



**Punkt 2.**

**Godkendelse af parkeringsstrategi og -norm for Stigsborg Havnefront 1. etape**

2018-059528

**By- og Landskabsforvaltningen indstiller**, at By- og Landskabsudvalget godkender, at planlægningen for Stigsborg Havnefront 1. etape tager udgangspunkt i nedenstående principper for parkering.

*Sagen blev udsat på By- og Landsskabsudvalgets møde den 23. august 2018, pkt. 3. Sagen genoptages.*

Administrativ bemærkning:

Sagen genoptages på baggrund af nye oplysninger om bilejerskab i andre byomdannelsesområder, jf. sagsbeskrivelsen.

*Beslutning:*

*Godkendt.*

*Ole Risager var fraværende.*



### Sagsbeskrivelse

Parkering er typisk en af de helt centrale udfordringer i forbindelse med byudvikling. Både for få, for mange og forkert indplacerede parkeringspladser kan virke ødelæggende for intentionerne om den gode by. Dette gælder også for Stigsborg Havnefront, som er et kæmpe byudviklingsprojekt. I forhold til de mange byomdannelsesprojekter, som er gennemført i Aalborg Kommune de seneste år, er man nødt til at tænke nyt. Dette skyldes ikke mindst, at mulighederne for at lave parkeringskældre er begrænsede pga. jordforurening i området. Der arbejdes på at undersøge præcis hvor, og i hvilket mindre omfang, det er muligt at lave parkering under jorden, både miljømæssigt og økonomisk.

For det andet er det ét selskab, Byudviklingsselskabet Stigsborg, som Aalborg Kommune er medejere af, som står for udviklingen af hele 1. etape. Det giver nogle nye muligheder for at tænke i store fælles parkeringsløsninger.

Arbejdet med konkret planlægning for 1. etape af Stigsborg Havnefront i form af lokalplan og kommuneplantillæg er igangsat. Som en del heraf er Byudviklingsselskabet Stigsborg i gang med at udvikle et kvalitetsprogram for gader og byrum, som kan indgå i den konkrete planlægning. Strategien for parkering og mængden af parkering er af stor betydning for dette arbejde, og ønskes derfor besluttet på et overordnet niveau før planerne laves.

Følgende principper for parkering tager udgangspunkt i "Udviklingsplan for 1. etape af Stigsborg Havnefront", som Aalborg Byråd godkendte den 27. marts 2017. Omdrejningspunktet er en fælles skalérbar parkeringsløsning for hele den nye bydel.

Mindske behovet for bilen som transportform ved at

- Prioritere cykler/gående før biler, når vi indretter og designer bydelen.
- Etablere cykelstier og fortov langs større veje.
- Skabe attraktive blå/grønne og bilfrie stiforbindere langs fjordkysten og ad Syrestien.
- Skabe trafiksikre og trygge skoleveje til Stigsborgskolen.
- Sikre at dagliglivets behov kan dækkes i gå-og cykelafstand lokalt i bydelen - herunder indkøb, skole, børnepasning, service ol.
- Forberede vejstrukturen til bybusbetjening med god og trafikikker adgang til stoppesteder.

Bydelsbaserede p-løsninger med plads til byliv ved at

- Opføre 2-3 parkeringshuse, som skal udgøre "rygraden" i p-dækningen i etape 1. Der reserveres 3 flex-felter til parkeringshuse, hvor p-huse opføres successivt efter behov. Der forventes minimum behov for 2 p-huse. Det tredje byggefelt betragtes som en buffer, som evt. også kan udnyttes til andre formål. P-huse opføres, så det er konstruktivt muligt at udbygge dem med flere etager.
- Sikre mulighed for korttidsparkering til gæster i gaderum - samt "Kiss&Ride" pladser ved skolen.
- Begrænse antallet af p-pladser på terræn. Udviklingsplanens opgørelse af antal pladser på det enkelte byggefelt betragtes som den maksimale ramme for byggefeltet.
- Antallet af p-pladser i gaderum skal afstemmes efter, at der også skal sikres plads til ophold, leg, beplantning, affaldshåndtering, vandafledning mm.
- P-huse og gadeparkering kobles sammen i et system, som kan benyttes fleksibelt, når man køber en "bydelslicens".
- På byggefelter, hvor det er økonomisk og miljømæssigt muligt, etableres desuden halv eller hel p-kælder efter behov. For at fremme byliv og bykvalitet indrettes gårdum oven på p-kælder som grønne opholdsrum, hvor terrænet tillader det.
- Parkeringshuse/-kælder kombineres med bylivsskabende funktioner og boliger i stueetagen mod gaderum.

SMART teknologi og deleøkonomi

- Sikre mulighed for dobbeltudnyttelse af parkeringspladser mellem boliger og institutioner/erhverv. Derved maksimeres udnyttelsesgraden af den enkelte plads og det nødvendige antal pladser minimeres.
- Facilitere udbygningen af debilsordninger med henblik på at minimere det individuelle bilejerskab.
- Dialog med Byudviklingsselskabet Stigsborg om at:



- Opbygge et system til detektering af ledige pladser, fx via kameraregistrering eller sensorer i vejbelægning.
- Opbygge et guide-system til ledige pladser med henblik på styring af den parkeringssøgende trafik, fx via mobilapp og/eller dynamiske infotavler i bydelen.
- Bruge SMARTe registrerings-og betalingsløsninger, fx nummerpladescannere i p-huse, hvor kunden enten har forudbetalt via p-licens knyttet til bilen. Alternativt kan betale fra gang til gang via mobil eller online registrering.

### Omfanget af parkering

- Der sikres parkeringskapacitet svarende til midtbynormen (dvs. min. ½ P-plads pr. bolig og 1 P-plads pr. 100 m<sup>2</sup> kontor).
- Den reelle basiskapacitet udvides ved at sikre mulighed for dobbeltudnyttelse mellem boliger og erhverv i p-huse og gader.

I kommuneplanens normer for parkering ligger Stigsborg-området umiddelbart uden for afgrænsningen af midtbyen. Det vil dog give mening at udvikle Stigsborg Havnefront med udgangspunkt i midtbynormen for parkering. For det første ligger området meget tæt på Aalborg centrum. For det andet er det problematisk at opføre Stigsborg Havnefront baseret på et stort bilejerskab. Hvis alle 7.000-8.000 indbyggere og forældre til elever på Stigsborgskolen tager bilen hver dag, vil det give store trafikale problemer. Bl.a. derfor er det en del af parkeringsstrategien at mindske behovet for bilkørsel. For det tredje er "en tæt og varieret bymidte", "optimale rammer for liv i byen" og "foregangseksempel for bæredygtig og SMART byudvikling" nogle af målene og visionerne i Udviklingsstrategien for Stigsborg Havnefront.

For at få et indblik i behovet for parkering på Stigsborg har By- og Landskabsforvaltningen undersøgt en række byomdannelsesområder i Geomatics Conzoom-data. En af faktorerne er "bilrådighed", dvs. hvor mange biler har den enkelte husstand. Data er registerdata fra Danmarks Statistik, opgjort i vejbidder og er sidst opdateret 1/1 2017.

Område	Ingen bil	1 bil	Mere end 1 bil
Eternitten	67 %	26 %	7 %
Godsbanearealet	90 %	9 %	1 %
Østre Havn	78 %	18 %	4 %
Slagterigrunden (mellem broerne i Nørresundby)	50 %	40 %	10 %
Lindholm Brygge	47 %	41 %	12 %

Som sagt er planlægning af Stigsborg Havnefront 1. etape i gang, og bilejerskab, transportmønstre og parkeringsbehov afhænger blandt andet af den endelige sammensætning af anvendelser, boligtyper og beboersegmenter. Derudover kan selvkørende biler ændre det lokale parkeringsbehov radikalt, da Stigsborg skal udvikles over 25-30 år. Ambitionen er en parkeringsstrategi og -løsning, som fungerer fra dag ét, men som samtidig har en fleksibilitet, så den kan rumme ændrede parkeringsbehov i fremtiden.

### Opsummering

- Lav p-norm = relativ få p-pladser
- Delebiler = mindre behov for bilejerskab
- Fra "min plads" til brugsret til parkering = bedre udnyttelse af p-pladserne
- Fælles p-system med dobbeltudnyttelse = bedre udnyttelse af p-pladserne
- SMART teknologi = bedre udnyttelse af p-pladserne