

PARKERINGS- POLITIK

FORSLAG



Forord

Adgang til byen er en forudsætning for en blomstrende og attraktiv by og det er derfor vigtigt at sikre adgang til byen. Både for besøgende, der ankommer i bil og dem, der bor i byen.

Alle har en interesse i parkering, men de forskellige interesser er ofte modstridende. Nogle mener, at der er for få p-pladser. Andre synes, der er for mange og ønsker i stedet, at pladsen mellem husene skal bruges til andre formål som f.eks. mere plads til gående og cyklister, træer og grønne byrum. Vi står i dag i en situation, hvor der er et øget efterspørgsel efter plads til flere biler, samtidig med at den grønne omstilling stiller stadig større krav til, hvordan vi indretter byen.

Der er i dag en meget skæv udnyttelse af parkeringspladserne. Mange gader i det centrale Aalborg er fyldt med parkerede biler, mens p-huse og -kældre flere steder står halvtomme. Samlet set er der parkeringspladser nok i det centrale Aalborg og Nørresundby.

For at skabe en bedre balance har By og Land i Aalborg Kommune udarbejdet en ny parkeringspolitik. Politikken er en fortsættelse af de seneste års strategiske arbejde med at sikre et rigt handels- og kulturliv, og omdrejningspunktet er at understøtte en by med plads til borgere, erhverv, besøgende og byliv.

Parkeringspolitikken skal medvirke til, at parkeringsressourcerne udnyttes mere effektivt ved at give byens liv plads, hvor der er flest fodgængere, og samle bilerne, hvor de er i mindst mulig konflikt med bylivet. Samtidig er parkering til erhverv og handelsliv, handicapparkering og bæredygtig mobilitet opprioriteret. Det skal være let at komme til og fra bymidten i bil og herfra fortsætte turen til fods ind til den centrale by. På den måde vil byens arealer også i fremtiden blive udnyttet bedst muligt.

Som del af arbejdet med politikken er der indsamlet data og gennemført en række undersøgelser af parkeringsområdet i Aalborg. Der er lagt stor vægt på at inddrage kommunens borgere, erhvervsliv og andre centrale aktører. Der er bl.a. gennemført mere end 500 telefoninterviews, interviewet folk i trafikken, samt afholdt et dialogmøde med en bred vifte af repræsentanter fra samråd, interesseorganisationer og erhvervsliv: Nørresundby Samråd, Vejgaard Samråd, Midtbyens Samråd, Skipper Samråd, Vivabolog, Erhverv Nord, Cyklistforbundet, DH Aalborg, Den Grønne Ungdomsbevægelse, Aalborgs Grønne hjerter, TADAA!, Aalborg City, City Nord Nørresundby, Aalborg Håndværkerforening samt Danske Vognmænd. FDM, VOI, Donkey Republic, Dantaxi, Destination Nord samt Erhverv Norddanmark var forhindret i at deltage.

Tilsammen har processen både bidraget med viden om parkering og fået synliggjort nogle af de udfordringer, dilemmaer og prioriteringer, som parkeringspolitikken forsøger at håndtere.

I det følgende bliver den nye parkeringspolitik præsenteret. Politikken sætter med fem pejlemærker retningen for de kommende års arbejde med parkering og skal både bidrage til den grønne omstilling og Aalborgs fortsatte udvikling som en attraktiv by for både beboere, erhverv og besøgende.

Der skal lyde en tak til alle, der har bidraget.

Jan Nymark Rose Thaysen
Rådmand

Resume

Ny parkeringspolitik i Aalborg Kommune – kort fortalt

Antallet af biler stiger år for år, og hvis den nuværende udvikling fortsætter, risikerer gaderne at sande til i biler. Samtidig vil interessekonflikterne mellem byens forskellige brugere og behov tage til.

Aalborg Kommunes nye parkeringspolitik skal bidrage til at skabe en bedre balance. Det skal være lettere at finde en ledig p-plads, hvilket samtidig giver mindre søgetrafik. Parkeringspolitikken skal understøtte bæredygtig mobilitet og en by med plads til handel, byliv og bynatur til gavn for borgere, erhverv og besøgende.

Visionen skaber behov for at ændre på prioriteringen af byens rum og byens udbud af parkeringspladser. Vi vil udnytte parkeringspladserne bedre med en mere simpel og overskuelig parkeringsstruktur. Samtidig frigives der mere plads til de øvrige trafikanter og mere plads til grønne byrum. Det vil også kunne mærkes på gåturen, når bilen er parkeret og man skal videre til sit mål. Parkering involverer mange brugergrupper og interesserer. Parkeringspolitikken skal bidrage til en tydeligere prioritering mellem forskellige brugergrupper af parkering.

For at give et overblik giver vi her en kort beskrivelse af situationen i dag og oplister nogle af de ændringer, som trafikanterne kan forvente at møde i fremtiden.

Eksempler på udfordringer og dilemmaer forbundet med parkering

En række dilemmaer og udfordringer kan helt eller delvist håndteres ved hjælp af en ny parkeringspolitik – blandt andet:

- Selvom flertallet af beboerne i Midtbyen ikke har bil, er bilejerskabet generelt stigende i Aalborg Kommune – og flere og flere har mere end en bil.
- Samlet set er der mange ledige p-pladser, men alligevel er der mange, der oplever, at det er svært at finde en ledig p-plads. Der er ca. 17.500 offentligt tilgængelige p-pladser til biler i den centrale del af Aalborg og Nørresundby.
- Mange bilister cirkler rundt i midtbyen efter en ledig p-plads. Det er irriterende for den enkelte og øger samtidig trafikken i de trange gader til gene for byens øvrige brugere.
- Der er kamp om pladsen i det offentlige gaderum. Ønskerne til hvad, og hvem, pladsen skal bruges til overstiger langt de kvadratmeter, der er til rådighed. Det kræver prioritering.
- Parkanternes behov og ønsker er forskellige.
- Selvom der stilles krav om etablering af parkeringspladser ved nybyggeri, reguleres pladserne ofte på en måde, som får beboerne til i stedet at parkere andre steder. Det øger presset i naboområderne og efterlader tomme pladser.



Konsekvenser for parkanten i bil

Parkeringspolitikken skal medvirke til en række ændringer – for eksempel:

- Parkeringsstrukturen i det centrale Aalborg bliver mere simpel og overskuelig.
- Det bliver lettere at finde en ledig p-plads – bl.a. ved øget brug af intelligente p-løsninger.
- Handicappede, erhverv og handlende bliver prioriteret højere end i dag.
- Parkering til beboere vil blive prioriteret i et større område end i dag. For beboere tæt på nye byudviklingsområder vil det blive lettere at finde en parkeringsplads.
- Flere p-pladser til specifikke målgrupper vil, sammen med plads til delebiler og flere pladser til opladning af elbiler, reducere kantstensparkerung i Midtbyen.
- Etablering af knudepunkter vil gøre det nemmere at skifte mellem bil og andre transportformer.
- Flere pladser til opladning af elbiler.
- Bedre og mere attraktive forbindelser mellem de større p-anlæg og primære mål i byen.



Konsekvenser for øvrige trafikanter og brugere af byen

Parkeringspolitikken vil også medføre nogle ændringer for andre brugere af byen – for eksempel:

- Det bliver mere attraktivt at færdes i byen som gående, på cykel eller med kollektiv transport
- Der vil være mere og bedre cykelparkering. Hermed friholdes også ganglinjer for henstillede cykler.
- Der bliver mere plads til grønne byrum.
- Mere plads til byliv, oplevelser, ophold, leg og bevægelse.
- Færre biler i de snævre gaderum skaber bedre forhold for gående og cyklister.
- P-pladser forbeholdt delebiler vil gøre brugen af bil mere tilgængelig for dem, der ikke ejer en bil.

På de efterfølgende sider kan du læse meget mere om baggrunden for, at Aalborg Kommune skal have en ny parkeringspolitik, se kommunens fem pejlemærker, der angiver retningen for de kommende års arbejde med parkering, og se eksempler på, hvordan politikken kan bidrage til at gøre Kommunen og særligt Midtbyen mere attraktiv.

Mission

PARKERINGSPOLITIKKEN SKAL
UNDERSTØTTE
BÆREDYGTIG MOBILITET
OG EN BY MED PLADS
TIL HANDEL, BYLIV OG BYNATUR
TIL GAVN FOR
BORGERE, ERHVERV
OG BESØGENDE



Rammesætning

Hvorfor ny parkeringspolitik?

Afsæt i Mobilitet 2040

Byrådet vedtog i 2019 "Mobilitet 2040", som udpeger en vision for mobiliteten i Aalborg Kommune samt en række generelle mål og mere specifikke målsætninger for kommunens forskellige områder.

Mobilitet 2040 udgør fortsat ledestjernen for kommunens arbejde, der bl.a. bliver udmøntet i en ny parkeringspolitik.

Parkeringspolitikken sætter rammen for den fremtidige planlægning af parkering, som ikke er et isoleret område, men har stor betydning for både bykvalitet og mobilitet.

Videreudvikling af Parkeringsstrategi 2009

Den seneste parkeringsstrategi blev udformet i 2009 efterfulgt af en handlingsplan i 2013. Planerne fokuserede primært på midtbyen og fastlagde overordnede principper for parkeringsom-

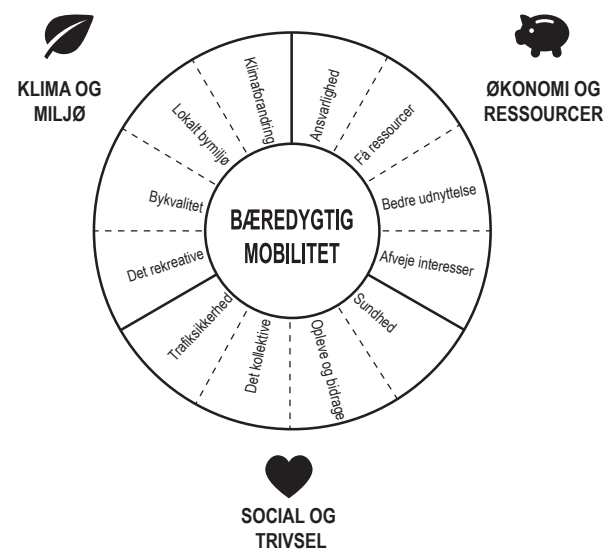
rådet. Parkering skulle være nemt, overskueligt og primært ske på p-anlæg langs kanten af Aalborg Midtby, der skulle etableres nye p-anlæg som p-huse eller -kældre, og endelig skulle parkering inde i midtbyen være forbeholdt korttidsparkering, mens langtidsparkering skulle ske i kanten af midtbyen. For at få færre til at køre rundt og lede efter en p-plads, og samtidig forbedre bymiljøet, ville man forhindre unødigt kantstensparkering og nedlægge mindre p-pladser centralt i midtbyen. Det skulle ske i takt med, at parkeringskapaciteten blev udbygget i kanten af midtbyen.

Denne parkeringspolitik bygger videre på de samme principper, men tilføjer yderligere dimensioner, og samtidig bliver det geografiske fokus udvidet.

Paradigmeskifte for parkering

Mange byer oplever i disse år en ændret tilgang til mobilitet og parkering. Internationalt, nationalt og lokalt er der øget fokus på bæredygtig byudvikling, og som offentlig myndighed er der et stigende behov for at prioritere områder som klima, grønne områder, bykvalitet, sundhed og bæredygtig mobilitet. Det ændrer også den måde, man arbejder med parkering på.

Den fælles ledestjerne for bæredygtig mobilitet i Aalborg Kommune.



MOBILITET 2040 sætter rammen

Mobilitet 2040 er en langsigtet handlingsplan for bæredygtig mobilitet i Aalborg Kommune. Mobilitet 2040 indeholder følgende overordnede mål:

- Mere værdi for ressourcerne
- Mobilitet for alle
- Ingen dræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikken
- Mere mobilitet på cykel og ved gang
- Færre bilture alene
- Færre støjbelastede boliger
- Fossil- og emissionsfri kollektiv transport og kommunale køretøjer

Parkeringspolitikken er en del af udmøntningen af Mobilitet 2040. Indsatser og handlinger, der bliver iværksat på baggrund af parkeringspolitikken, vil blive indarbejdet i det samlede handlingskatalog for Mobilitet 2040, som man reviderer årligt.

Fremtidens parkering i Aalborg

"I 2040 er det nemt og overskueligt at finde en parkeringsplads. Intelligent parkeringshenvielse leder bilisten direkte til en ledig p-plads i kanten af Midtbyen - enten i en p-kælder eller i et p-hus. Herfra fortsætter turen til fods. Kantstensparkerings dominerer ikke længere bybilledet og turen til fods foregår derfor gennem rolige, attraktive gaderum.

I Midtbyen er den tilbageværende kantstensparkering primært dedikeret til korte ærinder, eller til folk med handicap, erhvervskøretøjer, delebiler, elladepladser, cykler og taxa. I boligområderne i kanten af Midtbyen er parkering til beboere opprioriteret.

I udkanten af Aalborg By er der etableret knudepunkter, hvor det er let at skifte mellem forskellige transportformer, så man ikke behøver at køre i bil på hele rejsen, hverken ind eller ud af byen."

Aalborg Kommune har særligt en interesse i, at byens ressourcer bliver udnyttet bedst muligt. Det gør kommunen bl.a. ved at stille krav om parkering i nye bygninger og fastlægge, hvilke regler der skal gælde for brugen af kommunale arealer, herunder p-pladser.

Ny klimahandlingsplan

Parkeringspolitikken skal som andre politikker spille ind i den nye klimadagsorden, der både handler om forebyggelse og tilpasning. Byrådet vedtog i 2022 en klimahandlingsplan med et mål om frem til 2030 at reducere CO₂-udledningen med 70 procent i forhold til 1990-niveauet. På længere sigt - senest i 2050 - skal kommunen være helt CO₂-neutral.

Klimahandlingsplanens mål bliver indfriet med indsatser, der fordeler sig på seks hovedtemaer, herunder transport. Hvor andre sektorer er lykkedes med at knække kurven, er det ikke tilfældet på transportområdet. Det skyldes bl.a., at der kommer flere biler og større efterspørgsel efter mobilitet, samtidig med, at cyklismen har været stagnerende og færre benytter kollektiv transport.

Parkering og byudvikling hænger tæt sammen, og i klimahandlingsplanen bliver behovet for en bæredygtig byudvikling nævnt som en vigtig indsats - også i sammenhæng med parkering. Parkeringspolitikken skal således tilgodeses og arbejde hen imod målet om mindre CO₂-udledning.

Nødvendigt med afvejning af interesser

Parkering rummer mange dilemmaer og paradokser, der skaber behov for at afveje interesser, både mellem byens brugere og i forhold til, hvad byens arealer skal bruges til. Det gælder særligt de offentlige veje og pladsen mellem byens huse.

Kommunens rolle og handlemuligheder

Det er ikke en lovbestemt offentlig forpligtelse at sikre alle en p-plads. Parkeringspolitikken skal

primært sikre, at den tilgængelige parkering bliver udnyttet bedst muligt. Det er først og fremmest et personligt ansvar at finde et sted at parkere.

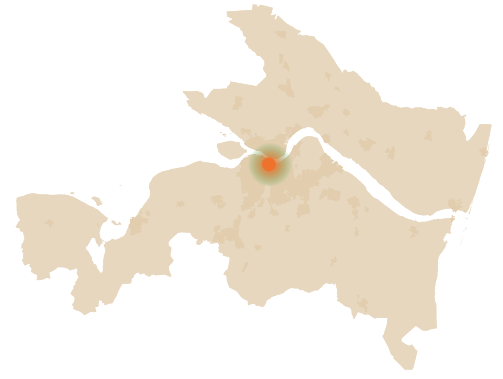
Aalborg Kommune kan ikke frit regulere parkeringen. Er der tale om private arealer, er det den enkelte ejer, der bestemmer hvilke regler, der skal gælde. Kommunen kan planlægge parkeringen og stille krav til omfanget ved nybyggeri, men har ikke mulighed for at regulere brugen af private p-pladser, når de først er etableret.

Parkering og de mange dilemmaer

- Der er kamp om pladsen i det offentlige rum - og ikke plads til det hele. Jo tættere man kommer centrum, jo flere hensyn og afvejsninger er der behov for. Udover parkering er der fx ønsker om mere plads til grønne områder, fodgængere, cyklister, kollektiv transport og byliv m.m.
- Analyser viser, at der generelt er gode parkeringsmuligheder i Aalborg Midtby, men alligevel oplever nogle, at det er svært at finde en p-plads.
- Ønsket om at parkere tæt på målet og samtidig slippe for trafikens negative konsekvenser er ofte modstridende.
- Der er forskellige behov for parkering, fx efterspørger handelslivet ofte korttidsparkeringspladser på de samme arealer, hvor beboere efterspørger langtidsparkeringspladser.
- Kommunen kan regulere parkering på offentlige veje og kommunale p-pladser, men ikke på private arealer.
- Ved større nybyggerier stiller kommunen ofte krav om parkering i p-huse og -kældre, men da der i mange naboområder ikke er regulering, bliver de nye pladser ikke altid brugt.

Geografi

Særligt fokus på Aalborg



Parkeringspolitikken dækker hele Aalborg Kommune, da nogle problemstillinger relaterer sig til hele området, men omfanget og karakteren af problemstillingerne er større i og omkring Aalborg Midtby.

Parkeringspolitikkenes målsætninger er derfor gradueret efter følgende tre geografiske områder: 1) Aalborg Midtby, 2) de omgivende bydele og 3) den øvrige kommune. Hovedfokus i parkeringspolitikken er således Aalborg Midtby.

Grænserne mellem de tre geografiske områder er i nogen grad flydende og vil variere alt efter problemstillingen. Samtidig kan problemstillinger, som særligt er relateret til områder på grænsen mellem reguleret og ureguleret parkering, ændre sig i takt med, at man indfører regulering i de tilstødende uregulerede områder. Politikken fastlægger derfor både principper for håndtering af parkering i de forskellige geografiske områder og for håndtering af de medførte konsekvenser for de tilstødende områder.

Aalborg Midtby

Aalborg Midtby er defineret som den centrale del af Aalborg, hvor offentligt tilgængelig parkering

generelt er reguleret. Området er i nogen grad sammenfaldende med det regionale handelscenter i midtbyen og har følgende kendetegn:

- Høj koncentration af blandede funktioner som fx handel, beboelse, erhverv, uddannelse, offentlig service, sundhed, kultur og rekreation. Størstedelen af funktionerne har ikke parkering på egen grund.
- Stort og varieret mobilitetstilbud med god tilgængelighed via bil, kollektiv trafik, cykel og gang.
- Et mindretal har egen bil.

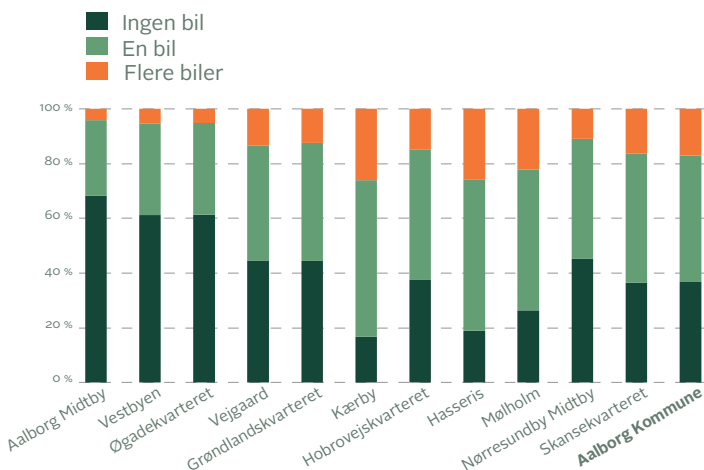
De omgivende bydele

I parkeringspolitikken er de omgivende bydele defineret som de områder, der omkranser midtbyen. I de omgivende bydele er parkeringen generelt ureguleret, men tidsreguleret ved handeleggader og offentlig service. I de fleste af områderne, fx Øgadekvarteret, Vestbyen og den centrale del af Nørresundby, bor mange tæt sammen, og bygningerne er hovedsageligt i flere etager.

Midtbyen bliver dog også omkranset af områder, der i højere grad er præget af en mere åben og lav bebyggelse. Det gælder fx Kærby, Klostermarkskvarteret og dele af Vejgaard samt dele af Nørresundby. Disse byområder har følgende kendetegn:

- Beboelse som primær funktion og i nogen grad også handel, offentlige funktioner, uddannelse og erhverv. Mens relativt mange af funktionerne ikke råder over parkering på egen grund, har beboere i områderne med åben og lav bebyggelse omvendt ofte parkering til minimum én bil på egen grund.
- Varieret mobilitetstilbud med god tilgængelighed via bil, kollektiv transport, cykel og gang.
- Generelt relativt få med egen bil, men antallet stiger og flere og flere har mere end en bil. Beboerne i områder med åben og lav bebyggelse ejer et middel til relativt højt antal biler.

Bilrådighed i Aalborg Kommune og udvalgte bydele 2021.



Kilde: LIFA - Census Benchmark

Den øvrige kommune

Parkering i den øvrige kommune er primært ureguleret, dog er der flere steder tidsbegrænsning ved handelsområder og offentlig service. Her finder man følgende kendetegn:

- Beboelse som primær funktion. Dog er der også områder med primært arbejdspladser, handel og offentlige funktioner. Størstedelen af funktionerne har parkering på egen grund.
- Området har et meget varierende mobilitetsudbud. I landdistrikter og nogle af oplandsby-

erne oplever mange ofte bilen som nødvendig for hverdagslivet. I andre dele af området er gang, cykel og kollektiv transport mere ligestillet med bilen.

- Antallet af borgere med egen bil er meget varierende. I landdistrikter og flere oplandsbyer som fx Gistrup, Klarup, Frejlev og Vestbjerg har mange egen bil. Der er generelt få med egen bil i de almene boligområder både i Aalborg og i oplandsbyerne.

Aalborg Byråd vedtog i 2019 -Mobilitet 2040, som er en vision for mobiliteten i kommunen. Parkeringspolitikken er en del af udmøntningen af Mobilitet 2040.

Mobilitet 2040

Vi skal turde at favne fremtiden og sikre en god balance mellem vores individuelle behov, og de fælles fremtidige muligheder og udfordringer for at skabe en bæredygtig mobilitet.

PARKERINGSPOLITIK

MISSION

At understøtte bæredygtig mobilitet og en by med plads til handel, byliv og bynatur til gavn for borgere, erhverv og besøgende

PEJLEMÆRKER

Parkering er en service

Fleksibel og effektiv parkering

Parkering og prioritering af byens rum

Bæredygtig mobilitet og parkering

Byudvikling og parkering

Parkering i Aalborg

Der er adgang til 17.500 p-pladser i den centrale del af Aalborg og Nørresundby

Som grundlag for parkeringspolitikken er der gennemført analyser af både udbud af og efterspørgsel efter parkering i Aalborg.

I den centrale del af Aalborg og Nørresundby er der registreret ca. 17.500 offentligt tilgængelige p-pladser, som både kan være private og kommunale. Udover de offentligt tilgængelige pladser er der et betydeligt antal private p-pladser, der ikke er offentligt tilgængelige. Det kan fx være p-pladser ved arbejdspladser og baggårde. Omfanget af ikke-offentligt tilgængelige p-pladser er ikke kortlagt.

I 2021 blev der gennemført en samlet parkeringstælling i den centrale del af Aalborg og Nørresundby. Tællingen viser, at den samlede efterspørgsel efter parkering er størst ved middagstid, hvor 61% af de 17.500 pladser er optaget. Modsat er efterspørgslen lavest morgen og aften, hvor henholdsvis 47% og 52% af p-pladserne er optaget (COWI, 2021).

Baggrundsanalyser

Aalborg Kommune har fået udarbejdet flere analyser, som danner grundlag for parkeringspolitikken. Formålet med undersøgelserne har bl.a. været at afdække udbud, præferencer og brug af parkering i Aalborg:

- Opdatering af kommunens parkeringsdatabase (bil), 2021-
- Parkeringstælling, COWI 2021
- Stopinterviews af bilister og cyklister, COWI 2021
- Uddeling af spørgeskort (bil), COWI 2021
- Registrering af langtidsparkering (bil), COWI 2021
- Telefoninterviewundersøgelse, Jysk Analyse 2021
- Parkeringsanalyse af cykler, COWI 2019

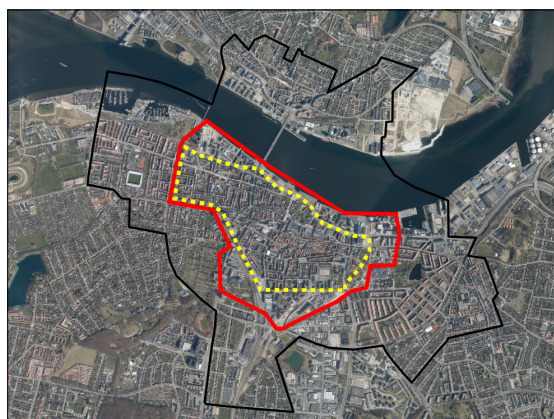
I det undersøgte område er parkeringsudbuddet næsten lige så stort i den regulerede del som i den uregulerede del. Der er dog stor forskel på pladsernes karakter og hvem, der ejer dem. I den regulerede del (Aalborg Midtby) er der et stort udbud af private pladser i p-huse eller -kældre, mens parkering i den uregulerede del primært består af kommunale p-pladser i form af kantstensparkering. Efterspørgslen efter parkering er generelt højere uden for den regulerede del af midtbyen, specielt morgen og aften, hvor beboere har størst behov for at parkere.

Parkering i Aalborg Midtby

Kun ca. 38% af de offentligt tilgængelige p-pladser i midtbyen er kommunalt ejet, og 62% er således private p-pladser til offentlig brug.

I Aalborg Midtby er næsten al offentligt tilgængelig parkering reguleret, enten med tidsbegrænsning eller betaling. På de kommunale pladser er der primært tidsbegrænsning på kantstensparkering og betaling på p-pladser, som enten kan være på gader eller i p-huse og -kældre.

Parkeringsudbud



Sort streg: Samlet analyseområde, hvor udbud af og efterspørgsel efter offentligt tilgængelige p-pladser er opgjort.
Rød streg: Aalborg Midtby, hvor al parkering i dag er reguleret.
Gul streg: Område med mulighed for p-licens til beboere og erhverv.

- Der er registreret et samlet udbud på 17.520 offentligt tilgængelige p-pladser i den centrale del af Aalborg og Nørresundby (sort streg).
- Efterspørgslen efter parkering er størst kl. 11, hvor 61% af alle pladser er optaget.

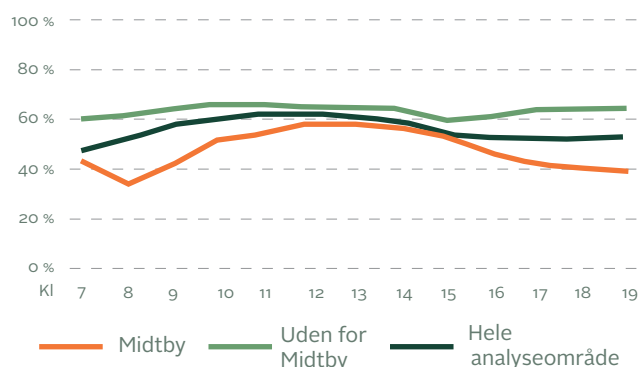
"87% af kommunens borgere besøger jævnligt midtbyen. 45% foretrækker at tage bilen til og fra midtbyen."

Kilde: Jysk Analyse, 2021

Taksterne på de kommunale pladser er graderet, så det er billigere at parkere i udkanten og dyrere at parkere centralt. I dele af Aalborg Midtby har beboere og erhvervsdrivende desuden mulighed for at købe en p-licens. Licensen giver mulighed for at parkere uden tidsbegrænsning på udvalgte p-pladser og langs kantsten, hvor parkering ellers er tidsbegrænset.

For at forbedre bymiljøet og undgå, at folk kører rundt for at lede efter en p-plads, er flere mindre kommunale p-pladser i den centrale del af midtbyen blevet omdannet til rekreative byrum. Siden 2009 er det samlede antal p-pladser dog øget med ca. 1.800 flere offentligt tilgængelige p-pladser i midtbyen (ekskl. kantstensparkering). Størstedelen af de nye p-pladser er etableret i p-huse og -kældre. De er primært etableret af private i forbindelse med større byomdannelseprojekter i kanten, fx Godsbanen, Østre Havn, Havnefronten og Plaza. Det er således private, der regulerer hvordan pladserne kan benyttes.

Andel optagede offentligt tilgængelige pladser fordelt på geografi.



"55% af midtbyens besøgende fra Aalborg Kommune bor inden for en radius af 5 km."

Kilde: Jysk Analyse, 2021

P-licenzonen dækker ikke hele Aalborg Midtby. Byudviklingsområder som Godsbanen, Vestre Havnepromenade, Den Centrale Havnefront og Østre Havn er ikke en del af zonen, da der her er opført parkering på egen grund.

Udbud af offentligt tilgængelige p-pladser

	Antal	Type			Regulering				Ejer		
		I alt	P-plads, kantsten	P-plads, konstruktion	P-plads, terræn	Betaling	Tidsreguleret		Ingen	Kommunal	Privat
							Gælder alle	P-licens*			
Samlet analyseområde	17.520	7.560	5.030	4.930	6.590	2.390	1.080	7.480	11.260	6.260	
Aalborg Midtby	8.460	1.550	4.910	2.000	6.590	800	1.080	0	3.140	5.320	
Udenfor Aalborg Midtby	9.060	6.010	120	2.930	0	1.590	0	7.480	8.120	940	

Opgørelse over antal parkeringspladser fordelt på geografi, type, regulering og ejerforhold. Baseret på dataudtræk fra Parkeringsdatabase i 2023.

* Med P-licens kan pladsen anvendes uden tidsbegrænsning kl. 8-19 på hverdage og kl. 8-16 lørdag.

Skudehavnsvej er et eksempel på en vej, der ligger lige uden for den regulerede parkeringszone hvor mange pendlere vælger at parkere i dagtimerne.



Efterspørgslen efter p-pladser varierer meget i Aalborg Midtby afhængig af type og regulering. Generelt benytter få sig af betalingspladser i p-huse og -kældre, særligt morgen og aften. Modsat benytter mange kommunale betalingspladser som Gåsepigen, Ågade Torv, Sauers Plads det meste af døgnet, særligt i dagtimerne.

Mange benytter kantstensparkering, særligt om aftenen. De tidsbegrænsede pladser, hvor der er mulighed for at benytte p-licens, er særligt populære. Omkring 80% er optaget i dagtimerne, mens næsten alle pladser er optaget om aftenen.

Parkering uden for Aalborg Midtby

Størstedelen af de registrerede parkeringsmuligheder i analyseområdet uden for midtbyen er kantstensparkering, og kun en meget lille andel af de tilgængelige pladser er i p-huse og -kældre.

I modsætning til midtbyen er en meget stor del af pladserne kommunale (ca. 90%).

Langt størstedelen af p-pladserne er uregulerede. Ca. 18% er tidsbegrænset, og de tidsbegrænsede p-pladser er særligt placeret i tilknytning til handel og offentlige funktioner. Efterspørgslen efter parkering varierer mellem de forskellige bydele, der omkranser midtbyen. I Øgadekvarteret, Klo-

Mølle Plads i Aalborg Midtby, hvor der er et stort udbud af cykelparkering.



stermarken og i nogen grad Vestbyen er antallet af optagede pladser høj det meste af dagen, men højest om aftenen. I Vejgård og Nørresundby er der relativt få optagede pladser, hvor flest er optaget om formiddagen.

Størstedelen af bydelene uden for midtbyen er primært beboelsesområder. Alligevel er der ikke færre optagede pladser om formiddagen, hvor man må antage, at mange arbejder. Det indikerer, at pendlere udefra parkerer i områderne. I Kærby og Hjulmagerkvarteret synes der særligt at være mange udefra, der parkerer i dagtimerne.

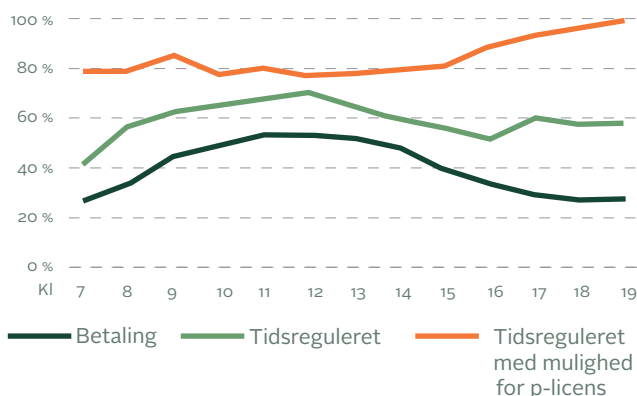
Der blev i 2021 gennemført en spørgeskortundersøgelse blandt parkerede biler i kanten af midtbyen. Undersøgelsen bekræfter, at pendlere med ærinde i midtbyen i flere tilfælde vælger at parkere lige uden for midtbyen, hvor parkering er gratis.

Cykelparkering

Omfanget af cykelparkering er i de senere år øget. Antallet af offentligt tilgængelig cykelparkering i midtbyen blev i 2020 opgjort til 6.000 pladser, hvor knap 12% er overdækket. De største anlæg finder man især omkring Banegården, Nytorv, Nordkraft og Mølle Plads.

Parkering i Aalborg Midtby

Andel af optagede pladser i Midtbyen fordelt på regulering



Største p-anlæg i Aalborg

Anlæg	p-pladser
Friis	850
Havnemøllen	590
Palads	487
Aalborg Campus	420
Kornmøllen	400
CW Obel	376
Sauers Plads	360

Med undtagelse af Sauers Plads er alle p-anlæggene private.

BEHOV OG ØNSKER TIL PARKERING ER MANGE OG VARIERER

Brugere af parkering har varierende krav og ønsker til parkering. Nedenfor er listet otte typiske grupper og deres præferencer for at tydeliggøre de mange forskellige hensyn, som parkeringspolitikken skal tilgodese.

Beboeren

Beboeren prioriterer typisk, at der er parkering tæt på boligen, og at pladsen er billig og uden tidsbegrænsning, da der ofte er behov for at parkere i længere tid om eftermiddagen og natten. Hensyn til beboerparkering i den centrale del af byen kan være i konflikt med parkering til kunder, pendlere og håndværkere, især i tidsrum, hvor flere ønsker at holde på den samme plads.

Personen med handicap

Borgeren med handicap vægter generelt at parkere så tæt på sit mål som muligt, at det er et trygt sted, og at man har god tid til at komme frem og tilbage. Der skal ligeledes være gode adgangsforhold og plads omkring bilen. Handicapparkering bliver typisk reguleret ved særligt udvalgte arealer og betingelser.

Kunden

For kunden skal det være nemt at komme til og fra parkeringen, og den skal være nem at finde i forhold til det ønskede mål. Nærheden til målet afhænger af kundetype og ærinde, hvilket også har indflydelse på, om der er behov for at parkere i kort eller lang tid. Prisen er som regel af mindre betydning, men kendskab til prisen og betalingsvilkårene har stor betydning.

Erhvervsbillisten

Erhvervsbillisterne har varierende parkeringsbehov. Håndværkeren og varetransportøren har fx et særligt behov i dagtimerne, hvor nærhed til målet er afgørende. Dog har varetransportøren kun behov for at parkere i kort tid, mens håndværkeren ofte har behov for at parkere i længere tid. Begge behov kan være i konflikt med fx kundeparkering. Modsat har erhverv som hjemmepleje og taxa et særligt parkeringsbehov om aftenen og natten, hvor gaderne ofte er fyldt med beboeres biler.

Pendleren

Som pendler er der et ønske om en vis nærhed til målet, men ofte er det acceptabelt med en rimelig gangafstand. Pris og mulighed for at kunne parkere længe betyder meget for pendleren, som typisk også er villig til at gå lidt længere for at betale mindre. Hvis pendleren parkerer i bymidten, er der ofte konflikter i forhold til kunder og beboere. Parkering uden for kantzonen sker ofte i uregulerede bolig-gader.

Turisten

For turisten er det især adgangsforholdene til parkeringen, der betyder noget. Det skal være nemt at finde og orientere sig i forhold til byen. Tidsbegrænsningen betyder også en del, da turisten gerne vil have frihed og ubegrænset tid til at opleve byen. Prisen for at parkere betyder meget lidt.

Brugeren af knudepunkter

Knudepunkter er steder, hvor forskellige transportformer mødes. Ved skifte fra bil til en anden transportform skal parkeringen være tæt på målet for skiftet, fx tog, bus, cykel eller gang. Pris og tid har stor betydning, ligesom tillid til, at bilen kan holde sikkert også er vigtigt. Adgangsforholdene skal være nemme og enkle i forhold til det transportmiddel, man skal skifte til.

Borgeren uden bil

Borgeren uden bil har ofte helt andre ønsker end borgere med bil. Det kan fx være et ønske om, at arealer til parkering i gaderne i stedet bruges til andre formål, fx cykelparkering, cykelstier, bedre fodgængerforbindelser, ventearealer til kollektiv trafik, delebiler m.m.

PEJLEMÆRKER

Fem pejlemærker skal sikre retning

Der er udpeget fem pejlemærker, som følger op på missionen og angiver en retning for de kommende års arbejde med parkering:

- Parkering er en service
- Fleksibel og effektiv parkering
- Parkering og prioritering af byens rum
- Bæredygtig mobilitet og parkering
- Byudvikling og parkering

Mens de første fire pejlemærker har fokus på parkering i relation til den eksisterende by, har det sidste pejlemærke fokus på parkering, når der bygges nyt. I de enkelte pejlemærker bliver status og udfordringer beskrevet på baggrund af analyser og input fra borgere og interessenter.

For hvert enkelt pejlemærke er der med udgangspunkt i status og udfordringer formuleret et fremtidsbillede, der beskriver den ønskede fremtid for det enkelte pejlemærke.

Fremtidsbilledet bliver understøttet af konkrete målsætninger. Målsætningerne kan være målrettet en eller flere geografiske områder, alt afhængig af problemstillingens karakter.

Pejlemærkerne bliver udmøntet i konkrete handlinger, som skal afspejle et helhedssyn på omstillingen til mere bæredygtig mobilitet. Handlingerne spænder fra påvirkning af transportadfærd og mobilitetsbehov til konkrete anlægsprojekter.

Budolfi Plads før omdannelsen i 2019

Gaden Budolfi Plads er et eksempel på en omdannelse, hvor der samtidig er sket en omprioritering. Tidligere var gaden domineret af parkering og biltrafik. I 2019 blev gaden ombygget med fokus på bløde trafikanter og begrønning. Selvom antallet af parkeringspladser er reduceret, er det stadig muligt at parkere i området. Under Budolfi Plads er der prioriteret offentligt tilgængelig parkering, mens der på overfladen af parkeringskælderen er indrettet et grønt byrum.



Budolfi Plads efter omdannelsen i 2019



PEJLEMÆRKE 1

Parkering er en service

Status og udfordringer

Aalborg Kommunes ansvar som myndighed på parkeringsområdet er at sikre, at der bliver etableret tilstrækkelig parkering på egen grund, når man laver nye lokalplaner. Når Aalborg Kommune stiller parkeringsarealer til rådighed for biler i de eksisterende byområder, er det en service kommunen tilbyder. Det er således kommunen, der fastlægger hvilket serviceniveau, der skal være i de enkelte områder. Siden det første bygningsreglement fra 1961 er der stillet krav om parkering på egen grund.

Som borger har man et personligt ansvar for at skaffe plads til at parkere sin bil. Råder man ikke over en privat p-plads, må man forvente, at det koster at parkere både på private og kommunale tilbud.

I dag udbyder kommunen servicen på vilkår, der gør, at mange fravælger de private tilbud. I mange tilfælde giver det samtidig en uhensigtsmæssig adfærd, hvor mange kører rundt og leder efter bestemte pladser, og en dårlig udnyttelse af den samlede parkeringskapacitet.

Parkering på kommunens arealer kræver samtidig prioritering. Forskellige brugergrupper har forskellige parkeringsbehov, som kan være modstridende. Baggrundsanalyserne indikerer fx, at en af grundene til de mange optagede p-pladser i de uregulerede områder omkring midtbyen er, at en del pendlere parkerer deres bil her frem for at køre til p-anlæggene i kanten af midtbyen.

I andre tilfælde kan små butikker opleve, at deres kunder ikke kan parkere tæt på butikken i forbindelse med et kort ærinde, fordi pladserne er optaget af beboere, der holder parkeret i lang tid.

Parkeringspolitikken skal primært sikre, at den tilgængelige kapacitet bliver udnyttet bedst muligt.

Da det ikke er muligt at sikre alle brugergrupper det samme serviceniveau alle steder, er det nødvendigt at prioritere nogle gruppers behov over andres, hvor behovet er størst.

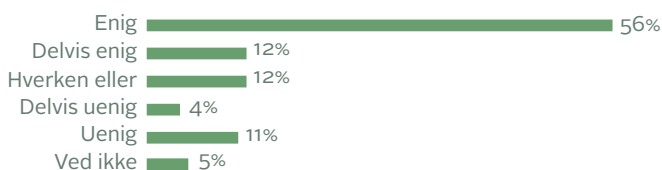
Matcher serviceniveauet på de kommunale pladser ikke borgerens behov, er der også mulighed for at benytte et af de mange private tilbud.

Parkering i gaderne skal afvejes med mange andre hensyn. I dette tilfælde nedgravede containere på Teglværks Alle.



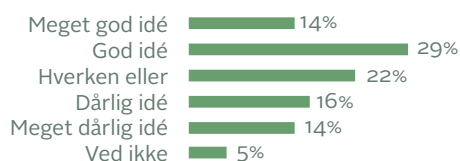
Borgernes holdninger til gadeparkering

"Gadeparkering i midtbyen bør prioriteres til beboerne frem for de handlende og pendlere"



Borgernes holdning til gadeparkering i midtbyen, Jysk Analyse, 2021.

"Er det en god eller dårlig idé, at der i gader, hvor der ofte er mange biler, indføres skærpede p-restriktioner i form af tidsbegrænsning eller højere betaling for at udnytte pladserne bedre?"



Borgernes holdning til skærpede p-restriktioner, Jysk Analyse, 2021.

FREMTIDSBILLEDE

En ændret prioritering af brugergrupper har sikret en bedre balance i brugen af p-pladser. De større p-huse bliver brugt af flere og har lettet presset på gadeparkeringen.

Som bruger er man ikke i tvivl om, hvem der er prioriteret hvor. Særligt for håndværkere, hjemmehjælpere og borgere med handicap er det nu blevet lettere at finde en plads, ligesom muligheden for korte ærinder er prioriteret i handeleggaderne.

For pendlere er det også blevet nemmere at finde en p-plads, da regulering af parkering understøtter, at man kører direkte til et af p-anlæggene med nem adgang fra de store veje.

Der er indført beboerlicens i flere områder. Generelt er skævheden i brugen af offentlige og private p-pladser udjævnet.

Vi vil arbejde for, at:	AALBORG MIDTBY	OMGIVENDE BYDELE	ØVRIG KOMMUNE
<ul style="list-style-type: none"> • parkeringsforholdene bliver reguleret i områder med mange optagede pladser for at prioritere mellem brugergrupper. 	●	●	
<ul style="list-style-type: none"> • der skal være bedre forhold for handicapparkering. 	●	●	●
<ul style="list-style-type: none"> • der i områder med høj belægning bliver sikret parkeringsmuligheder til grupper med særlige behov, fx erhverv, hjemmepleje og taxa. 	●	●	
<ul style="list-style-type: none"> • handlende bliver prioriteret i by- og handeleggader. 	●	●	●
<ul style="list-style-type: none"> • beboere bliver prioriteret i områder, hvor der primært er boliger. 	●	●	
<ul style="list-style-type: none"> • pendlere og besøgende bliver prioriteret i sammenhængende p-anlæg i kanten, hvor der skal være god tilgængelighed fra de store veje. 	●	●	
		●	●
		Stort fokus	Nogen fokus

PEJLEMÆRKE 2

Fleksibel og effektiv parkering

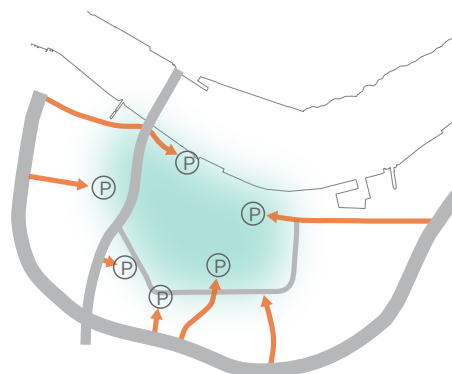
Status og udfordringer

Strategien for parkering i midtbyen har i mange år været at samle parkeringen i større anlæg med god tilgængelighed fra de store veje.

Der er etableret mange nye pladser i p-huse og -kældre i kanten af midtbyen, men pladserne bliver ofte fravalgt. Der er således mange ledige parkeringsmuligheder med nem adgang fra de store veje.

Alligevel er der mange borgere og besøgende, der oplever, at det er svært og uoverskueligt at finde en p-plads i Aalborg Midtby, og bruger tid på at søge efter en ledig kantstensplads. Denne trafik er ikke kun til gene for dem, der skal parkere, men også for bymiljøet, fodgængere og cyklister.

Udnyttelsen af parkeringskapaciteten er skæv med mange optagede pladser i gaderne og tilsvarende få i mange af de større p-huse og -kældre. Parkeringshenvielse og reguleringen af de kommunale parkeringsmuligheder understøtter ikke i tilstrækkelig grad brugen af de større p-anlæg og genererer unødigt trafik.

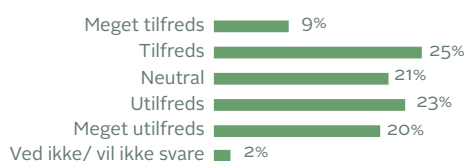


Princippet om at servicere midtbyens biltrafik fra Østre Alle-ring, og herfra lede trafikken ind til kantzonens p-anlæg, vil blive styrket. Hensigten er at gøre det mere overskueligt for bilister at komme ind til midtbyen og mindske trafikbelastningen.

Parkeringsressourcerne bliver ikke udnyttet effektivt. En mere fleksibel brug kan være med til at udnytte pladserne i de eksisterende p-anlæg mere effektivt, så man kan rumme forskellige parkeringsbehov i løbet af døgnet på samme areal uden at borgerne oplever, at det er mere besværligt at finde en plads.

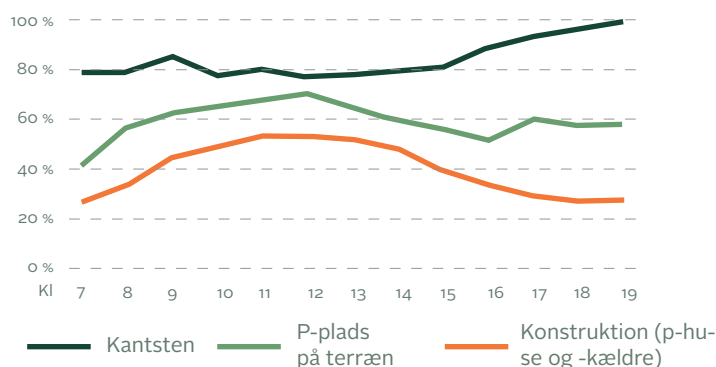
Fakta

"Er du tilfreds eller utilfreds med parkeringsmulighederne for personbiler i Aalborg Midtby?"



Bilisternes vurdering af parkeringsmulighederne i Aalborg Midtby.
Kilde: Jysk Analyse, 2021.

Andel optagede pladser i midtbyen fordelt på type





Eksempel på parkeringshus med ledig kapacitet. God udsigt, men ingen parkerede biler.

FREMTIDSBILLEDE

I 2040 hjælper intelligente p-løsninger brugerne til hurtigt og let at finde en ledig parkeringsplads. Ny teknologi og ændrede takster har sammen med attraktive og tydelige fodgængerforbindelser mellem p-plads og mål gjort de større p-anlæg i kantzonen til det foretrukne sted at parkere for mange. I den centrale midtby er bymiljøet derfor forbedret, og det er blevet mere attraktivt at færdes og opholde sig som fodgænger eller cyklist.

Trafikken fra bilister, der leder efter en ledig kantstensplads, er væsentligt mindre. P-pladserne langs kantstenen kan være forbeholdt korte ærinder bl.a. til midtbyens mange små butikker og andre ærinder. Eller også bliver de anvendt fleksibelt hen over døgnet; hvor varelevering foregår om morgenen, i dagtimerne er flere pladser dedikeret til særlige formål, mens taxa og hjemmepleje kan benytte pladserne om aftenen og natten.

Vi vil arbejde for, at:	AALBORG MIDTBY	OMGIVENDE BYDELE	ØVRIG KOMMUNE
• det er let og gennemskueligt at finde en p-plads.	●	●	
• parkeringspolitikken understøtter en mere effektiv udnyttelse af parkeringskapaciteten.	●	●	●
• parkering primært skal ske i større p-anlæg langs randgaderne.	●	●	
• nye p-anlæg bliver etableret i p-huse eller -kældre, så man får mere ud af kvadratmeterne.	●	●	
• kantstensparkering bliver forbeholdt korttidsparkering, mens langtidsparkering skal ske i kantzonen.	●	●	
• takster, regulering og teknologi understøtter brugen af større p-anlæg.	●	●	
• parkeringsarealer i højere grad bliver udnyttetfleksibelt.	●	●	●
• der bliver etableret attraktive forbindelser mellem større p-anlæg og primære mål.	●	●	
		●	●
		Stort fokus	Nogen fokus

PEJLEMÆRKE 3

Parkering og prioritering af byens rum

Status og udfordringer

I midtbyen og de omgivende bydele er pladsen særligt trang, og der er kamp om p-pladserne.

Byens arealer bliver i stigende grad værdifuld ressource, og biler i gaderne skal afvejes med mange andre hensyn. Det er således en forudsætning at bruge arealerne hensigtsmæssigt for at opnå en bæredygtig by, hvor både p-pladser og byens andre offentlige arealer bidrager til en bæredygtig udvikling.

For at opfylde visionen om klimatilpasning, byliv, bæredygtig og aktiv mobilitet samt grønne områder i midtbyen er det nødvendigt at prioritere arealer til netop de formål. Der er derfor også etableret nye store p-huse eller -kældre for at bruge mindst mulig plads.

"I de gader i midtbyen, hvor der er plads til at lave noget om, foretrækker 63% flere træer og opholdsmuligheder frem for mere parkering."

Kilde: Jysk Analyse, 2021

Sideløbende er mange mindre p-pladser blevet omdannet til attraktive byrum og parker. Til gengæld er kantstensparkering kun mindsket i be-

Byliv og parkering

Parkeringspolitikken har fokus på at understøtte bylivet. Byliv er alt det, der foregår, når mennesker går rundt og opholder sig i byens offentlige rum. Byliv er oplevelse, udfoldelse, bevægelse og mødet mellem mennesker.

I bymidten handler bylivet typisk om shopping og caféliv eller at mødes på havnefronten. I bolig-gaderne (fx i Vestbyen) kan byliv også være mødesteder i forbindelse med butikker og cafeer, men ofte vil det udfolde sig på mindre pladser uden kommercielt indhold, fx i forbindelse med små opholds- og legepladser.

grænset omfang. I mange af byens centrale gader skaber kantstensparkering fortsat udfordringer ift. at skabe attraktive gaderum med plads til cyklister og gående. Samlet set fylder parkering i gaderne fortsat meget og fremmer ikke brugen af de nye, større p-anlæg.

Mere parkering i p-huse eller -kældre vil frigive mere plads til andre formål som fx grønne områder, byrum og bedre forhold for fodgængere og cyklister.

Fakta

	Grundareal pr. p-plads (fodafttryk)
Parkering på terræn, kantsten	15-20 m ²
Parkering på terræn, parkeringsareal	20-30 m ²
P-hus, traditionelt	13-15 m ²
P-anlæg under terræn (p-kælder)	0 m ²

Opgørelse over arealforbrug til en parkeringsplads på henholdsvis terræn, P-hus og P-kælder.
Kilde: Parkering og bykvalitet; Eksempelsamling, Realdania 2014



Visualisering af potentiale ved at omdanne gade i Vestbyen fra at være domineret af bilparkering, til et klimasikret rekreativt byrum.
Illustration: Jaja Architects.

FREMTIDSBILLEDE

I 2040 er arealer til parkering tilpasset byens og borgernes behov og ønsker til servicefunktioner på kommunens arealer. Ved at samle mere parkering i p-huse og -kældre er der skabt mere plads til alle de nødvendige funktioner i den bæredygtige by. Der er blevet bedre forhold for fodgængere og cyklister og mere plads til grønne, frodige byrum med træer og opholdsmuligheder.

Arbejdet med parkering tager udgangspunkt i en udviklingsorienteret og optimerende tilgang, som viser sig ved, at der løbende bliver lavet forsøg, hvor gaderum bliver brugt til forskellige formål afhængig af bl.a. årstid og borgernes egne ønsker.

Vi vil arbejde for, at:	AALBORG MIDTBY	OMGIVENDE BYDELE	ØVRIG KOMMUNE
• byens gader i højere grad bliver prioriteret til andre formål end bilparkering (fx bæredygtig mobilitet, byliv og grønne områder).	●	●	●
• ny bilparkering i byen så vidt muligt bliver etableret i p-huse og -kældre.	●	●	
• brugen af fleksibel parkering bliver øget, fx i forbindelse med større events, udeservering eller cykelparkering.	●	●	
• parkering i udvalgte gader midlertidigt eller permanent bliver omdannet til byrum.	●	●	●
		● Stort fokus	● Nogen fokus

PEJLEMÆRKE 4

Bæredygtig mobilitet og parkering

Status og udfordringer

Hvor pejlemærke 3 har fokus på, hvordan parkeringspolitikken forholder sig til prioriteringen af den samlede plads i byens rum, sætter pejlemærket her fokus på, hvordan den afsatte plads til parkering understøtter en mere bæredygtig mobilitet.

Der er i dag en tydelig tendens til, at væksten i antallet af biler overstiger væksten i befolkningstallet. Det skyldes både, at flere og flere familier har bil, men også, at andelen af familier med mere end en bil, stiger. Modsat er der fortsat mange familier, der lever uden en bil. For Aalborg Kommune som helhed er det tilfældet for ca. 37%. I Aalborg Midtby lever næsten 70% uden bil, selvom bilejerskabet også her er stigende.

Flere biler optager mere plads og skaber trængsel, hvilket udfordrer trafiksikkerhed og bymiljø. Det betyder samtidig, at mere bæredygtige transportmidler ofte bliver fravalgt.

"En tredjedel af dem, der besøger midtbyen inden for en afstand af 3 km, kommer i bil."

Kilde: Jysk Analyse, 2021

I de senere år har færre valgt at køre med cykel og bus til fordel for bil. Parkeringspolitikken skal bidrage til at vende den udvikling og motivere flere til at gå, cykle, tage bussen eller køre i delebil.



Særligt i Midtbyen er der mange husstande, der lever uden bil og klarer nogle af dagligdagens gøremål på f.eks. en ladcykel.

Der er etableret ny cykelparkering og ladepladser til elbiler mange steder i byen. I de kommende år vil der ske en fortsat udrulning af el-ladepladser.

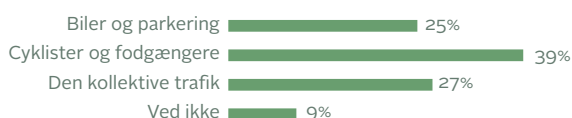
"66% af dem, der færdes i midtbyen, mener, at cyklister, fodgængere og busser skal prioriteres højest der."

Kilde: Jysk Analyse, 2021

Vi skal opprioritere parkering til fx cykel, løbehjul, og delebil, bl.a. i form af mere overdækket cykelparkering. Samtidig skal vi gøre det nemmere og mere attraktivt at skifte mellem bil og bæredygtige mobilitetsformer, så man ikke altid behøver at tage bilen hele vejen. Det kan både være i forbindelse med en tur ind til og ud af byen.

Fakta

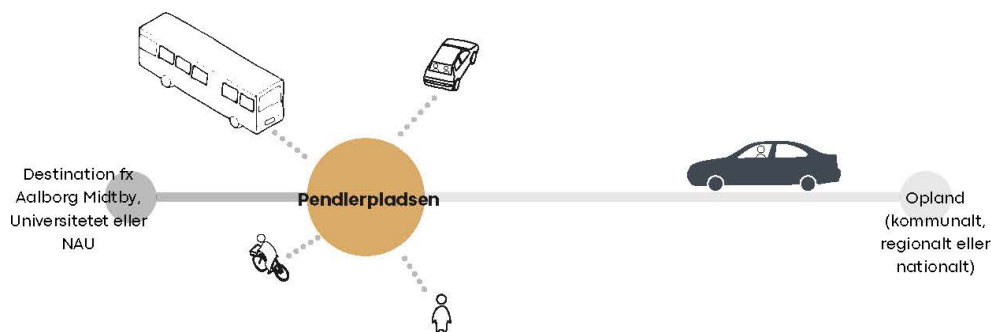
"Når du tænker på Aalborg Midtby, hvad synes du, man skal prioritere højest, er det...?"



Borgernes prioritering af trafikantgrupper i Aalborg Midtby.
Kilde: Jysk Analyse, 2021.

Vidste du?

- En p-plads til én bil svarer til 8-10 pladser til almindelige cykler eller 5-6 til ladcykler
- I midtbyen er der ca. 6.000 offentligt tilgængelige p-pladser til cykler og 8.500 offentligt tilgængelige p-pladser til biler



Knudepunktstanken. Kilde: Vejdirektoratet

FREMTIDSBILLEDE

I 2040 rejser flere bæredygtigt. En større del af gadeparkeringen bliver anvendt til ladepladser, cykelparkering, og delebilsordninger. Prioriteringen af ladestanderne til elbiler har accelereret den grønne omstilling, og udfasningen af benzin- og dieselmotorer har skabt et bedre bymiljø og mindsket klimabelastningen.

Det er let og sikkert at komme af med cyklen i Aalborg Midtby. Udbredelsen af elcykler betyder, at mange, selv over længere afstande, foretrækker cyklen frem for bilen.

Taksterne på parkering har gjort det attraktivt for mange, der pendler i bil til Aalborg, at parkere ved et af knudepunkterne i kanten af byen. Herfra fortsætter de rejsen det sidste stykke i bus eller på cykel. En del pendlere, der skal ud af byen, møder også hinanden ved knudepunkterne og kører videre sammen.

Vi vil arbejde for, at:	AALBORG MIDTBY	OMGIVENDE BYDELE	ØVRIG KOMMUNE
• parkeringsindsatsen understøtter brugen af bæredygtige transportformer.	●	●	●
• parkering til bæredygtige mobilitetsformer bliver prioriteret højere end parkering til konventionelle biler.	●	●	●
• der bliver bedre service for cykelparkering hvad angår plads, indretning, placering og tryghed.	●	●	●
• det skal være lettere at skifte mellem bil og bæredygtige transportformer.		●	●
• taksterne på parkering bidrager til brugen af bæredygtig mobilitet.	●	●	●
• skabe bedre forhold og mere plads til parkering af bæredygtige køretøjer og mulighed for opladning af elbiler.	●	●	●
		●	●
		Stort fokus	Nogen fokus

PEJLEMÆRKE 5

Parkering og byudvikling

Status og udfordringer

Der sker i disse år en betydelig byudvikling i Aalborg, hvor mange nye områder skyder op. Pejlemærket har fokus på parkering i byudviklings- og byomdannelsesområder og ikke parkering i eksisterende by. Indretning af parkering i de nye områder, kommer potentielt til at gælde mange år fremover. Derfor er det særligt vigtigt, at der stilles krav til indretningen af parkering, både arkitektonisk, miljømæssigt og i forhold til at fremme bæredygtighed.

Byudviklingen er særligt koncentreret omkring den såkaldte vækstakse, hvor kompakt byudvikling, sker efter stationsnærhedsprincippet. Det betyder, at adgang til kollektiv trafik, cykel og gangforbindelser integreres i byudviklingen for at minimere behovet for bilparkering.

For at føre den nødvendige parkering ud i livet anvendes parkeringsnormer. Parkeringsnormer kan spænde ben for den bæredygtige byudvikling, hvis de ikke tilpasses området og dets befolkningssammensætning og politiske visioner. Risikoen er, at der reserveres unødvendig plads til parkering, og at vi dermed forringer byens kvalitet og potentiale for byliv, mens vi ikke i samme grad tilskynder til bæredygtig adfærd. Omvendt kan det være et problem, hvis der kommer til at mangle p-pladser. I dag skaber en ekstraordinær lav p-norm for boliger under 50 kvm både risiko for, at der kommer for mange små boliger og for få p-pladser.

En anden aktuel problemstilling er, at selvom de nødvendige p-pladser bliver etableret på egen grund, kan det give udfordringer for naboområ-

derne. Det skyldes typisk, at parkeringen bliver reguleret på en måde, som giver incitament til at parkere uden for byudviklingsområderne, hvilket belaster gaderne i naboområderne på en uhenigtsmæssig måde.

Er det ikke muligt at etablere de nødvendige p-pladser på egen grund, er der i den centrale del af Aalborg mulighed for at indbetale til en parkeringsfond. Ordningen fører dog ikke altid til flere p-pladser, bl.a. fordi det kan være en udfordring at finde egnede kommunale arealer og kommunal medfinansiering. I stedet bliver pengene betalt tilbage til bygherren, uden at der kommer flere p-pladser.

Bygningsreglementet og nye byudviklingsområder

Ved alle nye bygninger er det bygherrens pligt at sikre tilstrækkelig parkering, som følger bygningsreglementet og kommunens p-normer. Ældre brokvarterer er udviklet før det krav, og beboerne kan her ikke forvente at have adgang til egen parkering, men må finde plads i gaderne eller p-anlæg.

I nye byudviklingsområder, som fx Østre Havn, har man sikret parkering til beboere via større betalingsanlæg. Afhængig af den økonomiske model skaber det en risiko for, at bilister i området søger gratis parkering andre steder. Det kunne fx være et brokvarter som Øgaden, hvor parkering i dag er ureguleret. På den måde vil beboernes adgang til parkering i disse områder samlet set blive dårligere.

Fakta

Prisen for anlæg af p-plads (bil)

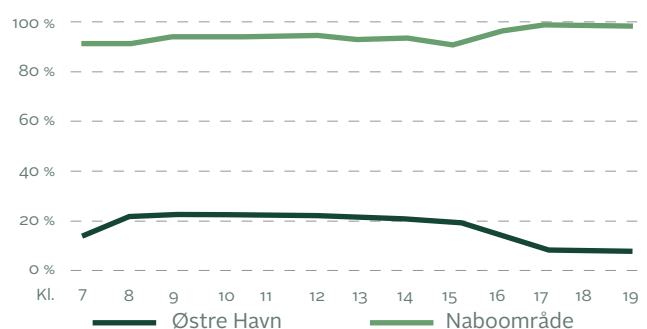
På terræn: 20-30.000 pr. plads

P-hus: 50-300.000 pr. plads

P-anlæg under terræn: 175-700.000 pr. plads

Kilde: Parkering og bykvalitet, Realdania 2014

Andel optagede pladser i nyt byudviklingsområde sammenlignet med naboområdet med gratis parkering





I mobilitetshuset på Stigsborg er p-huset gentænkt som et lokalt samlingspunkt for mobilitet og byliv. Tanken er, at huset skal fungere som bibliotek for mobilitet med adgang til forskellige mobilitetsformer og et godt udbud af delemobilitet.

FREMTIDSBILLEDE

Nye p-anlæg er samlet i større enheder, der minimerer pladsforbruget. Flere steder er der etableret parkering i p-huse og -kældre med funktioner, der understøtter oplevelser i byen.

Adgang til bæredygtige mobilitetsformer, brug af mobilitetsstyring og indtænkning af dobbelt udnyttelse af pladsen har mindsket behovet for p-pladser. Parkering til opladning og delebilsordninger er indtænkt i byudviklingen fra start.

Der er indført regulering i de områder, der grænser op til de nyomdannede boligområder, så parkeringen sker på egen grund.

Vi vil arbejde for, at:	AALBORG MIDTBY	OMGIVENDE BYDELE	ØVRIG KOMMUNE
• parkering i nye byudviklingsområder så vidt muligt skal ske på egen grund, og at der bliver tilstræbt dobbelt udnyttelse af pladsen.	●	●	●
• parkering i nye, tætte byudviklingsområder primært bliver etableret i p-huse og -kældre.	●	●	●
• der i forbindelse med ny parkering stilles krav til klimatilpasning, arkitektur, mulighed for multifunktionalitet m.m.	●	●	●
• p-normerne understøtter bæredygtig mobilitet.	●	●	●
• mobilitetsstyring bliver anvendt til at opnå færre parkeringskrav ved nye bygninger (adgang til delebilsordninger m.m.).	●	●	●
• parkering bliver samlet i større enheder.	●	●	●
• parkering i p-huse og -kældre bliver indtænkt i sammenhæng med byen.	●	●	●
		●	●
		Stort fokus	Nogen fokus

Fra politik til konkrete indsatser

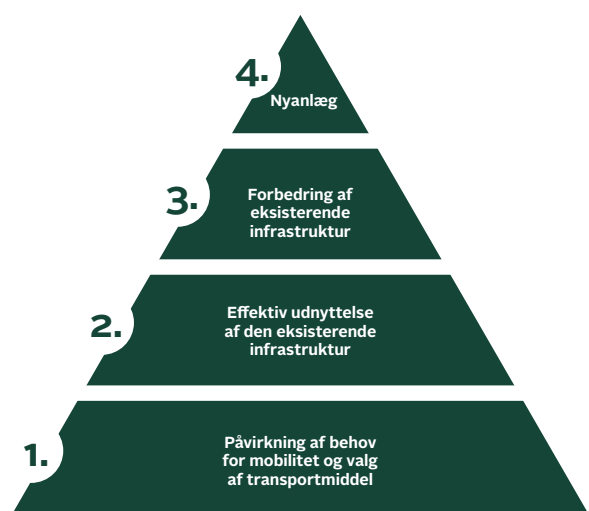
Med udgangspunkt i de fem pejlemærker sætter parkeringspolitikken retningen for, hvordan arbejdet med parkering skal foregå i de kommende år.

De prioriterede pejlemærker vil blive udmøntet i konkrete indsatser, som følger mobilitetens behovspyramide:

1. Påvirkning af behov for mobilitet og valg af transportmiddel
2. Effektiv udnyttelse af eksisterende infrastruktur
3. Forbedring af eksisterende infrastruktur
4. Nyanlæg

Politikken bliver således udmøntet i handlinger, som både kan være fysiske tiltag, regulering og planlægning.

Mobilitet 2040 har et grundlæggende mantra: Vi vil hellere påvirke behovet for transport og valg af transportmiddel, end vi vil bygge ny infrastruktur.



Udmøntning af parkeringspolitikken

En stor del af udmøntningen af parkeringspolitikken har fokus på at påvirke adfærd. Udmøntningen vil ske som en del af den samlede handlingsplan for Mobilitet 2040 og den kommunale budgetlægning.

Der vil løbende være behov for at tilpasse de konkrete handlinger i forhold til den tidsmæssige, teknologiske og geografiske udvikling.

Fokus på viden, samarbejde og information

Det videre arbejde med parkeringspolitikken står sammen med en konkret udmøntning, på tre ben:

- Information til brugerne med fokus på at forklare tankerne bag samt opnå forståelse og accept
- Samarbejde med private aktører med fokus på at skabe en fælles retning
- Viden og monitorering, som skal sikre sammenhæng mellem mål og handlinger. Hvert andet år bliver der udarbejdet en parkeringsredegørelse, som vil indgå i et samlet mobilitetsregnskab. Generelt vil en løbende opdatering af parkeringsdata, takster, ordninger samt evaluering af forsøgsordninger danne grundlag for en løbende tilpasning.

Opdatering af gældende retningslinier for parkering

Parkeringspolitikken vil danne udgangspunkt for en gennemgang af og evt. revision af gældende retningslinier og parkeringsnormer. Det vil forventeligt ske i form af et kommuneplantillæg.



Dalgasgade er ensrettet for at skabe plads til parkering i begge sider af vejen.



Mølle Plads er et centralt ankomststed for mange cyklister.



Vendelbogade med vinkelret parkering i begge sider af vejen..



Vingårdsgade med cykelparkering og beplantning.



Eksempel fra Danmarksgade, hvor pladsen er prioriteret til træer.



Søndergade i den centrale del af Aalborg. Her er der ikke plads til parkering.

