone 8	
Arbejdspladser	148
Boliger	189
Bilejerskab	176
Eks. parkeringspladser	255
Maks periode	Dag
Teoretisk parkeringsbehov	349
P-norm	341

### Løsningsforslag

For at afgøre om der er en tilstrækkelig mængde parkeringspladser ved Gildbro skolen, anbefales det at belægningen registreres i zone 8 ved skolens åbningstid kl. 8 og evt. i eftermiddagsperioden når skoleeleverne hentes (omkring kl. 15-16). Det er også i denne periode at der kan være risiko for et omfang af ulovlig parkering langs Tranebakken nord for skolen.

Hvis det viser sig at der er mangel på parkeringspladser ved skolen, kunne en løsning være at etablere 'kiss-and-ride' parkeringspladser langs Gildbrovej (afsætningspladser, hvor der kun standses i kort tid og hvorfra eleven selv går ind på skolen).

## 9 Langtidsparkering for lastbiler

Den internationale vejgodstransport er stigende og koblet med øget cabotagekørsel øger det behovet for parkerings/overnatningsfaciliteter for lastbiler og chauffører.

### Cabotagekørsel

Cabotage er transport af varer mellem to steder i samme land af et udenlandsk køretøj. EU har gennemført fælles regler for cabotage fra maj 2010, hvor udgangspunktet er, at en udenlandsk lastbil må køre tre ture inden for syv dage efter aflæsning af det indgående internationale læs.

Chaufførerne, der kører lastbilerne, skal leve op til reglerne om køre-hviletider. Det betyder at de normalt skal holde et dagligt hvil på 11 sammenhængende timer hver dag og efter 6 dages kørsel skal de normalt holde et ugentligt hvil på 45 sammenhængende timer.

### De generelle køre-hviletidsregler

- Din daglige køretid må højst være 9 timer – delt op i to gange 4½ time med 45 minutters hvil
- En regulær daglig hviletid skal være mindst 11 sammenhængende timer.
- En regulær ugentlig hviletid skal være mindst 45 sammenhængende timer

Kapaciteten på de offentlige rasteadsler er ikke stor nok til at håndtere den stigende lastbiltrafik og det betyder at en del af lastbilerne ikke kan holde deres hvil på de offentlige rasteadsler.

Det har ført til ulovlig lastparkering på de offentlige rasteadsler, særligt i forbindelse med de daglige 11 timers hvil og de ugentlige 45 timers hvil. Som konsekvens er der pr 1. juli 2018 gennemført en tidsbegrænsning på 25 timer på offentlige rasteadsler.

### Fra den 1. juli 2018 må lastbiler maksimalt parkere 25 timer på rasteadslerne.

Den 1. juli 2018 træder reglerne om tidsbegrænset parkering på de statslige rasteadsler langs motorvejsnettet i kraft. Reglerne er besluttet af regeringen og Dansk Folkeparti. Reglerne siger, at lastbiler fremover maksimalt må parkere 25 timer på rasteadslerne.

Generelt har den manglende kapacitet på de offentlige rasteadsler gjort, at chauffører også søger uden for motorvejsnettet og de offentlige rasteadsler, når de skal holde hvil.

Tidsbegrænsningen har skubbet mange af de lavtløns-chauffører, der kører i den international vejgodstransport (og cabotagekørslen i Danmark) ud i industriområder og lign., særligt i forbindelse med deres ugentlige 45 timers hvil. Det betyder at de lever i deres lastbiler og ikke har adgang til bad og toilet. Deres lave lønninger gør, at de ikke har råd til at købe sig til ophold på private "rasteadsler" og deres arbejdsgiver vil heller ikke betale for det. (Samtidigt er der meget få private "rasteadsler").

Ishøj Kommune ligger centralt ved E20 og O4 udfletningen, hvor der er meget international og national vejgodstransport og samtidigt er der mange transport- og speditjonsvirksomheder i området. Det betyder, at man i Ishøj i stor grad vil se effekterne af den stigende internationale vejgodstransport, kombineret med manglende kapacitet på de offentlige rasteadsler og den nye tidsbegrænsning på lastbilparkering på de offentlige rasteadsler.

Staten mener at det er transport- og speditjonsbranchen, der skal sikre ordentlige faciliteter til de chauffører, der kører for dem.



## 9.1 Muligheder for at påvirke omfang og lokalisering af lastbilparkeringen

Der er umiddelbart to veje at gå:

1. Ishøj Kommune udpeger et område, hvor lastbilerne kan parkere og chaufførerne kan få deres påkrævede hvil. Det vil betyde, at der skal stilles basisfaciliteter som bad og toilet til rådighed, hvis ikke chaufførerne skal udøve deres nødtørft i buske og lign. på området. Og her er det vigtigt at huske, at mange af disse chauffører måske har betalingsvilje, men ingen reel betalingsevne ift. at få adgang til disse faciliteter.
2. At forbyde lastbilparkering i de områder, hvor man ikke ønsker lastbilerne skal stå. Et forbud skal understøttes af bøder ved ulovlig parkering, hvis det skal have effekt.

Ishøj kommune er omgivet af en række kommuner med samme udfordringer og samme P-regler som Ishøj. Det betyder at, et nyt lastbilparkeringsområde med faciliteter i Ishøj Kommune kan tiltrække lastbiler fra omkringliggende kommuner. På samme måde som et forbud og bøder kan skubbe lastbilparkeringen over på de omkringliggende kommuner. Så hvis der skal findes en løsning er det hensigtsmæssigt, at gøre det i samarbejde med de omkringliggende kommuner.

Begrænsning af lastbilparkeringen i kommunen vil også kunne have negative effekter for lokale chauffører der kører i regional/national transport og skal have lastbilen med "hjem" til en tilladt plads tæt på sin bolig.

### Eksempler på løsninger

Høje Taastrup Transport Center har en parkeringsplads som lastbiler kan benytte. Der er plads til 100 lastbiler og priserne er vist i tabellen herunder:

HTTC

Letlands Allé 3, 2630 Taastrup

Tilføj køretøj

Parkering registreres automatisk af radar- og kamerasystem. Takst afhænger af køretøjstype, dimensioner og trailer. Fremgår dit køretøj ikke på oversigten, defineres taksten efter længden på køretøj og trailer. Bommen åbner automatisk, når betaling er modtaget. Efter betaling har du 15 min. til at forlade område.

Passenger car	1-6 days <b>25 DKK</b>	7-13 days <b>17 DKK</b>	14-20 days <b>13 DKK</b>	21-27 days <b>11 DKK</b>	28+ days <b>10 DKK</b>
Truck, distribution vans, delivery vans	1-6 days <b>35 DKK</b>	7-13 days <b>30 DKK</b>	14-20 days <b>27 DKK</b>	21-27 days <b>25 DKK</b>	28+ days <b>23 DKK</b>
Trailers and containers	1-6 days <b>35 DKK</b>	7-13 days <b>30 DKK</b>	14-20 days <b>27 DKK</b>	21-27 days <b>25 DKK</b>	28+ days <b>23 DKK</b>
Truck + trailer and road trains	1-6 days <b>40 DKK</b>	7-13 days <b>40 DKK</b>	14-20 days <b>33 DKK</b>	21-27 days <b>29 DKK</b>	28+ days <b>26 DKK</b>

(Kilde: <http://www.httc.dk/pages/webseite.asp?articleGuid=225405>)

I Taulov Transportcenter (Danmark C) oprettede Fredericia Kommune i oktober 2017 en lastbilparkeringsplads ved at kommunen lejede sig ind hos en transportør. Den blev lukket igen i april 2018. Baggrunden for oprettelsen er beskrevet i nedenstående artikel:

## **Efter voldsom ulykke: Transportcenter vil parkeringsproblemer til livs - her er udfordringerne**

### ***Parkeringsproblemerne i DanmarkC skyldes til dels overnattende chauffører og dels vognmænd, der efterlader trailere.***

Taulov: Virksomheder har længe klaget over, der bliver parkeret ulovligt i DanmarkC. For nylig blev en 30-årig mand hårdt kvæstet, da han i en personbil kørte ind i en stor trailer til et modulvogntog, der holdt ulovligt på Dronningens Kvarter.

Taulov Transportcenter har ad flere omgange forsøgt at gøre noget ved problemet. Der er to årsager til problemerne, fortæller formand i Taulov Transportcenter, Nils Skeby. Årsagen er dels lastbiler med chauffører, der overnatter i bilerne og dels vognmænd, der stiller deres trailere på offentlige steder.

Derfor etablerede kommunen den offentlige parkeringsplads Anneberg. Den er dog midlertidig og udløber til nytår. Ifølge Nils Skeby arbejdes der på at forlænge ordningen.

- Det var et forsøg på at skubbe parkeringen væk fra de offentlige veje, og det har hjulpet på dem, der holder ulovligt, men problemet er ikke helt løst endnu, så vi har bedt kommunen håndhæve reglerne for parkering. Den sidste måned har kommunen intensiveret parkeringsvagterne i området. Så kommunen har gjort det, de skulle, mener Nils Skeby.

Desuden er der op til parkeringsvagtens indtog uddelt foldere på rumænsk, russisk og engelsk i ruderne på ulovligt parkerede lastbiler om håndhævelse af reglerne.

### **Arbejder på forskellige løsninger**

Der er parkeringsforbud på mange af vejene i DanmarkC - blandt andet Dronningens Kvarter. Alligevel sker det jævnligt, at der bliver efterladt trailere på vejene, hvor der er minimal belysning.

- Der er en laissez faire holdning hos nogle vognmænd om, at man bare kan stille sine vogne, hvor man vil, mener Nils Skeby.

I forhold til at etablere flere offentlige parkeringspladser fortæller han, at der arbejdes på forskellige løsningsmodeller, men at det er vognmændenes opgave at finde parkering til deres vogne.

- Hvis penge var ligegyldigt, kunne man etablere en stor offentlig parkeringsplads med toiletfaciliteter, men er det dybest set kommunens problem at løse den opgave? Der må jeg give kommunen ret. Det er vognmændenes opgave, siger Nils Skeby.

### **Svært at få udenlandske vognmænd med**

En mulig løsning kunne være en parkeringsplads, hvor et poletystem gav adgang til parkeringsområdet.

- Men chaufførerne får ikke råd selv, så vi må til vognmændene. Det kunne eksempelvis være en løsning, hvor de kunne få adgang via en hjemmeside til et offentligt parkeringsområde reguleret med bomme, forklarer han.

Det kan dog være svært at få udenlandske vognmænd med på at løse parkeringsproblemerne i området.

- Det er en balancegang, for vi vil gerne sikre fornuftige forhold for erhvervslivet, mens vi på den anden side ikke kan leve med, der sker ulykker som den for nylig, siger Nils Skeby.

En uge efter ulykken rykkede politiet ud efter et tip for at fjerne en ulovlig parkeret trailer fra Dronningens Kvarter, og det udløste en bøde til ejeren, oplyste Sydøstjyllands Politi dengang.

Kilde: <https://frdb.dk/erhverv/Efter-voldsom-ulykke-Transportcenter-vil-parkeringsproblemer-til-livs-her-er-udfordringerne/artikel/145306>