



04-09-2023

Notat. Pendlerparkering i Bykernen

Indledning

Dette notat tager afsæt i parkeringsnotatet om pendlerparkering¹ ved Ishøj Bykerne, der blev politisk behandlet i december 2022. Formålet er at udpege mulige løsninger for at understøtte pendlere, der ønsker at pendle til Ishøj St. fra andre områder såsom landsbyerne og foretage en kombinationsrejse² fra bil til tog. Løsningerne skal understøtte tilgængeligheden for pendlere samt understøtte den grønne klimadagsorden, som kommunen arbejder med gennem realiseringen af Klimaplan 2050.

I 2021 havde Ishøj Kommune en brugsretsaf tale med Ishøj Centrum E/F, hvor kommunen havde råderet over 60 parkeringspladser på ejerforeningens parkeringsareal. Denne aftale ophørte i 2021 i forbindelse med igangsættelsen af letbanearbejdet og Ishøj Centrum kan ikke indgå i en sådan aftale igen, idet de selv har behov for deres parkeringspladser. Det vil sige at der i forbindelse med letbanearbejdet har været en reduktion af pendlerparkering i bykernen fra 92 til 32 parkeringspladser. Der forelægges ikke dokumentation for om pladserne reelt har været anvendt af pendlere eller beboere, idet det ikke kunne håndhæves.

De nuværende pendlerpladser er placeret bagved Aldi langs Stenbjerggårds Allé. Ifm. Helhedsplanen for Ishøj Bykerne er Aldi-grunden blevet udpeget som et muligt boligudviklingsområde. Dette udviklingsområde omfatter også pendlerparkeringspladserne. Derfor vil der fremadrettet være en mulighed for at Ishøj Kommune kan frasælge de eksisterende pendlerpladser til fordel for boligudvikling tæt ved Ishøj St. hvis det ønskes.

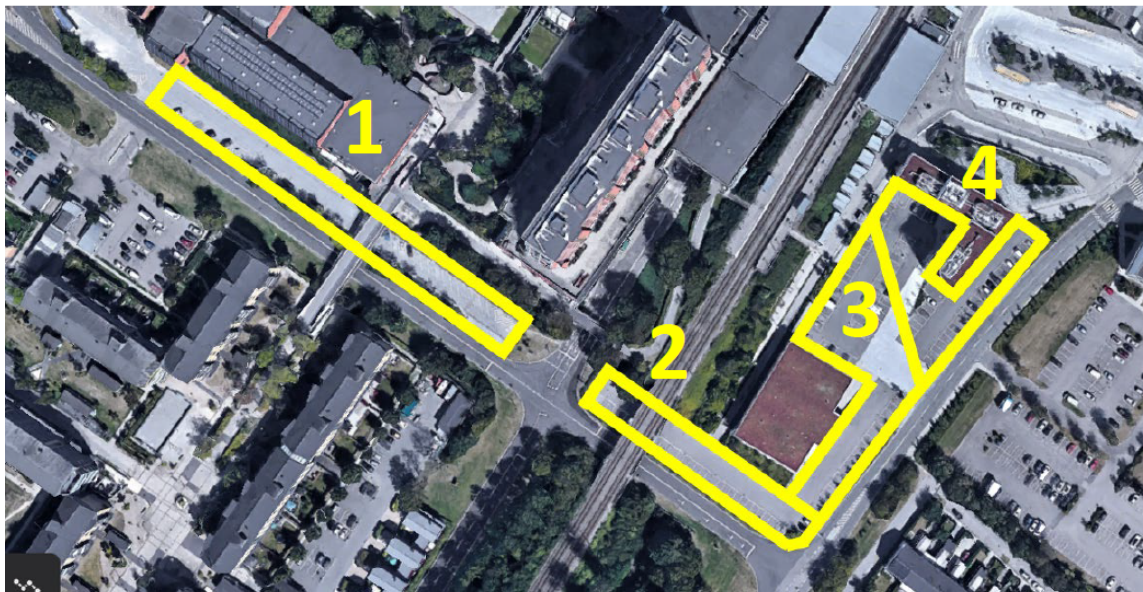
Dette notat analyserer den nuværende brug af pendlerparkeringspladserne samt analyseret potentialet for pendlere der benytter Ishøj St. til kombinationsrejser i hverdagen. Dette er gjort ved henholdsvis en parkeringstælling af parkeringsarealet og et spørgeskema rettet mod borgere udenfor det stationsnære område.

Notatet afsluttes med administrationens anbefalinger i forhold til det videre arbejde med pendlerparkering.

¹ En **pendler** defineres som en borger der transporterer sig til og fra arbejde eller uddannelse. Der tages afsæt i at en pendlerrejse udføres i hverdagene mellem kl. 7-18.

² En **kombinationsrejse** sker, når en rejsende foretager et skifte mellem to transportformer ved en sammenhængende rejse hjem og arbejde. Eks. hvis en pendler kører til en station i bil og skifter til tog. Dog kan en kombinationsrejse også ske mellem andre transportformer, såsom cykel eller bus.

Eksisterende parkeringsområder i tilknytning til Ishøj Station



Figur 1: Parkeringsareal syd for Ishøj Station

De nedenstående parkeringsarealer, figur 1, er reguleret på forskellig vis:

1. Området er et offentligt parkeringsareal langs Stenbjerggårds Allé med 33 parkeringspladser. Hvoraf 11 af pladserne er tidsbegrænset med 3 timer i dagtimerne, 3 pladser er reserveret til Ishøj Svømmehal og de resterende 19 pladser er uden regulering.
2. Området er den eksisterende pendlerparkering, som indeholder 32 parkeringspladser. Pladserne anført som pendlerparkering via sorte skilte, men er ikke reguleret via tidsbegrænsning eller licenser.
3. Området er kundeparkering til Aldi, bestående af 53 pladser, hvor der er tidsbegrænsning på 1 timer i dagtimerne (8-20). Parkering er tilladt uden regulering udenfor Aldis åbningstid.
4. Område er beboerparkering tilhørende Vildbanegård IV. Ejendommen råder over 52 parkeringspladser, hvor der i dagtimerne er en tidsbegrænsning på 2 timer. Beboerlicens og gæstelicenser er dog undtaget tidsbegrænsning.

Regulering af eksisterende pendlerparkering (område 2)

Det er i dag ikke muligt for kommunen at håndhæve en regulering af pladserne, der betyder at pladserne reserveres til pendlere, der foretager et skift mellem bil og et kollektivt transportmiddel. Dette skyldes at det jf. kommunalfuldmagten ikke er lovligt at uddele parkeringslicenser til Ishøj borgere, der foretager pendling via Ishøj St., idet parkeringspladserne er offentlige og der må ikke ske en forskelsbehandling af borgere. Derfor er det ikke kun pendlere, der kan parkere på området, men også øvrige borgere med personbiler eller erhvervskøretøjer, der kan parkere på pendlerpladserne.

Ishøj Kommune har mulighed for at indføre tidsbegrænsning på pladserne på eks. 8 timer indenfor 7-18. Dette kan dog give udfordringer for pendlere, som har længere arbejdsdage end 8 timer. Tidsbegrænsning vil forhindre langtidsparkering, men det vil være muligt for alle borgere at benytte pendlerparkering til andre formål såsom indkøb mv.

Analyse

Forud for dette beslutningsgrundlag er der blevet udført en analyse af pendlerpotentialet for kombinationsrejser mellem bil og tog via Ishøj Station. Analysen er baseret på en stikprøvetælling af parkeringsarealerne, et spørgeskema udsendt via e-Boks samt statistik fra henholdsvis Danmarks statistik og cpr-registreret, se bilag 1,2 og 3. Denne analyse dækker over den nuværende brug af pendlerpladserne samt det potentielle pendlerbehov med afsæt i borgere bosat i det åbne land og landsbyerne.

Forudsætninger

Det forudsættes at pendlerparkeringspladser skal understøtte kombinationsrejser for pendlere, der ønsker at pendle til Ishøj St. fra andre områder udenfor det stationsnære område, såsom landsbyerne. Det skyldes at borgere, der er bosat i Ishøj By, har adgang til Ishøj St. via kollektiv trafik, cykel eller som fodgænger. Gennem Klimaplan 2050 arbejdes der henimod, at korte ture i bil erstattes af grønnere transportformer. Det betyder at Ishøj Kommune arbejder for, at borgere i det stationsnære område går, cykler e.l. til Ishøj St. frem for at tage bilen.

Nuværende brug af pendlerparkering

Artelia har udført en stikprøvetælling af den nuværende brug af pendlerparkeringspladserne og de omkringliggende parkeringsarealer, se bilag 1. Tællingerne blev foretaget den 21. juni 2023 i tre tidsperioder kl. 8:00, 14:00 og 21:00.

Der blev registreret 136 køretøjer i forbindelse med de 195 registrerede parkeringer. 94 køretøjer er kun registreret én gang, hvilket svarer til ca. 70 % af alle de registrerede køretøjer. Det tyder på at parkeringen i høj grad udnyttes af besøgende i området, og ikke af beboere, pendlere mv., selvom en del af parkeringen har disse formål.

Ved pendlerparkeringspladsen og langs Stenbjerggårds Allé (delområde 1 og 2) blev der registreret 99 parkerede køretøjer, hvoraf 22 var parkeret på to eller tre tidspunkter. Det svarer til ca. 22 % af det samlede antal biler, dvs. væsentligt flere end på de nordlige parkeringspladser. Disse parkeringer vurderes i høj grad at være pendlerparkering, men kan også have andre formål.

Parkeringen ved Aldi og Vildtbanegård IV (delområde 3 og 4) omfattede i alt 57 køretøjer, hvoraf kun 4 holdt der på to tidspunkter. Det svarer til ca. 7 % af det samlede antal parkerede biler. Der ses her et tydeligt billede på at parkeringen udnyttes til kortere ærinder formentlig primært i butikker mv. omkring de to parkeringsområder.

Kun to køretøjer var parkeret på alle tre tidspunkter, hvoraf det ene i delområde 1 og det andet i delområde 2. Der er således ingen indikation af, at området er anvendt til langtidsparkering.

De forholdsvis store forskelle i udnyttelsen mellem de sydlige parkeringsområder (delområde 1 og 2) og de nordlige parkeringsområder (delområde 3 og 4) vurderes at skyldes forskelligheder i områdernes restriktioner, som beskrevet.

Transportpræferencer og potentiale

Transportpræferencer for pendlere udenfor det stationsnære område er baseret på en spørgeskemaundersøgelse, se bilag 2, som har været tilgængelig fra d. 4. juli til 1. august via e-Boks. Formålet ved spørgeskemaet var at forstå borgernes pendlervaner til og fra arbejde eller uddannelse. Målgruppen var borgere i alderen 18-69 år. I alt gennemførte 330 respondenter ud af ca. 1500 adspurgte borgere. Spørgeskemaet tager afsæt i en teoretisk udledning af pendlerbehovet, se bilag 3.

Ud fra spørgeskemaet kan følgende transportpræferencer udledes:

- 67% af respondenterne benytter bilen som den primære transportform til arbejde eller uddannelse.
- 10% af respondenterne foretager kombinationsrejser mellem transportformer.
- 7% af respondenterne benytter tog til pendling primært fra Høje Taastrup St. ind mod København eller Roskilde.
- 239 respondenter har adgang til cykel, men kun 11% af de samlede respondenter cykler til arbejde.
- Kun 4 respondenter benytter pendlerparkeringen i Ishøj Bykerne i deres kombinationsrejse.

I spørgeskemaet spørges der direkte til respondenternes overvejelser i deres transportvalg og hvilke faktorer, der skal være til stede for at de vil skifte fra bil til kollektiv transport eller cykel. Flere påpeger elementer som fleksibilitet, tid eller helt afskriver muligheden. Dog nævnes det også at der mangler forbindelser til stationer udenfor Ishøj Kommune. Det kunne f.eks. være bedre stiforbindelser langs landevejene til Høje Taastrup St. Administrationen vurderer på baggrund af spørgeskemaet, at der er et manglende potentiale for at en stigning af pendlerparkeringspladser vil understøtte kombinationsrejser mellem bil og tog for pendlere, der er bosat udenfor det stationsnære område.

Løsningsforslag

TBU vedtog i september 2022, at administrationen skulle undersøge muligheden for et samarbejde med Bilka og en parkeringsordning for pendlere i Bilka kælderens på forsøgsbasis. Bilka har et dog et forbehold for at igangsætte en sådan forsøgsordning. Det begrundes med at butikken prioriterer let adgang til kundeparkering for kunder. Den lette adgang består i, at det skal være tydeligt for kunderne, at der er adgang til parkeringspladser. Det kan derfor være uhensigtsmæssigt at allokere pladser til pendlere, der ikke nødvendigvis benytter butikken efterfølgende. Bilka har allerede en aftale med rådhuset om, at rådhusets medarbejdere kan parkere i kælderen.

Administrationen fremlægger derfor følgende løsningsforslag, hvis der fortsat er et ønske om at udvide antallet af pendlerparkeringspladser i bykernen:

Dobbeltudnyttelse: På baggrund af den lave belægningsgrad ved VBG IV (område 4), kunne det være relevant at arbejde for dobbeltudnyttelse af de eksisterende parkeringspladser i dagtimerne. Dog skal det være muligt at tidsbegrænse pladser, så der i aften- og nattetimerne kræves beboerlicenser til at holde på ejendommens parkeringspladser. Der er i dag 52 parkeringspladser.

Anlæg af ny parkering: Der er blevet tegnet et skitseprojekt samt beregnet et overslag for en omlægning af parkeringsarealet langs Stenbjerggårds Allé (område1), se bilag 3. Skitseprojektet omlægger de nuværende 33 parkeringspladser (både tidsbegrænset og ubegrænset) til 52 parkeringspladser. Busparkering samt parkering foran svømmehallen bevarer. Der etableres stiadgang for gående til banestien, for at understøtte skiftet mellem bil og tog. Pt. er der ikke nogen direkte adgangsvej for gående mellem parkeringspladsen og Is-

høj St. Entreprenørudgifterne anslås til ca. 980.000,00 kr. Hvis der i forbindelse med boligudvikling og frasalg af de nuværende 32 pendlerpladser bag ALDI (område 2), kan skitseprojektet realiseres for at øge adgangen til offentlig parkering ved Ishøj St. Dog er det uvist, hvorvidt pendlere vil benytte pladserne ved kombinationsrejser pga. afstanden.

Anbefaling

På baggrund af den teoretiske analyse (Bilag 3) samt spørgeskemaet (Bilag 4) ses der ikke en entydighed henimod at flere pendlerpladser ved Ishøj St. vil understøtte flere kombinationsrejser mellem bil og kollektiv transport, idet borgere, der bor i henholdsvis Torslunde og Ishøj Landsby, bor tættere på Høje Tåstrup station. I forhold til potentialet for borgere fra Tranegilde med kun 3 km i bil og 2 km på cykel kan der arbejdes med fremmende tiltag, som i højere grad vil anspore nogle af de borgerne til at benytte anvende cyklen eller et el-løbehjul.

Såfremt det ønskes at øge antallet af pendlerparkeringspladser – evt. som følge af et frasalg af de eksisterende, er det administrationens vurdering, pba.

- prisoverslag på omdannelse af område 1 ved svømmehallen (Bilag 4)
- at analyse materialet viser at de eksisterende pendlerparkeringspladser ikke i dag anvendes i stor udstrækning af pendlere, der skal på arbejde (Bilag 2 og 3)
- at analyse materialet ikke viser, at der er et potentiale for at flere vil tage bilen til Ishøj for at skifte til kollektiv transport (Bilag 2 og 3)

At der indledes en dialog med Vildtbanegård IV om en mulighed for at anvende deres pladser om dagen på visse vilkår og på den måde udnytte allerede etablerede pladser dobbelt.