



ROSKILDE
KOMMUNE

Parkeringsstrategi for Roskilde Bymidte



Parkeringsstrategi for Roskilde bymidte

2. maj 2013

Parkeringsstrategien er led i et samlet udviklingsprogram for Roskilde bymidte og skal udstikke retningslinjer og løsninger for parkeringen i bymidten på både kort og langt sigt. Samtidig skal den give mulighed for fleksibilitet i forhold til de valgte løsninger, så der til enhver tid er plads til, at den mest hensigtsmæssige løsning kan findes i forhold til kommunens borgere, de handlende og miljøet.

Baggrunden for parkeringsstrategien er byrådets ønske om at styrke Roskilde Bymidte som hele kommunens dynamiske handels- og kulturcentrum, blandt andet ved at planlægge for flere butikker, arbejdspladser, boliger og kulturelle aktiviteter i bymidten.

Dette vil betyde flere gæster i bymidten og dermed en større efterspørgsel på parkering. Samtidig vil fortætningen og omdannelsen i bymidten komme til at ske på arealer, der i dag anvendes til parkering, og der skal derfor etableres nye centralt placerede parkeringshuse til erstatning for de parkeringspladser, der nedlægges.

Som en del af parkeringsstrategien overvejer Roskilde Kommune at indføre betalingsparkering i bymidten, dels for at regulere parkeringen, dels for at sikre et provenu til nye parkeringsanlæg. Betalingsparkering kan skabe usikkerhed om konsekvenser for detailhandelen. For at imødegå dette er der opstillet følgende forudsætninger, som skal være opfyldt, for at betalingsparkering kan være et element i parkeringsstrategien:

- Betalingsparkering skal omfatte både bymidten og RO's Torv (samtidig og fælles regler).
- Provenuet skal bruges til nyt P-hus og bedre kapacitet.
- Betalingssystemet skal være enkelt. Betaling bør ske efter medgået tid, og det skal være muligt at betale kreditkort, mobiltelefon og mønter.

Parkeringsstrategiens indhold

1. Parkeringsstrategiens formål, principper og realisering.
 2. Parkeringsstrategiens konsekvenser for den dynamiske bymidte.
 3. Parkering i bymidten i dag.
 4. Fremtidigt behov for parkeringspladser i bymidten, herunder parkeringsnormer for nybyggeri og ændret anvendelse.
 5. Fordeling af parkeringen i bymidten.
 6. Parkeringshusenes udformning.
 7. Virkemidler til regulering af parkeringen.
 - Koordineret henvisningssystem.
 - Betalingsparkering.
 - Bedre forhold for cyklister og kollektiv trafik.
 8. Betalingsparkering (zoner og takster).
 9. Tekniske løsninger (krav til opkrævningssystem og henvisningssystem).
 10. Realisering af parkeringsstrategien.
- Bilag 1. Økonomiske konsekvenser.

1. Parkeringsstrategiens formål, principper og realisering

Formål

Parkeringsstrategien skal understøtte byrådets vision om den dynamiske bymidte, hvor Roskilde bymidte videreudvikles med nye aktiviteter, der kan bidrage til mere liv og tiltrække flere besøgende.

Det overordnede formål med parkeringsstrategien er at sikre bymidtens gæster lettilgængelige parkeringspladser, mindske den parkeringssøgende trafik og frigøre centrale arealer til ny bebyggelse og aktiviteter.

Principper

Dette formål kan omsættes i følgende mere konkrete mål og principper:

- Der skal være tilstrækkeligt med parkeringspladser, så bilister med ærinde i bymidten oplever et fornuftigt og indbydende parkeringstilbud afvejet med hensynet til en bæredygtig udvikling – både miljømæssigt og økonomisk.
- Det skal være let at komme til bymidten og let at finde frem til en parkeringsplads. Bilisterne skal hurtigst muligt ledes fra de overordnede veje til en ledig parkeringsplads. Parkeringssystemet skal gøres mere overskueligt ved, at parkeringen samles i færre, større anlæg.
- Parkering på gader og mindre pladser, der ikke er omfattet af henvisningssystemet, skal begrænses for at mindske den parkeringssøgende trafik, øge trygheden og sikre fremkommeligheden for busser og cykler. Parkering på Stændertorvet opretholdes i hverdagsituationer, men skal kunne indskrænkes i takt med, at der kommer nye aktiviteter på torvet, og der findes alternative p-pladser i nærområdet.

- Nye parkeringsanlæg skal være af høj kvalitet og tilpasses de omgivende byrum. Større parkeringsanlæg skal etableres som parkeringshuse eller parkeringskældre med et minimum forbrug af overfladeareal.
- For at regulere parkeringen og sikre et provenu til nye parkeringsanlæg kan der indføres betalingsparkering i hele bymidten. For at undgå skævvridning af detailhandelen sigtes der mod fælles regler og samtidig indførelse af betalingsparkering på offentlige parkeringspladser og private parkeringspladser med offentlig adgang.
- Takststrukturen skal tilgodese korttidsparkering og begrænse langtidsparkering i den centrale del af bymidten. Der skal anvises gratis pladser til langtidsparkering i udkanten af bymidten. Beboere og erhvervsdrivende skal have mulighed for at købe årslicenser.
- Der kan indføres tidsrestriktioner i en randzone omkring bymidten, for at undgå at parkeringen flyttes til bolig-gaderne umiddelbart uden for bymidten.
- Der skal sikres gode forhold for cykelparkering i umiddelbar nærhed af alle større besøgs-mål i bymidten for at gøre det mere attraktivt at cykle.
- Der skal sikres et tilstrækkeligt antal parkeringspladser i nærheden af stationen til at betjene pendlere for at gøre det mere attraktivt at benytte tog og busser.

Realisering

Realiseringen af parkeringsstrategien vil ske trinvis, så det bliver muligt at evaluere resultater og nye udfordringer på baggrund af den faktiske udvikling og derefter eventuelt justere strategien. Som første led i parkeringsstrategien vil Roskilde Kommune gennemføre følgende:

- A. Der opsættes et dynamisk parkeringshenvi-snings-system.
- B. Der reserveres parkeringspladser i udkanten af bymidten for medarbejderne i bymidten-s virksomheder.
- C. Behovet for betalingsparkering og parkeringsanlæg revurderes på baggrund af en analyse af konsekvenserne af pkt. A og B.
- D. Betalingsparkering betinges af, at der laves aftale med ejerne af RO's Torv og andre større, private parkeringspladser med offentlig adgang i bymidten om samtidig indførelse af og fælles regler for betalingsparkering på offentlige og private parkeringspladser.
- E. En følge-gruppe med repræsentanter for Roskilde Kommune, detailhandelen og erhvervslivet i bymidten og på RO's Torv skal løbende følge konsekvenserne af parkeringsstrategien. Om nødvendigt vil Roskilde Kommune justere strategien.

2. Parkeringsstrategiens konsekvenser for den dynamiske bymidte

Parkeringsstrategien skal understøtte byrådets vision om den dynamiske bymidte, hvor Roskilde bymidte videreudvikles med nye aktiviteter, der kan bidrage til mere liv og tiltrække flere besøgende.

Især følgende forhold vurderes at påvirke mulighederne for mere liv og flere besøgende:

Centrale arealer kan bruges mere aktivt

Ved at parkeringen samles på et mindre areal, vil centrale arealer i bymidten kunne anvendes til nye butikker, arbejdspladser, boliger og kulturelle aktiviteter, hvilket forventes at medføre flere gæster i bymidten og dermed mere liv.

Mindre parkeringssøgende trafik

Færre større parkeringsanlæg vil gøre parkeringssystemet mere overskueligt. Det vil dermed blive lettere for de besøgende at finde en ledig parkeringsplads, og der vil opstå færre frustrationer i unødigt søgning efter ledige pladser. Dette forventes blandt andet at kunne styrke handelslivet i bymidten.

Samtidig vil biltrafikken internt i bymidten blive begrænset, fordi en del af den parkeringssøgende trafik i bymidten fjernes. Dette vil medføre mere sikker færdsel i byen og mindre støj - og dermed et bedre bymiljø, der indbyder til ophold.

Denne effekt kan dog til dels modvirkes af, at nogle trafikanter vil parkere lidt kortere tid, når der skal betales for parkeringen. Derved sker der en større udskiftning på de centrale pladser, hvilket leder til mere trafik.

Mere trafik på indfaldsvejene

Flere aktiviteter vil betyde flere besøgende og dermed mere trafik til bymidten. Roskilde Kommune vil vurdere trafikforholdene nøje i forbindelse med de enkelte byggeprojekter og sikre, at eventuelle nødvendige ændringer af gadestrækninger og -kryds gennemføres, inden byggeriet tages i brug.

Roskilde Kommune vil desuden tænke byfortætningen sammen med bedre forhold for cyklister og mere effektiv kollektiv trafik. Dette vil erfaringsmæssigt få flere til at vælge cykel og bus frem for privatbil og dermed mindske biltrafikmængden.

Risiko for at nogle kunder finder andre indkøbssteder

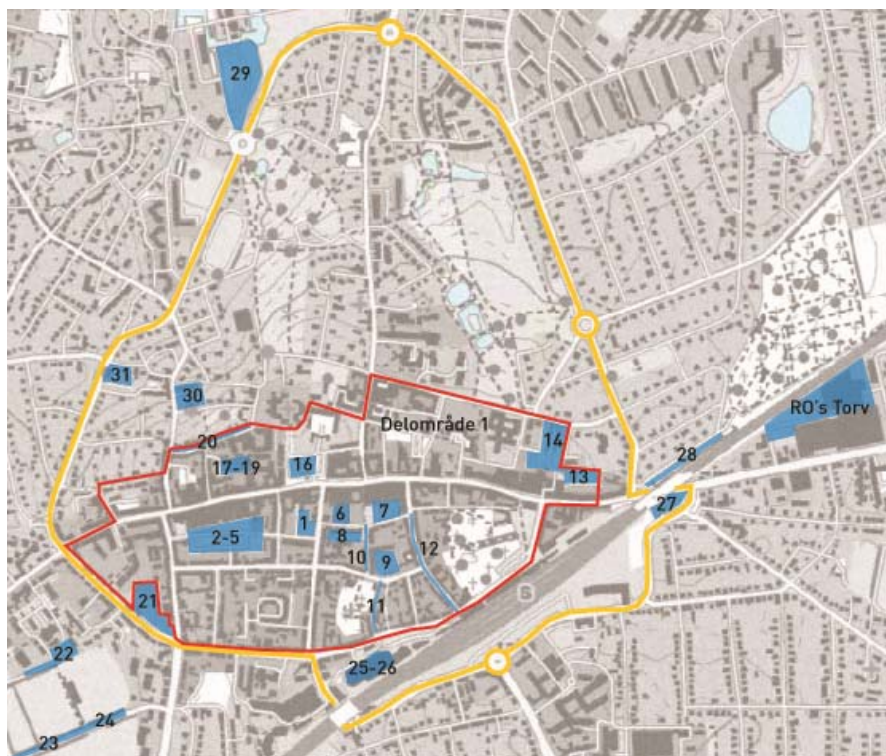
Afhængig af prisen kan betalingsparkering medføre, at en del af kunderne finder andre indkøbssteder. Erfaringen fra blandt andet Hillerød og Svendborg viser dog, at kunderne hurtigt vender tilbage igen.

Roskilde Kommune vil følge udviklingen tæt. De negative konsekvenser søges imødegået gennem:

- Samtidighed og fælles regler for offentlige og private parkeringspladser.
- God kommunikation i forbindelse med indførelse af betalingsparkering.
- En enkel og gennemskuelig struktur.

3. Parkeringen i bymidten i dag

I bymidten er der i dag 2.324 offentligt tilgængelige parkeringspladser inden for eller i umiddelbar tilknytning til den indre ringvej. 1.316 af pladserne ligger mindre end 300 meter fra gågaden, som er den afstand, kunderne erfaringsmæssigt er villige til at gå (delområde 1). På RO's Torv er der i dag ca. 1.100 parkeringspladser.



1. Borchsgade
- 2.-5. Schmelz Plads
- 6.-7. Læderstræde
8. VUC Allehelgensgade
9. Gråbrødre Skole (weekends)
10. Frue Kirke Stræde
11. Fruegade
12. Hersegade
- 13.-14. Sortebrødre Plads
15. Sct. Ols Stræde
16. Stændertorvet
- 17.-19. Bag Rådhuset
20. Bondetinget
21. Bønnelyckes Plads
22. Kildegården ved Helligkorsgade
- 23.-24. Rådmandshaven
- 25.-26. Føtex
27. Københavnsvej
28. Kirkegårdsvej
29. Havnen
30. Lille Maglekilde Stræde
31. Hedegade

Parkeringspladserne i eller tæt på bymidten.

En parkeringsanalyse, som konsulentfirmaet ViaTrafik lavede for Roskilde Kommune i 2008, viser, at der samlet set er ledige p-pladser i bymidten, men at nogle bilister kører forgæves til de mest centrale pladser. En stikprøveanalyse i sommeren 2012 bekræfter disse forhold.

Flest pladser er optaget midt på dagen. På pladserne nærmest gågaden (delområde 1) er omkring 80 % af pladserne i brug midt på dagen både hverdage og lørdage. For de mest centrale pladser tæt ved Stændertorvet er omkring 90 % af pladserne i brug midt på dagen på hverdage og tæt på 100 % lørdag formiddage. Normalt bør der være en reservekapacitet på minimum 20 % for at undgå for meget unødigt parkeringssøgende trafik.

Umiddelbart uden for den indre ringvej er der stor ledig kapacitet på pladserne bag Kildegården ved Helligkorsvej (nr. 22) og ved Rådmandshaven (nr. 23 og 24), der begge ligger ca. 500 m fra gågaden. På de to pladser er der således omkring 140 ledige pladser på det tidspunkt af hverdagen, hvor belægningen er højst, og omkring 80 ledige pladser om lørdagen. Desuden er der ledige parkeringspladser på havnen, der ligger ca. 850 m fra gågaden.

Parkeringsanalysen viser desuden, at en del parkerer længere tid end tilladt, og at ca. 100 af parkeringspladserne nærmest gågaden optages af egentlige "langtidsparkanter". En lille del af langtidsparkanterne i dagtimerne er formentlig beboere, som har licens til at parkere uden tidsbegrænsninger på udvalgte pladser i bymidten. Men typisk er det folk, som arbejder i bymidten.

I forbindelse med analysen blev 542 brugere spurgt om deres syn på parkeringsforholdene. Over halvdelen af de adspurgte har vurderet, at parkeringsforholdene i Roskilde Bymidte ikke er tilfredsstillende. På interviewdagen har 87 % imidlertid svaret, at de ikke er kørt forgæves til en parkeringsplads. Brugernes utilfredshed kan derfor skyldes

forholdene om lørdagen, hvor der er færre ledige pladser, eller andre forhold som eksempelvis adgangsforholdene til butikkerne mm.

4. Fremtidigt behov for parkering

På baggrund af parkeringsanalysen er det Roskilde Kommunes vurdering, at den nuværende parkeringskapacitet i bymidten er tilstrækkelig til at dække det aktuelle behov, hvis langtidsparkeringen uden beboerlicens flyttes til mindre centrale pladser, fx pladserne ved Kildegården, Rådmandshaven, Hedegade og på havnen, hvor der alle steder er ledige pladser. Herved vil der blive ca. 100 pladser mere til kunder og andre besøgende med korte ærinder i bymidten.

Erstatning for parkeringspladser der nedlægges

Roskilde Kommune planlægger, at en del af de centrale parkeringspladser skal anvendes til nye butikker, cafeer, kulturtilbud, erhverv og boliger, der kan bidrage aktivt til en mere dynamisk bymidte. For at denne fortætning og omdannelsen kan gennemføres, skal en del af parkeringen samles i parkeringshuse eller parkeringskældre, som er mindre arealkrævende end den nuværende parkering på terræn.

Desuden er det hensigten at flytte parkeringen fra gader og mindre pladser, hvor der er risiko for uforholdsmæssigt meget parkeringssøgende trafik. Derved vil det blive muligt at øge trygheden og sikre fremkommeligheden for busser og cykler.

Som udgangspunkt skal antallet af erstatningspladser svare til det antal, der nedlægges. Det betyder, at der vil være behov for ca. 1.100 erstatningspladser ved en fuld udbygning af fortætningsområderne. I starten er der dog behov for en nettoforøgelse i antallet af parkeringspladser, blandt andet for at kunne tilbyde midlertidige erstatningspladser under byggeperioderne. Undervejs vil Roskilde Kommune i samarbejde med repræsentanter for detailhandelen og erhvervslivet i bymidten følge op på, om parkeringskapaciteten til stadighed svarer til behovet. Kapaciteten vil kunne øges ved at give kommende parkeringshuse en større kapacitet.

Parkering til nybyggeriet

I takt med at der opføres nye butikker, arbejdspladser, boliger og kulturaktiviteter vil der blive behov for yderligere parkeringspladser. Det præcise antal afhænger af nybyggeriets endelige omfang og fordelingen mellem butikker, kontorer og boliger.

Ved nybyggeri og ændret arealanvendelse i bymidten skal anvendes følgende parkeringsnormer:

- Boliger: 1 p-plads pr. 100 m². (Parkeringsnormen er reduceret i forhold til den gældende norm i Kommuneplan 2009, men svarer til den forventede efterspørgsel og er i overensstemmelse med Vejdirektoratets anbefalinger for etageboliger i tætte byområder.)
- Erhverv: 1 p-plads pr. 25 m² dagligvarebutik,
1 p-plads pr. 50 m² udvalgvarebutik og
1 p-plads pr. 100 m² byerhverv i øvrigt.

Ved større samlede byggerier med både boliger og erhverv kan parkeringsnormen reduceres med ca. 15 % på grund af mulighederne for dobbeltudnyttelse.

Midlertidige pladser i byggeperioderne

Under byggeperioderne vil Roskilde Kommune anvise midlertidige, alternative parkeringspladser i de tilfælde, hvor byggeriet berører eksisterende parkeringspladser. De midlertidige pladser skal placeres så tæt på de berørte parkeringspladser som muligt.

Pendlerparkering

Ved Roskilde Station findes ca. 200 parkeringspladser, der er forbeholdt togpassagerer. Den stigende trængsel på vejene og parkeringsproblemer i specielt det indre København forventes at medføre behov for yderligere pendlerparkering. Roskilde Kommune vil afklare behovet i samarbejde med DSB i forbindelse med en kommende byudvikling på rangér- og parkeringsarealerne ved Ny Østergade.

Andre forhold

Det fremtidige behov for parkering afhænger desuden af den generelle udvikling i trafikken, der igen afhænger af samfundskonjunkturen, olieprisen, den førte trafikpolitik mv. Eksempelvis kan bedre forhold for cyklister og mere direkte busruter med mange daglige afgange få flere til at vælge cykel og bus frem for privatbil og dermed nedbringe parkeringsbehovet.

For at følge op på, om parkeringskapaciteten til stadighed svarer til behovet, vil kommunen løbende følge udviklingen. Målet er, at der skal være en reservekapacitet i spidstimerne på 20 %.

5. Fordeling af parkeringen i bymidten

Udover antallet af parkeringspladser spiller placeringen af pladserne, og hvor nemt det er at finde en egnet p-plads, en meget vigtig rolle for, hvordan bilisterne oplever serviceniveauet.

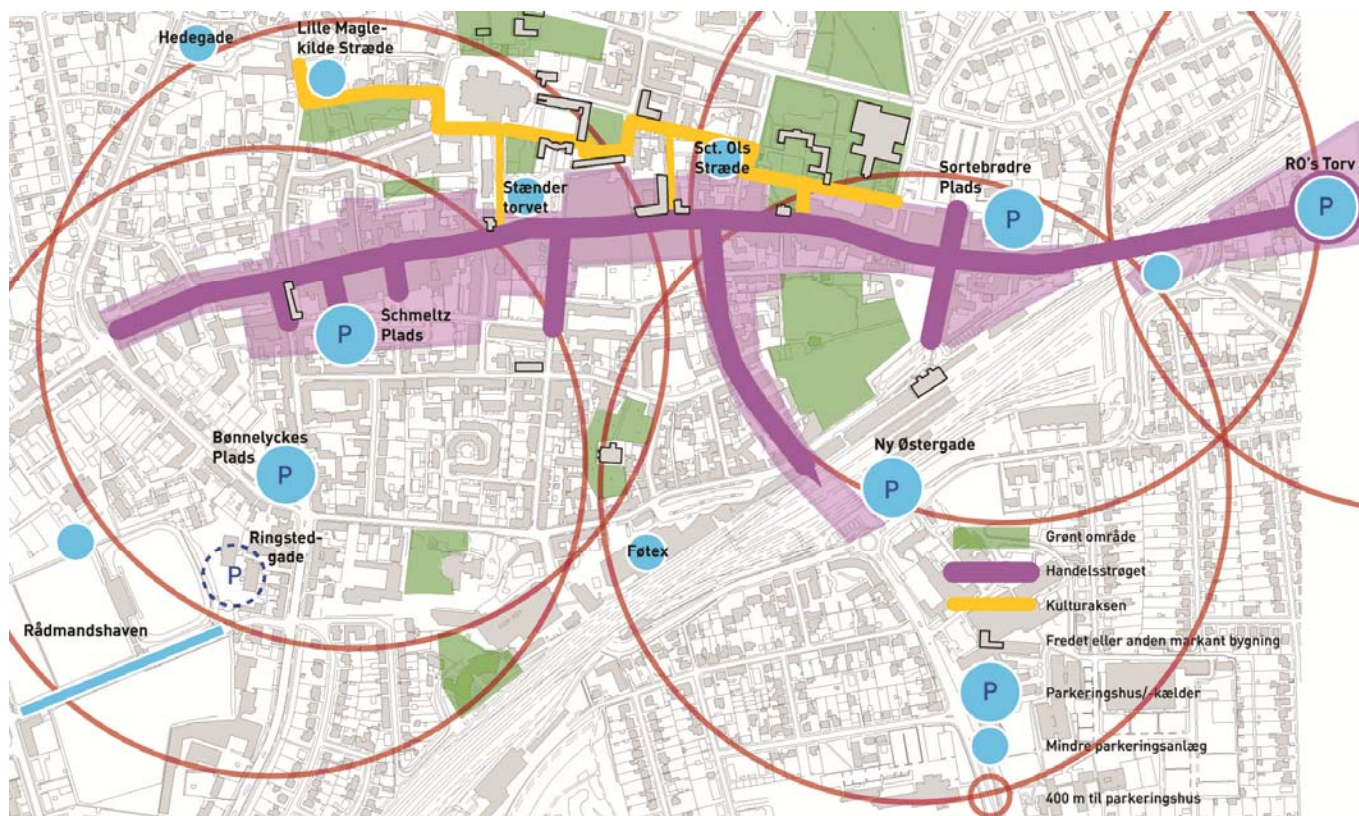
Ved valg af placering af de nye parkeringshuse og -kældre skal der ske en afvejning mellem ønsket om god tilgængelighed fra de overordnede veje og ønsket om, at afstanden fra parkeringsanlæggene til gågaden og andre vigtige besøgsmaal ikke blive for stor¹. Parkeringshusene skal desuden så vist muligt ligge tæt på dagligvarebutikker, mens der godt må være længere mellem parkering og udvalgsvarebutikker.

Der peges derfor på Sortebrødre Plads, Schmeltz Plads, Bønnelyckes Plads og Ny Østergade som egnede lokaliseringer. Her kan der opnås tilstrækkelig kapacitet, og bortset fra Schmeltz Plads er der en god kobling til det indre ringvejssystem.

Med de nævnte placeringer vil der i stort set hele bymidten være mindre end 400 m til de 4 mulige, større parkeringshuse, hvilket svarer til 5 - 6 minutters gang. De eksisterende store dagligvarebutikker vil komme til at ligge umiddelbart op til et parkeringshus.

For også at tilgodese den midterste del af gågaden vil Roskilde Kommune vurdere mulighederne for at bevare parkeringen ved Sct. Ols Stræde/Sct. Peders Stræde i forbindelse med et kommende byggeprojekt på grunden. Parkering på Stændertorvet opretholdes i hverdagssituationer, men skal kunne indskrænkes i takt med, at der kommer nye aktiviteter på torvet, og der findes alternative p-pladser i nærområdet.

¹ I en svensk undersøgelse har kunder oplyst, at de var villige til at gå 300 - 450 m til en konkret specialbutik, men de havde reelt kun gået 100 - 230 m.



Fremtidig parkering i Roskilde Bymidte med 400 meters afstande til de mulige, større P-huse indtegnet

6. Parkeringshusenes udformning

Parkeringsanlæg er ofte det første indtryk, som gæster får af Roskilde bymidte. Da parkeringshuse eller -kældre samtidig er en langsigtet investering, som byen kommer til at leve med en årrække, er det vigtigt, at anlæggene bliver af høj kvalitet.

Parkeringshusene skal æstetisk tilpasses det omgivende byrum. Indretningen skal være lys og venlig med en god akustik og kørselsforholdene overskuelige, så parkeringshusene føles indbydende og trygge at færdes i.

Desuden ønsker Roskilde Kommune at parkeringsanlæggene får mindst én anden anvendelsesmulighed, så de kan anvendes til fx leg og boldspil på tidspunkter, hvor parkeringskapaciteten ikke udnyttes fuldt ud.

7. Virkemidler

For at sikre en god og effektiv udnyttelse af bymidtens parkeringspladser vil Roskilde Kommune indføre et koordineret henvisningssystem og betalingsparkering i bymidten. Betalingsparkering skal desuden være med til at sikre et provenu, som kan anvendes til forbedringer af parkeringsforholdene.

Herudover vil kommunen forbedre forholdene for cyklisterne og den kollektive trafik, så efterspørgslen efter parkeringspladser mindskes.

Koordineret parkeringshenvisning

En dynamisk parkeringshenvisning, der viser trafikanterne, hvor og hvor mange ledige parkeringspladser der findes, vil synliggøre de ledige pladser og lede bilisterne hurtigere frem til dem. Dette vil sandsynligvis begrænse den parkeringssøgende trafik og sprede parkeringen til flere pladser.

Betalingsparkering

Betaling på de centrale parkeringspladser i bymidten vil fjerne en stor del af langtidsparkeringen og derved frigøre pladser til kunder og andre besøgende med korte ærinder i bymidten

Betalingsparkering kan desuden betyde, at nogle trafikanter vil holde lidt kortere tid på pladsen. Det giver mere flow på pladserne, og det vil derfor være nemmere at finde en ledig plads. Denne effekt kan dog til dels modvirkes af, at andre trafikanter vil benytte sig af, at de kan parkere længere tid, end den eksisterende tidsbegrænsning tillader.

Endelig vil en del af de besøgende, som bor tæt på bymidten, måske vælge at cykle eller gå, så der bliver bedre plads til besøgende længere væk fra.

For at undgå en skævvridning af handelen vil Roskilde Kommune lave aftaler med de relevante grundejere om, at der samtidig indføres betalt parkering på RO's Torv og på de større, private parkeringspladser med offentlig adgang i den centrale del af bymidten.

Provenuet fra betalingsparkering skal anvendes til forbedringer af parkeringsforholdene.

Fakta om lovgivningen for betalingsparkering

Vejlovens § 107, stk. 1 giver kommunerne mulighed for at opkræve betaling for parkering på offentlige parkeringspladser, herunder p-huse/kældre "til dækning af udgifterne ved indretningen og driften, herunder ved udøvelse af tilsyn med de parkerede motorkøretøjer". Det følger heraf, at kommunens indtægter fra parkering maksimalt må svare til kommunens afledte udgifter i forbindelse hermed til fx daglig drift, administration og anlæg.

Vejlovens § 107, stk. 2 giver kommunerne mulighed for at opkræve betaling for parkering på offentlig vej dvs. både parkering på egentlige parkeringspladser, herunder p-huse/kældre og parkering langs kantstenen. Parkeringsbilletterne må kun opkræves af trafikale hensyn, men der er ikke noget loft over størrelsen på betalingen.

Lov om kommunale parkeringsindtægter indebærer, at kommunens bruttodriftsindtægter fra betalingsparkering ikke må overstige kommunens bruttoomkostninger til betalingsparkering. Hvis kommunens indtægter fra betalingsparkering overstiger denne ramme, vil der ske en tilsvarende reduktion af bloktilskuddet.

Bedre forhold for cyklister og kollektiv trafik

Bedre forhold for cyklister og kollektiv trafik skal få flere til at vælge cykel, bus og tog frem for privatbil til gavn for både bymiljø, sundhed, trafiksikkerhed og klima.

Roskilde Kommune vil blandt andet etablere gode cykelforbindelser til bymidten og bedre parkeringsforhold for cykler ved de vigtigste besøgsmaal i bymidten

Roskilde Kommune har indført 2 A-buslinjer, der betjener bymidten fra nord, syd øst og vest med 15 minutters interval i dagtimerne. Udvalgte busstoppesteder opgraderes, blandt andet med dynamiske oplysningsskilte og gode opholdsmuligheder.

Roskilde Kommune vil desuden gå sammen med virksomhederne i bymidten om kampagner, der opfordrer medarbejderne til samkørsel, til at tage cykel eller kollektiv trafik på arbejde eller at gå lidt længere fra parkeringspladsen til arbejdsstedet, fx ved at sætte fokus på "10 minutters frisk luft morgen og eftermiddag".

8. Betalingszoner og takster

Takststrukturen skal tilgodese gæster og besøgende med korte ærinder i bymidten. Desuden skal beboere og erhvervsdrivende i bymidten tilgodeses, så det bliver muligt for beboerne at parkere tæt på deres bolig og for erhvervsdrivende at parkere deres firmabiler tæt på virksomheden. Ansatte og andre med behov for at parkere i længere tid skal henvises til pladserne længere væk.

Takststrukturen skal desuden være så enkel og gennemskuelig som muligt, så brugerne forstår priserne og årsagerne til, at nogle pladser eventuelt er billigere end andre.

Med udgangspunkt i andre byers niveau for betalingsparkering er det Roskilde Kommunes vurdering, at en takst på omkring 10 kr. i timen er realistisk og fornuftig, men prisen må afprøves i praksis og om nødvendigt justeres efter en evalueringperiode på fx 2 år.

Langtidsparkering

Langtidsparkering henvises til pladserne ved Kildegården, Rådmandshaven og Hedegade, hvor der i dag er omkring 160 ledige pladser på det tidspunkt af hverdagen, hvor belægningen er højst. Desuden kan der henvises til ledige pladser på havnen. Herudover kan der blive behov for at finde pladser til langtidsparkering øst for bymidten til erstatning for de ca. 60 pladser uden tidsrestriktion, der i dag findes på Sortebrødre Plads.

Tidsbegrænsning i randzone omkring bymidten

For at undgå at parkeringen flyttes til boligvejene umiddelbart uden for bymidten, når der indføres betalingsparkering, vil Roskilde Kommune indføre tidsrestriktioner i en randzone omkring bymidten.

Beboerlicenser

Beboerne i bymidten skal fortsat have mulighed for at købe licens, der giver adgang til fri parkering på udvalgte pladser. I forbindelse med den mere detaljerede planlægning skal det vurderes, i hvor høj grad hver parkeringsplads har kapacitet til licenser. Som udgangspunkt skal de nuværende beboerlicenser opretholdes.

Desuden skal der kunne udstedes beboerlicenser til beboerne umiddelbart uden for bymidten, hvis der indføres tidsrestriktioner i en randzone omkring bymidten. Licenserne til beboerne uden for bymidten skal give adgang til fri parkering i boligernes umiddelbare nærområde, men ikke til gratis parkering i bymidten.

Erhvervslicenser

For håndværksvirksomheder og lignende, der har registreringsadresse i områder med parkeringsafgift, indføres en licensordning for virksomhedens firmabiler. Erhvervslicenserne skal give adgang til fri parkering på parkeringspladserne tæt på virksomheden.

9. Tekniske løsninger

Krav til opkrævningssystem

Betaling af parkering skal kunne ske med både mønter, betalingskort og mobiltelefon. Brugere skal desuden have mulighed for at vælge enten at betale forud, når parkeringen starter, eller at betale bagud, når de forlader pladsen, så de ved nøjagtigt, hvor lang tid de skal betale for.

Krav til henvisningssystem

Henvisningssystemet skal omfatte alle større parkeringspladser i bymidten og på RO's Torv. Systemet skal vise antal ledige pladser og desuden vejlede trafikanterne til at benytte de gadestrækninger frem mod parkeringspladserne, som giver den mindste belastning af bymiljøet.

Systemet skal være robust og driftssikkert. Det skal kunne etableres forholdsvis simpelt i starten og udbygges i takt med de nye parkeringsanlæg.

10. Processen frem mod realisering af parkeringsstrategien

Roskilde Kommune har med parkeringsstrategien søgt at lægge rammerne for en hensigtsmæssig udvikling af parkeringen i Roskilde bymidte. Realiseringen vil ske trinvis, så det bliver muligt at evaluere resultater og nye udfordringer på baggrund af den faktiske udvikling og derefter evt. tilrette strategien.

Strategiens tidsperspektiv afhænger blandt andet af interessen fra private aktører i at byde ind med ny bebyggelse og aktiviteter, men også af kommunens økonomi.

Som første led i strategien opsættes dynamisk parkeringshenvisning. Et parkeringshus på Sortebrødre Plads skal stå klart, før der kan igangsættes øvrige byggerier på Sortebrødre Plads. Under byggeperioden anvises midlertidige erstatningspladser på fx den kommunale parkeringsplads ved Rådhuset, på Hestetorvet, i Folkeparken mv.

Med et parkeringshus på Sortebrødre Plads vil der blive skabt en ekstra kapacitet. Den ekstra kapacitet kan i første omgang fungere som erstatningspladser i forbindelse med de forskellige byggeprojekter i bymidten. Undervejs vil Roskilde Kommune i samarbejde med repræsentanter for detailhandelen og erhvervslivet i bymidten følge op på, om parkeringskapaciteten til stadighed svarer til behovet. Kapaciteten vil kunne øges ved at give kommende parkeringshuse en større kapacitet. Omvendt vil flere parkeringspladser på terræn kunne fjernes, hvis det viser sig, at der bliver en overkapacitet.

Der nedsættes en projektgruppe, der kan stå for den praktiske indførelse af betalingsparkering, herunder valg af tekniske løsninger samt endelig afgrænsning af betalingszonen og en "bufferzone", der skal sikre, at parkeringen ikke flyttes til de tilgrænsende boligområder.

Bilag 1. Økonomiske konsekvenser

I dette bilag er givet et foreløbigt overslag over indtægter og udgifter i forbindelse med realiseringen af første etape af parkeringsstrategien. Beregningerne beror på en række foreløbige skøn og er derfor behæftet med en del usikkerhed.

Henvisningssystem

Etablering af et dynamisk henvisningssystem vil overslagsmæssigt koste 5 mio. kr. til anlæg. Hertil kommer en årlig udgift til drift og vedligehold.

Betalingsparkering

Indførelse af betalingsparkering vil skønsmæssigt give et afkast på 15 mio. kr. om året ved 10 kr./time for alle timer og et afkast på 5 mio. kr. om året ved 10 k./time, hvis første time er gratis.

Driftsudgiften afhænger af, om kommunen selv vil indkøbe, drive og vedligeholde parkometre mv. eller købe hele systemet incl. drift og vedligeholdelse af en udbyder, eller der vælges en kombination af disse. Hvis kommunen selv indkøber, driver og vedligeholder ordningen, skønnes dette at koste 5 mio. kr. i indkøb og 1 mio. kr. om året i drift og vedligehold. Det betyder, at der bliver et årligt nettoprovenu på ca. 13-14 mio. kr. (alternativt 3-4 mio. kr., hvis 1 time er gratis). Provenuet skal anvendes til at finansiere et henvisningssystem og anlæg af nye parkeringspladser.

Parkeringshus på Sortebrødre Plads

Opførelse af et parkeringshus til 525 biler på Sortebrødre Plads, der er delvist underjordisk og med god afstand til naboskel, vil overslagsmæssigt koste 110-135 mio. kr. Opførelse af parkeringshuset vil frigøre en del af det nuværende parkeringsareal, der vil kunne sælges til butikker, liberale erhverv og boliger.

Der kan umiddelbart peges på 3 forskellige former for ejerskab og finansiering af et parkeringshus:

1. Kommunen opfører, ejer og driver parkeringshusene.
2. Kommunen går sammen med private aktører om at opføre, eje og drive parkeringshusene, evt. med mulighed for at kommunen kan overtage parkeringshuset efter en på forhånd fastsat årrække.
3. En privat investor opfører og driver et parkeringshus på egen grund.

Et kommunalt anlæg af parkeringshuset med samtidig indførelse af betalingsparkering i hele bymidten på 10 kr./time og efterfølgende salg af byggeret på den resterende del af parkeringsarealet på Sortebrødre Plads vil give kommunen en samlet økonomisk nettogevinst over en 10-årig periode. De første 2 år vil der imidlertid være kassetræk til anlægsinvesteringer i størrelsesordenen 33-35 mio. kr./år. Roskilde Kommune har søgt Økonomi- og Indenrigsministeriet om dispensation fra lånebekendtgørelsen, så kommunen kan vælge at låne det nødvendige beløb. Der er endnu ikke kommet svar på ansøgningen.

Der er ikke umiddelbart mulighed for at opføre parkeringshuset som et offentligt-privat partnerskabsprojekt (OPP-projekt) uden krav om deponering. Det vil dog være muligt at søge en lånepulje på i alt 100 mio. kr., som blev afsat til OPP-projekter i forbindelse med aftale om kommunernes økonomi for 2012. Hvis der opnås tilsagn fra denne pulje, vil kommunen kunne undgå deponering for en del af de udgifter, som finansieres i OPP-projektet. Alt andet lige vil den kommunale økonomi i projektet blive lidt ringere, da der skal beregnes en profit og risikopræmie til den private partner.