



**Kolding  
Kommune**

en del af trekantområdet

Sammen designer vi livet



Kolding by

# Parkeringsplan 2023

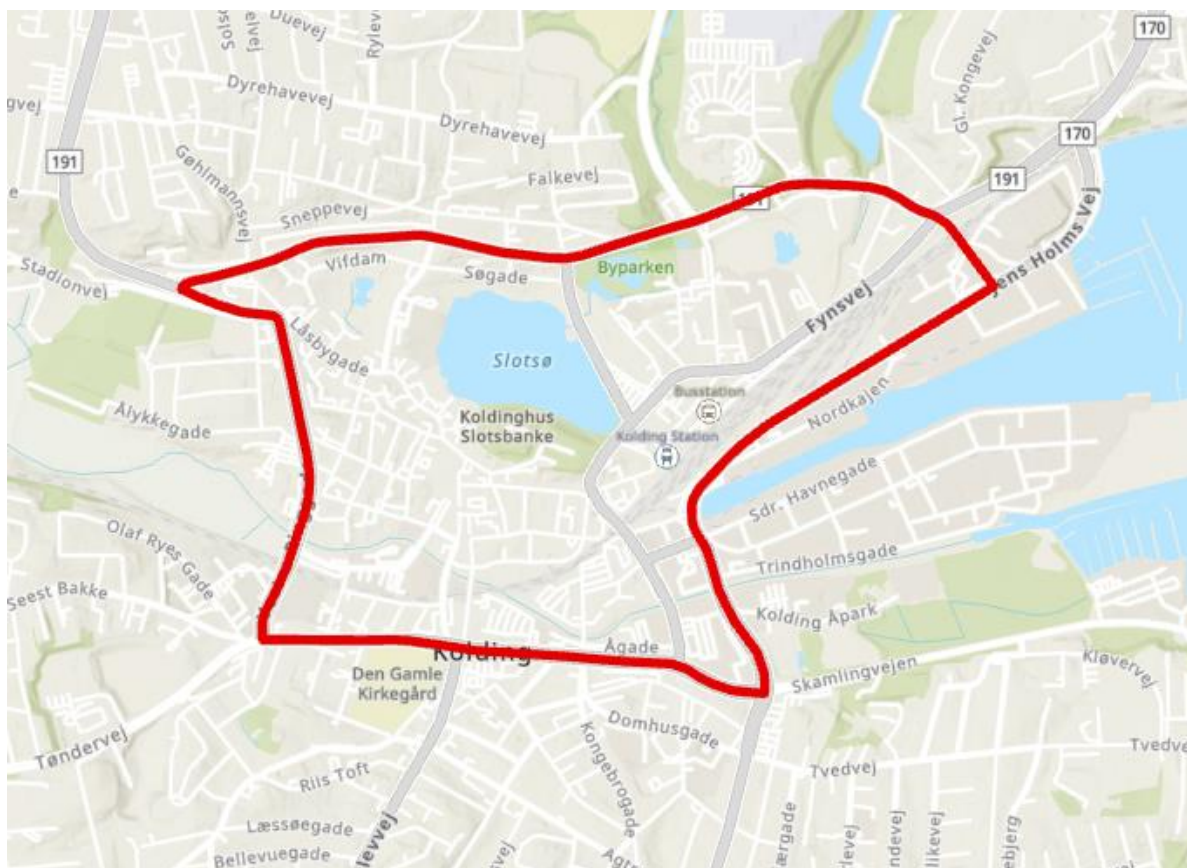
## INDHOLD

<b>1.</b>	<b>LÆSEVEJLEDNING</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>INDLEDNING</b>	<b>5</b>
<b>3.</b>	<b>EKSISTERENDE FORHOLD</b>	<b>6</b>
3.1	Antal parkeringspladser og ejerforhold	7
3.2	Restriktioner	9
3.3	Betalingsparkering	11
3.4	Beboerlicens	12
3.5	Visitor	13
3.6	P-søgesystem og vejvisning	13
3.7	Parkeringsfond	14
3.8	Parkeringsnormer	14
3.9	Bilejerskab	14
3.10	Opsummering af eksisterende forhold	15
<b>4.</b>	<b>PARKERINGSUNDERSØGELSEN</b>	<b>16</b>
4.1	Indledning	16
4.2	Belægningsgrader inkl. K6 (Offentlige og private pladser)	16
4.3	Belægningsgrader ekskl. K6 (Offentligt tilgængelige pladser)	18
<b>5.</b>	<b>FREMTIDIG PARKERINGSPLAN - STRATEGI</b>	<b>21</b>
5.1	Gangafstande og restriktioner for brugergrupper	22
5.2	Parkeringsplanen i hovedtræk	24
5.3	Nyt system af restriktioner og betalingsparkering	24
5.4	Konsekvenser	25
<b>6.</b>	<b>FREMTIDIG PARKERINGSPLAN - PROJEKTER</b>	<b>27</b>
6.1	Nyt system af restriktioner og betalingsparkering	27
6.2	P-normer, dobbeltudnyttelse og P-fond	27
6.3	Forenklet beboerlicens	28
6.4	Samarbejde mellem kommunen og de private aktører på området	28
6.5	Styrket P-henvisningssystem og generel forbedret P-vejvisning	29
6.6	Skiltning af attraktive stiforbindelser fra parkeringspladserne til bymidten	29
6.7	Parkering i konstruktion	29
<b>7.</b>	<b>DELOMRÅDERNE</b>	<b>31</b>
7.1	Delområde NV – eksisterende forhold	32
7.2	Delområde NV – fremtid	33
7.3	Delområde NØ - eksisterende forhold	35
7.4	Delområde NØ – fremtid	36
7.5	Delområde C – eksisterende forhold	38
7.6	Delområde C – fremtid	39
7.7	Delområde SV – eksisterende forhold	40
7.8	Delområde SV – fremtid	41
7.9	Delområde SØ – eksisterende forhold	43
7.10	Delområde SØ – fremtid	44
<b>8.</b>	<b>BILAG: DETALJERING AF DELOMRÅDER</b>	<b>46</b>
8.1	Delområde NV	46
8.2	Delområde NØ	51
8.3	Delområde C	56
8.4	Delområde SV	60
8.5	Delområde SØ	64

# 1. LÆSEVEJLEDNING

Denne parkeringsplan indeholder dels analyser og kortlægning af eksisterende parkeringsforhold, dels et forslag til en parkeringsstrategi og en række konkrete projekter, som understøtter strategien. Dokumentet skal ses som et teknisk notat, hvor det bl.a. er muligt at læse mere om de analyser, der ligger til grund for de nævnte tiltag i Mobilitetsplanen.

Afgrænsningen for parkeringsundersøgelsen og parkeringsplanen er vist på figur 1.1.



**Figur 1.1, Afgrænsning i parkeringsplanen.**

I parkeringsplanen er der bl.a. fokus på belægningsgrader. Dette er et udtryk for, hvor belastet et parkeringsareal er. Hvis belægningsgraden er 100% er alle parkeringspladser belagte. Belægningsgraden kan godt overstige 100%, hvis der på det pågældende parkeringsareal parkeres uden for de markerede parkeringsbåse.

I parkeringsplanen skelnes der mellem pladser, der er offentligt tilgængelige og pladser, der er private. I Kolding Kommune er der følgende overordnede inddeling af parkeringspladser og deres tilgængelighed/ejerforhold:

- **K1:** Kantstensparkering på offentlig vej (kantstensparkering)
- **K2:** Parkeringsplads på vejareal
- **K3:** Offentligt tilgængelig parkeringsplads på offentligt ejet areal, som ikke er vejareal (altså kommunens, regionens eller statens arealer).
- **K4:** Offentligt tilgængelig parkeringsplads på privat ejet areal
- **K5:** Parkeringsplads, der kun kan bruges med særlig tilladelse på offentligt ejet areal, som ikke er vejareal
- **K6:** Parkeringsplads, der kun kan bruges med særlig tilladelse på privat ejet areal



Det bemærkes, at der yderligere inden for alle 6 kategorier kan være handicappladser. "Offentligt tilgængelig" omfatter de pladser, hvor man som "udefrakommende" kan køre ind og parkere, evt. mod betaling i automat eller via app.

"Med særlig tilladelse" vil sige, at man kun må parkere på pladsen, hvis man på forhånd har skaffet sig en permanent (f.eks. som beboer) eller midlertidig tilladelse (eksempelvis en kunde hos en advokat eller en patient hos en læge, som får en parkeringstilladelse, man kan lægge i vinduet, eller registrerer sit registreringsnummer).

## 2. INDLEDNING

Denne parkeringsplan for Kolding bymidte er udarbejdet som et led i udarbejdelsen af en mobilitetsplan for Kolding by. Målet med mobilitetsplanen er at fremme bæredygtig transport i fremtiden og understøtte byens mål om at skabe gode forhold for erhvervslivet, borgeren og gæsterne til byen.

Placeringen og udbuddet af parkeringspladser er væsentlige for den måde, især bilisterne bruger bymidten på. Det samlede udbud af parkeringspladser skal dække behovet hos bymidtens beboere, ansatte og gæster, men der skal ikke være så mange parkeringspladser, at det tilskynder brugerne til at tage bilen i stedet for mere bæredygtige transportmidler.

Som et led i udarbejdelse af parkeringsplanen er der foretaget en parkeringsundersøgelse i bymidten, som er et centralt grundlag for udarbejdelse af strategien. Parkeringsundersøgelsen er også afrapporteret i dette notat.

Parkering er erfaringsmæssigt et centralt emne i en trafikplan, især for et centralt byområde som Kolding bymidte.

Der er knyttet en række modsatrettede interesser og paradokser til parkering, som skal afbalanceres på en rimelig måde i en parkeringsplan.

I det følgende oplistes nogle eksempler på dette:

- Det er vigtigt for butikslivet i byen, at kunderne kan parkere inden for en rimelig afstand fra butikkerne, MEN hvis bilerne – både kørende og parkerede – fylder for meget i gade- og bybilledet bliver bymidten ikke så attraktiv for kunderne at opholde sig i.
- Det er attraktivt for en bymidte, at der også er boliger i bymidten. Det medfører, at der er liv i bymidten døgnet rundt, hvilket bidrager til tryghed for alle byens brugere, især i de mørke timer. MEN det betyder også, at der skal være plads til, at i hvert fald nogle af bymidtens beboere kan have bil – og kan parkere den.
- Parkeringssystemet skal helst ikke tilskynde trafikanterne til at vælge bilen. MEN når de har valgt bilen, skal det være muligt nogenlunde nemt at finde en parkeringsplads, så uønsket søgetrafik undgås.
- Parkering i konstruktion (f.eks. P-hus) øger parkeringskapaciteten i forhold til arealforbruget og har desuden den æstetiske gevinst, at bilerne gemmes væk i bybilledet, MEN parkering i konstruktion er betydeligt dyrere end parkering i terræn pr. plads.

**Figur 2.1 Dilemmaer i planlægning af parkering for en bymidte.**

I den nuværende udgave indeholder planen en række forslag, som er oplæg fra rådgiverne, og som ikke er gennemanalyseret fuldstændig.

### 3. EKSISTERENDE FORHOLD

For at have et grundigt og opdateret grundlag for planlægning af fremtidens parkering i Kolding bymidte er der i forbindelse med udarbejdelse af mobilitetsplanen udarbejdet en kortlægning af eksisterende parkeringsforhold i Kolding bymidte.

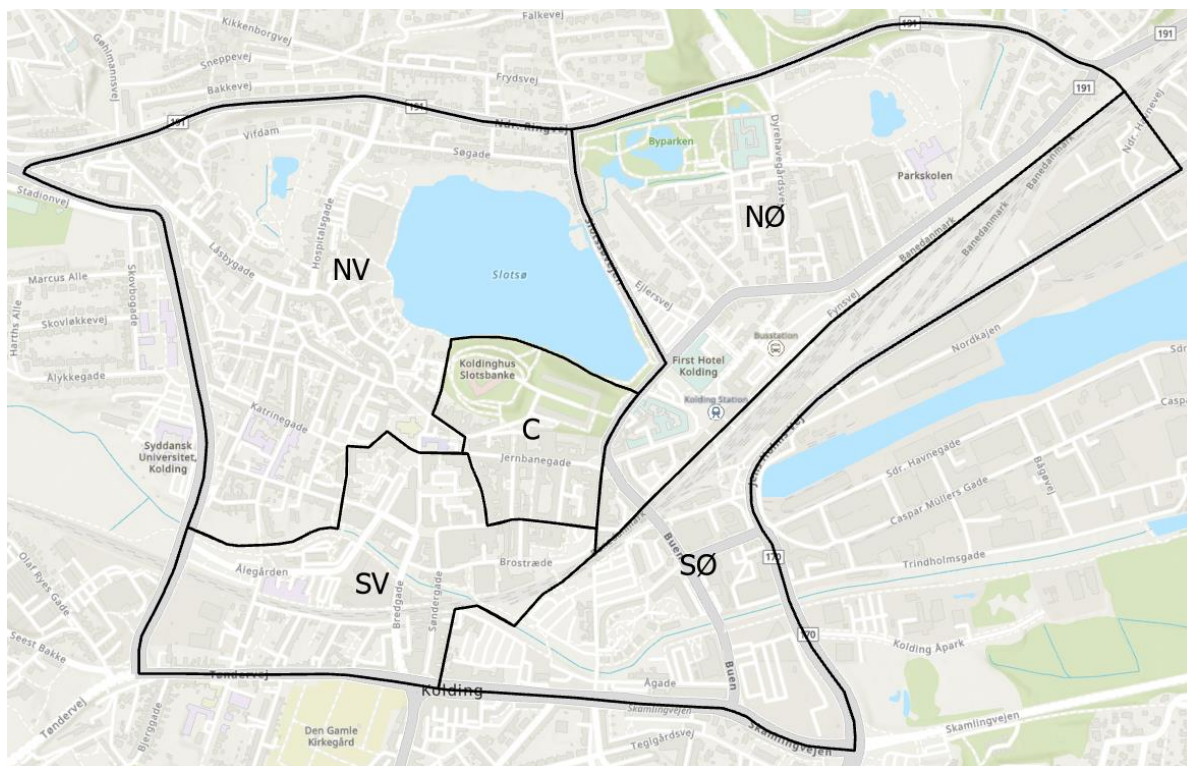
Kortlægningen består af en registrering af alle parkeringspladser i Kolding bymidte med:

- Antal pladser
- Ejerforhold
- Restriktioner
- Betalingsparkering

Desuden beskrives beboerlicens og parkeringsplads-bookingsystemet Visitor, p-søgesystemet og vejvisning, parkeringsfond og parkeringsnormer.

Belægningen på de eksisterende parkeringspladser undersøges i kapitel 4.

For at strukturere og bearbejde parkeringsdata er Kolding bymidte inddelt i fem delområder. Den benyttede opdeling kan ses på figur 3.1. Parkeringsregistreringen omfatter parkering inden for Ringgaden.



**Figur 3.1 Inddeling i delområder, der benyttes i parkeringsundersøgelsen.**

Områdegrensene er fastlagt i løbet af udarbejdelsen af mobilitetsplanen, således at de modsvarer et af principperne i mobilitetsplanen, nemlig det såkaldte zoneprincip. Zoneprincippet består i at bymidten opdeles i trafikzoner, hvor biler ikke kan køre fra en zone til en anden. Hermed hindres gennemkørende trafik i bymidten.

Hver af de fire delområder NV, NØ, SV, og SØ skal således i fremtiden hver for sig være "selvbærende" og have et afbalanceret udbud af parkeringspladser. Delområde C er sammenfaldende

med den centrale bymidte, som i fremtiden i princippet skal være bilfri. Det vil i praksis sige, at beboere og andre med relevant ærinde fortsat må køre ind i området og også parkere, men at der eksempelvis ikke vil blive skiltet til parkeringspladser i området udefra.

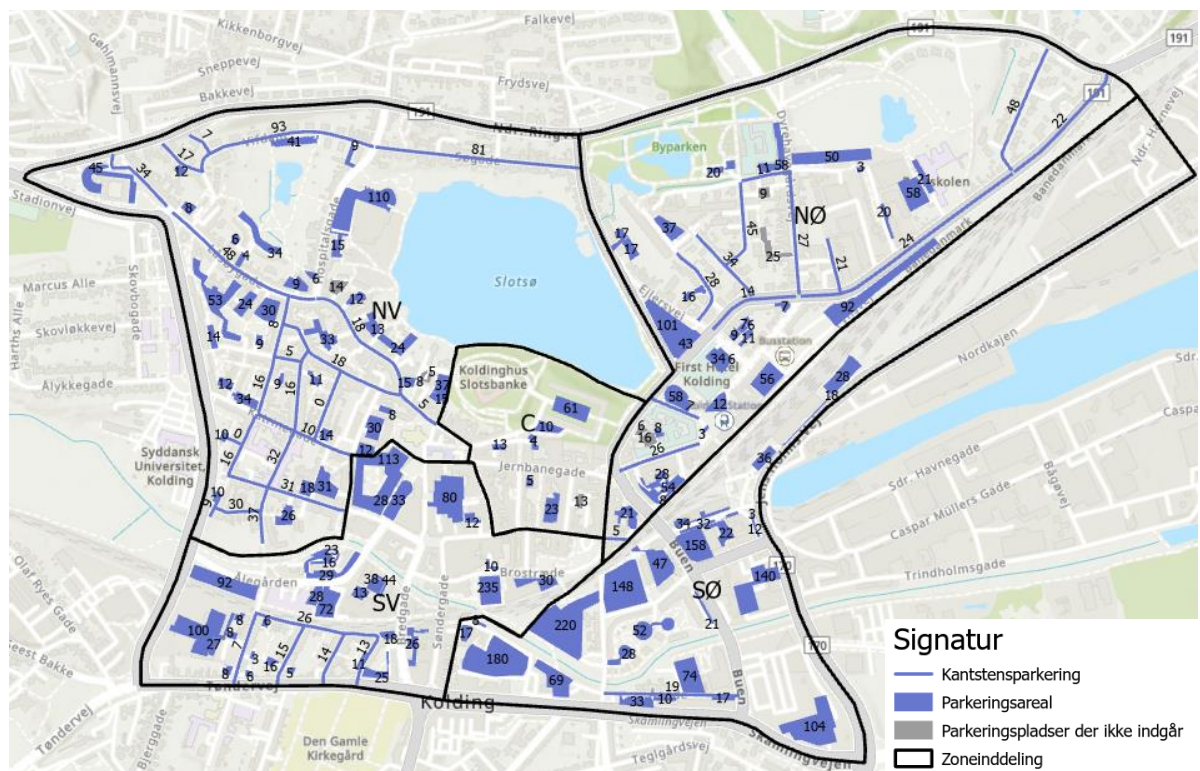
Det skal bemærkes, at delområderne ikke er sammenfaldende med de delområder, der er anvendt i parkeringsundersøgelsen fra 2019, og undersøgelsesområdet er heller ikke det samme<sup>1</sup>. De to undersøgelser kan således ikke sammenlignes direkte.

På parkeringspladserne, der indgår i parkeringsplanen, er der forskellige ejerforhold og restriktioner, herunder bl.a. tidsbegrænsning, der har betydning for brug af parkeringsarealet. De forskellige ejerforhold, restriktioner og betalingsforhold belyses separat i de følgende afsnit. Det bemærkes, at hvis et kort f.eks. viser, at der ingen tidsbegrænsning er, kan det være et parkeringsareal, der dog kræver særlig tilladelse.

Et overordnet og samlet overblik med alle relevante restriktioner kan ses på figur 3.10.

### 3.1 Antal parkeringspladser og ejerforhold

Antal registrerede fladeparkeringspladser og kantstensparkeringspladser kan ses på figur 3.2 og er opgjort i tabel 3.1.



**Figur 3.2, Antal fladeparkeringspladser og kantstensparkeringspladser. Parkeringsarealerne på kortet dækker både over offentlige og private pladser. På denne og alle følgende illustrationer dækker signaturen "Parkeringspladser, der ikke indgår" over et lille antal pladser, hvor det ikke var praktisk muligt at gennemføre en parkeringstælling.**

Ved kantstensparkering forstås parkering langs kantstenen på en offentlig vej. Fladeparkering er i princippet al anden parkering, typisk større eller mindre parkeringspladser, herunder parkering i baggårde samt parkering i konstruktion.

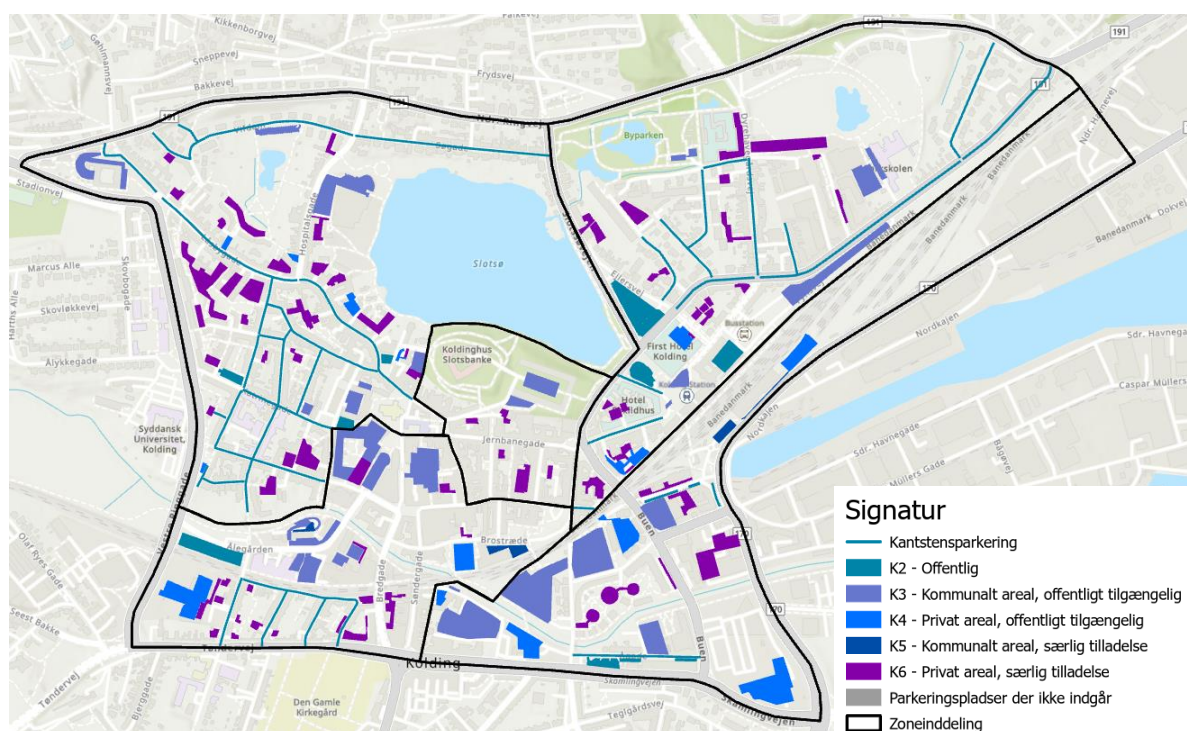
<sup>1</sup> Undersøgelsen fra 2019 omfatter også parkeringspladser uden for den indre Ringgade.



Delområde	Fladeparkering	Kantstenspark.	I alt	%-andel
NV	803	531	<b>1.334</b>	<b>25%</b>
NØ	881	312	<b>1.193</b>	<b>22%</b>
C	116	-	<b>116</b>	<b>2%</b>
SV	1.163	75	<b>1.238</b>	<b>23%</b>
SØ	1.511	19	<b>1.530</b>	<b>28%</b>
<b>I alt</b>	<b>4.474</b>	<b>937</b>	<b>5.411</b>	<b>100%</b>

**Tabel 3.1, Antal parkeringspladser fordelt på de fem delområder samt den andel som parkeringsudbudet i hvert delområde udgør af det samlede parkeringsudbud i Kolding bymidte. Antal parkeringspladser dækker både over offentlige og private pladser.**

I det følgende skelnes der mellem pladser ud fra ejerforhold og om pladserne er offentligt tilgængelige. Tilgængelighed/ejerforhold for alle parkeringspladser kan ses på figur 3.3.



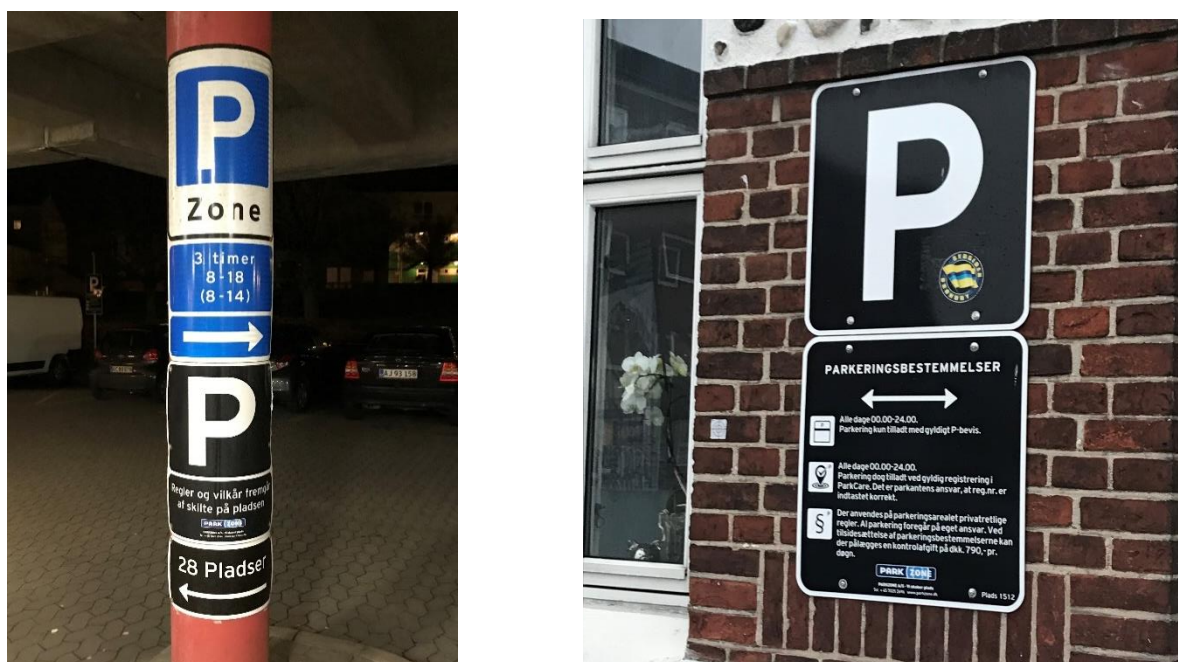
**Figur 3.3, Tilgængelighed/ejerforhold for parkeringspladser i Kolding bymidte. Parkeringsarealerne på kortet dækker både over offentlige og private pladser.**

I tabel 3.2 ses opgørelser af antal parkeringspladser på tilgængelighed/ejerforhold. De privat-ejede pladser, K4 og K6 udgør i alt 38% af den samlede undersøgte parkeringskapacitet. Dette har betydning for Kolding Kommunes muligheder i forhold til f.eks. at indføre nye restriktioner, hvis ikke ejerne af disse pladser har interesse i at samarbejde.



Tilgængelighed/ejerforhold	NV	NØ	C	SV	SØ	I alt	%-andel
K1 - Kantstensparkering	531	312	-	75	19	937	17%
K2 - Offentlig parkering på vejareal	61	258	-	92	107	518	10%
K3 – Kommunalt areal, off. tilgængelig	285	240	71	429	788	1.813	33%
K4 – Privat areal, offentligt tilgængelig	33	54	-	335	265	687	13%
K5 – Kommunalt areal, særlig tilladelse	-	-	-	46	54	100	2%
K6 – Privat areal, særlig tilladelse	424	329	45	261	297	1.356	25%
<b>I alt</b>	<b>1.334</b>	<b>1.193</b>	<b>116</b>	<b>1.238</b>	<b>1.530</b>	<b>5.411</b>	<b>100%</b>

Tabel 3.2, Oversigt over parkeringspladser i Kolding bymidte fordelt på delområde og tilgængelighed/ejerforhold samt den andel som parkeringsudbuddet i hver kategori udgør af det samlede parkeringsudbud i Kolding bymidte. Antal parkeringspladser dækker både over offentlige og private pladser.

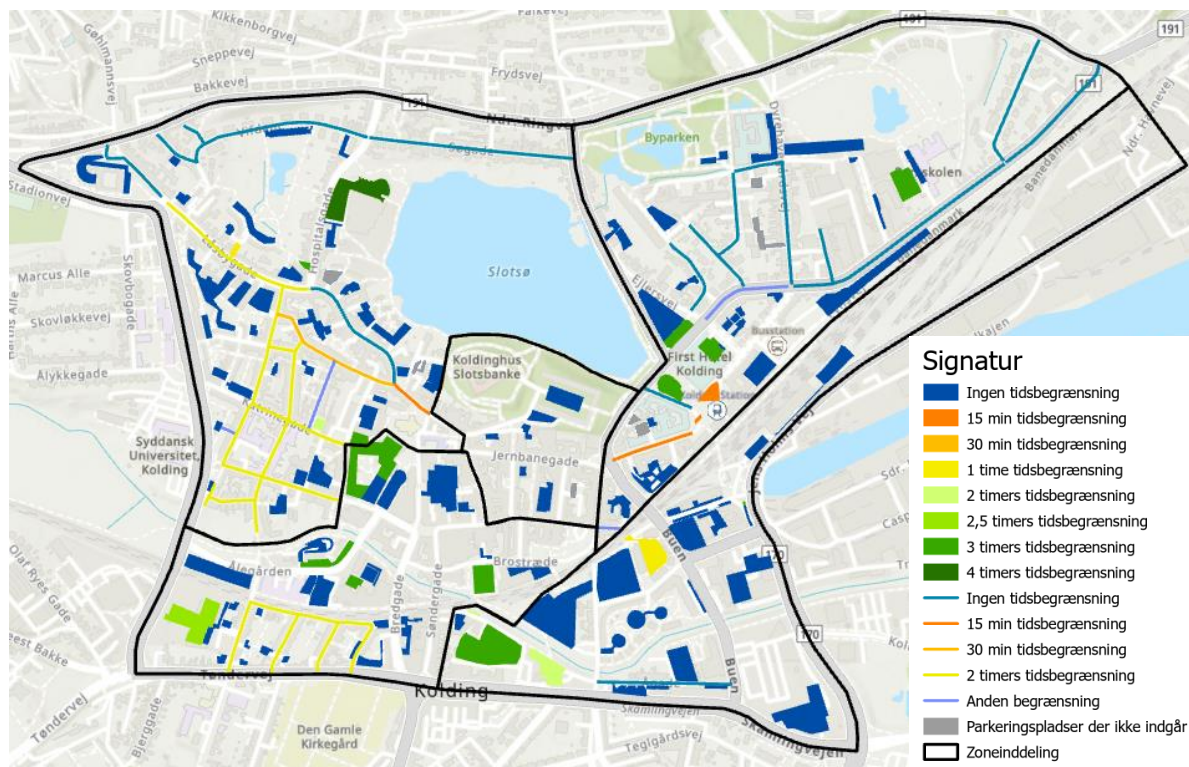


Figur 3.4, Til venstre: Eksempel på, at der inden for samme gård er pladser af både type 4 og 6 (Midtgården). Til højre: Eksempel på parkeringsplads med særlig tilladelse.

### 3.2 Restriktioner

I det følgende er restriktioner for parkeringspladserne angivet – herunder tidsbegrænsning og betalingsparkering. Restriktionerne er vist både inkl. og ekskl. K6 svarende til, at de private pladser med særlige tilladelser på privat ejet areal ikke indgår i parkeringsplanen. Opgørelserne inkl. K6 giver overblik over alle parkeringspladser i Kolding bymidte, hvor opgørelser ekskl. K6 giver overblik over parkeringspladser, der primært er offentligt tilgængelige og dermed de pladser, som Kolding Kommune har indflydelse på. Tidsbegrænsning og betalingsparkering beskrives separat i det følgende.

Restriktioner på parkeringspladser i Kolding bymidte kan ses på figur 3.5. Tidsrestriktioner opgjort for de fem delområder inkl. K6 kan ses i tabelform ved tabel 3.3 mens tidsrestriktioner opgjort for de 6 kategorier/ejerforhold K1-K6 i tabel 3.4. Ydermere kan tidsrestriktioner opdelt for de fem delområder ekskl. K6 ses i tabel 3.5.



**Figur 3.5, Tidsrestriktioner for eksisterende parkering i Kolding bymidte. Parkeringsarealerne på kortet dækker både over offentlige og private pladser.**

Der er tidsrestriktioner på 1.533 parkeringspladser svarende til 28% af alle pladser. Restriktionerne varierer mellem 15 minutter og 4 timer. Det vurderes, at der er u hensigtsmæssigt mange forskellige restriktioner i forhold til bymidtens geografiske udstrækning.

Delområde	15 min.	30 min.	1 time	2 timer	2,5 timer	3 timer	4 timer	Ingen	Andet	I alt
NV	5	18	4	272	-	18	110	907	-	<b>1.334</b>
NØ	41	-	-	-	-	193	-	940	19	<b>1.193</b>
C	-	-	-	-	-	-	-	116	-	<b>116</b>
SV	-	-	-	-	100	390	-	673	-	<b>1.163</b>
SØ	-	-	47	152	-	183	-	1.223	-	<b>1.605</b>
I alt	<b>46</b>	<b>18</b>	<b>51</b>	<b>424</b>	<b>100</b>	<b>784</b>	<b>110</b>	<b>3.859</b>	<b>19</b>	<b>5.411</b>

**Tablet 3.3, Tidsrestriktioner på parkeringsarealer i Kolding bymidte inkl. K6 fordelt på delområder. Tallene dækker over både offentlige og private pladser.**

Tilgængelighed/ejerforhold	15 min.	30 min.	1 time	2 timer	2,5 timer	3 timer	4 timer	Ingen	Andet	I alt
K1	31	18	-	333	-	-	-	536	19	<b>937</b>
K2	-	-	-	-	-	116	-	402	-	<b>518</b>
K3	15	-	-	22	-	427	110	1.239	-	<b>1.813</b>
K4	-	-	51	69	100	241	-	226	-	<b>687</b>
K5	-	-	-	-	-	-	-	100	-	<b>100</b>
K6	-	-	-	-	-	-	-	1.356	-	<b>1.356</b>
I alt	<b>46</b>	<b>18</b>	<b>51</b>	<b>424</b>	<b>100</b>	<b>784</b>	<b>110</b>	<b>3.859</b>	<b>19</b>	<b>5.411</b>

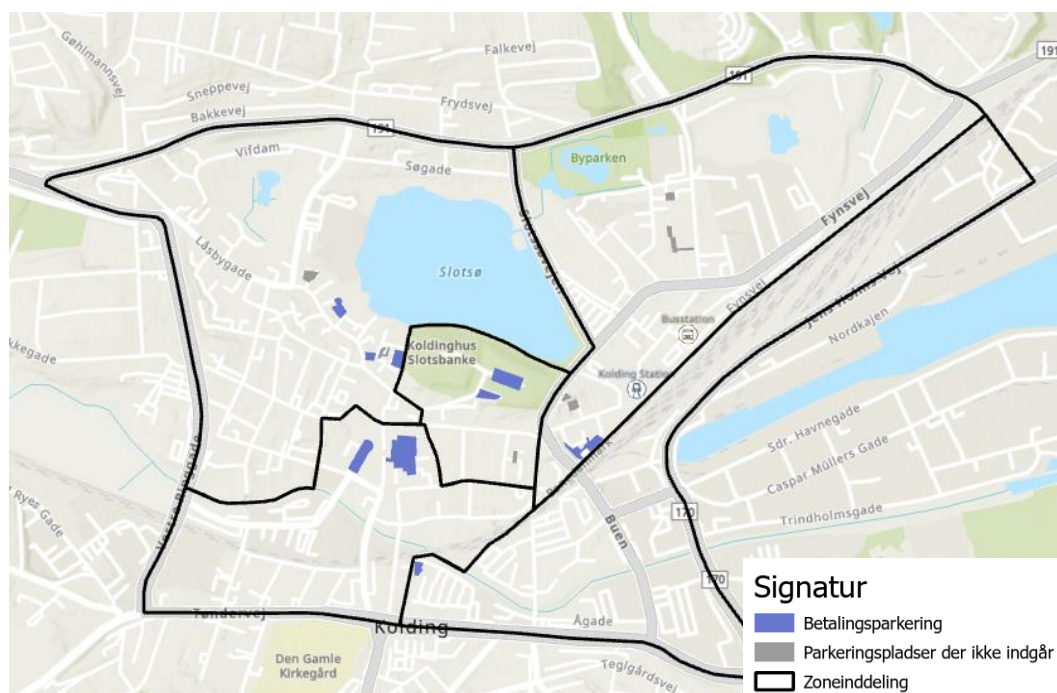
**Tablet 3.4, Tidsrestriktioner på parkeringsarealer i Kolding bymidte fordelt på tilgængelighed/ejerforhold inkl. K6. Tallene dækker over både offentlige og private pladser.**

Delområde	15 min.	30 min.	1 time	2 timer	2,5 timer	3 timer	4 timer	Ingen	Andet	I alt
NV	5	18	4	272	-	18	110	483	-	864
NØ	41	-	-	-	-	193	-	611	19	910
C	-	-	-	-	-	-	-	71	-	71
SV	-	-	-	75	100	390	-	412	-	977
SØ	-	-	47	77	-	183	-	926	-	1.233
I alt	46	18	51	424	100	784	110	2.503	19	4.055

**Tabel 3.5, Tidsrestriktioner på parkeringsarealer i Kolding bymidte ekskl. K6 fordelt på delområder. Tallene dækker over offentlige pladser.**

### 3.3 Betalingsparkering

Der er betalingsparkering på 320 parkeringspladser, svarende til 7% af parkeringskapaciteten i Kolding bymidte. Betalingsparkeringen er primært beliggende i den inderste del af bymidten. Kantstensparkeringen er alle uden betaling. Placeringen af betalingsparkering kan ses på figur 3.6 og antal parkeringspladser med betaling for hvert delområde kan ses i tabel 3.6.



**Figur 3.6, Oversigt over betalingsparkering for eksisterende parkering i Kolding bymidte. Parkeringsarealerne på kortet dækker både over offentlige og private pladser.**

Delområde	Parkeringspladser med betaling	Parkeringspladser i alt	%-andel med betaling
NV	65	803	8%
NØ	54	881	6%
C	71	116	61%
SV	113	1.163	10%
SØ	17	1.511	1%
I alt	320	4.474	7%

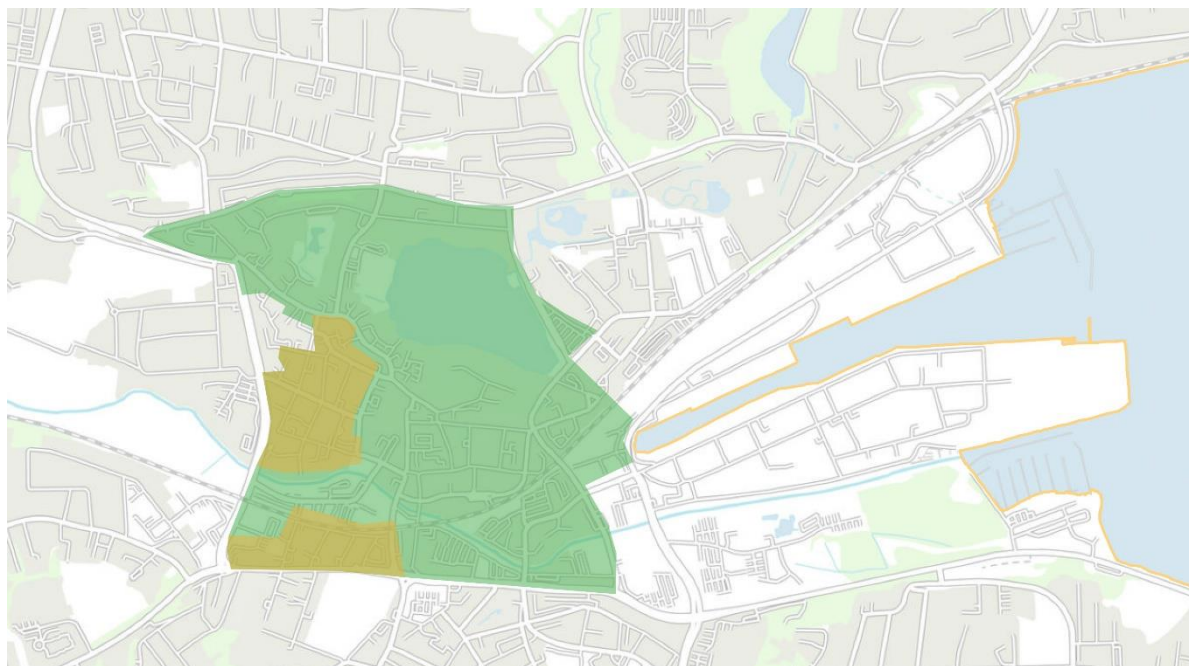
**Tabel 3.6, Parkeringsarealer med betaling i Kolding bymidte inkl. K6 fordelt på delområder. Tallene dækker både over offentlige og private pladser.**

Det bemærkes, at der ikke er nogle parkeringspladser indenfor kategorien K6, der er betalingsparkering.



### 3.4 Beboerlicens

Det er muligt at købe beboerlicens i det meste af bymidten. Beboerlicensen består af to zoner, henholdsvis en grøn og orange.



Figur 3.7, Kort over zoner for beboerlicens.

Med en beboerlicens til grøn zone kan der parkeres ubegrænset på nedenstående parkeringspladser uafhængigt af tidsbegrænsningen eller betalingsoplysninger på pladsen:

- Behrensvej (bag Biblioteket)
- Midtgården
- Riberdyb
- Slotsallé/Sneglen
- Slotssøen (nærmest biblioteket)
- Ålegården (ved OK-klubben)
- Hyrdestræde

Taksten for beboerlicens til grøn zone er på nuværende tidspunkt 100 kr. pr. måned. Licensen kan erhverves for minimum 1 måned ad gangen og max 1 år ad gangen. Hvis restperioden på beboerlicensen er over 1 måned, kan beboerlicensen opsiges ved at logge ind i licenssystemet og opsig den aktive licens.

Beboerlicens til orange zone giver mulighed for at parkere tidsubegrænset, hvor der ellers i hverdage fra klokken 9-17 er 2 timers tidsbegrænset P-zone. Dette omhandler primært gadeparkering. Taksten for beboerlicens til orange zone er 200 kr. pr. år. Licensen erhverves for 1 år ad gangen, og kan ikke opsiges i perioden.

Ud over beboerlicens er der dags- og månedskort, som bruges af gæster og virksomheder (f.eks. til deres ansatte).

Kolding Kommune har den 29. juni 2022 lavet udtræk af beboerlicenser. Heraf fremgår det, at der er 383, der har en gældende beboerlicens. 141 af disse har en gældende licens i grøn zone, mens 242 har en gældende licens i orange zone.

Desuden er der i alt 63 gældende dags- og månedskort. Der er kun registreret dags- og månedskort i grøn zone.

### 3.5 Visitor

Kommunen har lejet mere end 100 P-pladser hos virksomheder, organisationer, boligselskaber, m.fl. Disse kan ses og bookes i app'en Visitors. Pladserne er gratis at bruge, og de kan bookes på forhånd.

Kolding Kommune har oplyst, at der i perioden 1. september 2021 til 7. november 2021 i alt var 1.032 medlemmer af ordningen. I perioden er der i gennemsnit foretaget 29 til 31 bookinger pr. dag.

I forhold til det samlede antal P-pladser i bymidten er antallet af bookinger gennem Visitor så lille, at ordningen ikke vurderes at have nogen praktisk betydning.

### 3.6 P-søgesystem og vejvisning

Kolding har i dag et P-søgesystem, der omfatter ca. 1.700 af pladserne i bymidten.

Systemet omfatter både pladser med og uden betalingsparkering. Det fremgår ikke af skiltene, hvilken type parkering man ledes hen til.

Der er ikke et system i hvilke pladser, der er med i p-henvisningssystemet.



Figur 3.8, Eksempel på skilte i P-søgesystemet

Der er også statisk parkeringshenvisning til en del pladser. Gæster til Koldinghus henvises ved skiltning til parkeringspladsen i Staldgården via Hospitalsgade – Blæsbjerggade – Adalgade – Markdanersgade. Det vurderes, at denne skiltning er u hensigtsmæssig i forhold til det overordnede ønske om fredeliggørelse af bymidten. Parkering for Koldinghus bør ske ved Slotssøvejen, eventuelt med en særordning for handicpbiler.

### 3.7 Parkeringsfond

Der findes en parkeringsfond i Kolding. Parkeringsfonden indebærer, at bygherrer og developere kan undlade at opfylde den fastsatte parkeringsnorm 100%, hvis der i stedet indbetales et beløb svarende til anlægssummen for de manglende pladser til parkeringsfonden. Hvis kommunen ikke inden for fem år etablerer pladserne, tilbagebetales beløbet.

Der er i en årrække ikke etableret nye parkeringspladser for P-fondens midler, og indbetalingerne er derfor løbende blevet tilbagebetalt. Dette skyldes bl.a., at værdien pr. p-plads er fastsat ud fra prisen for terrænparkering, hvilket sjældent dækker de reelle udgifter til etablering af parkeringspladser i en tæt bymidte.

### 3.8 Parkeringsnormer

Kolding Kommunes kommuneplan fastlægger en parkeringsnorm, der også gælder for bymidten. Som udgangspunkt er parkeringsnormen retningsgivende for lokalplanlægningen og er dermed rettesnor for hvor meget parkering, der skal etableres ved nybyggeri. Hvis Parkeringsnormen ikke afspejler det reelle behov, er der risiko for, at der etableres for meget eller for lidt parkering i forbindelse med nybyggeri.

Boligtype	Antal udlagte pladser pr. boligenhed
Enfamiliehuse - herunder dobbelt-, række-, kæde-, gruppehuse og lignende	2,0
Etageboliger	1,5
Etageboliger i bymidten.	1,0
Ungdomsboliger og ældreboliger	0,33

Figur 3.9, Gældende parkeringsnorm.

### 3.9 Bilejerskab

Udtræk fra de offentlige registre viser, at af husstandene i Kolding Midtby<sup>2</sup> har

- 50% af husstandene ingen bil
- 39% af husstandene én bil
- 11% af husstandene flere biler

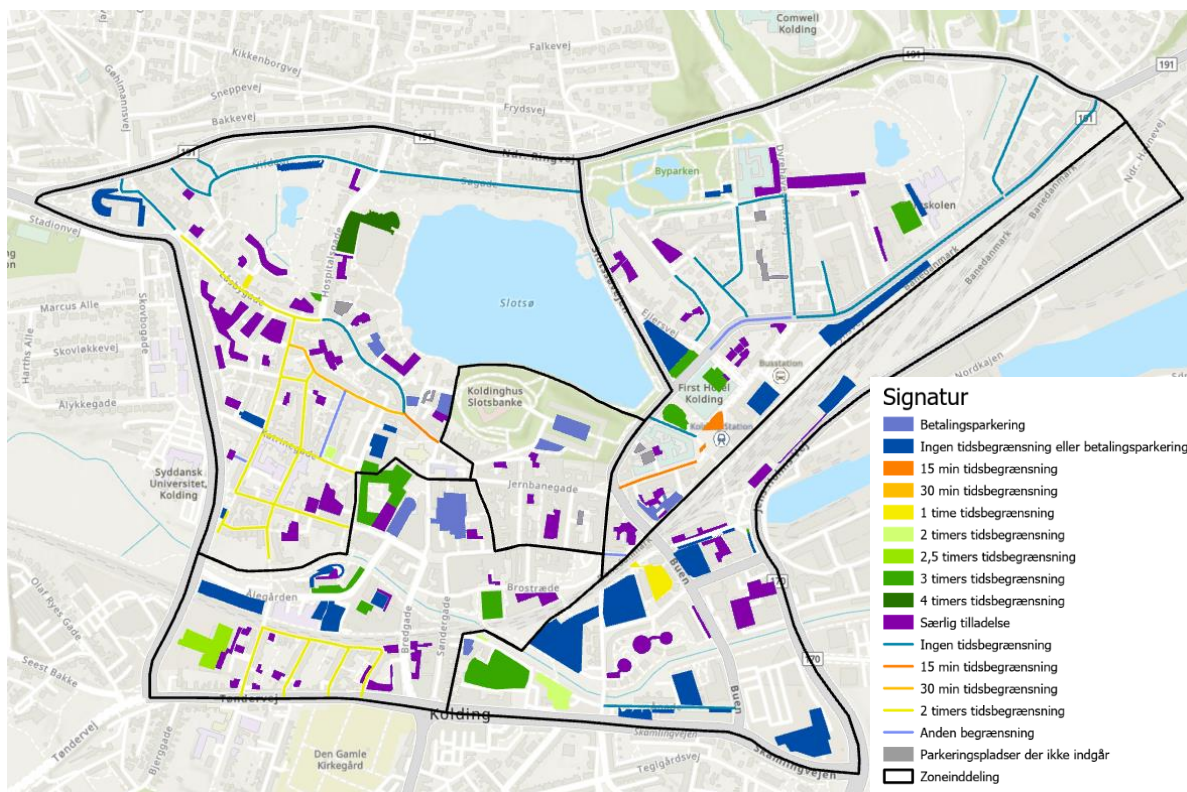
I hht. Parkeringsundersøgelsen fra 2019 er der ca. 4.100 husstande/boliger i Kolding bymidte.

<sup>2</sup> Funktionsområde Kolding Midtby, som ikke er nøjagtig sammenfaldende med den afgrænsning, der anvendes på bymidten i denne rapport.



### 3.10 Opsummering af eksisterende forhold

På figur 3.10 ses et samlet overblik over relevante restriktioner for offentlige og private parkeringspladser.



Figur 3.10, Samlet overblik over restriktioner for offentlige og private parkeringspladser.

## 4. PARKERINGSUNDERSØGELSEN

### 4.1 Indledning

I parkeringsundersøgelsen er antallet af parkerede biler på de enkelte p-pladser talt henholdsvis onsdag den 2. marts 2022 og lørdag den 12. marts 2022. Tællingerne onsdag er udført ca. kl. 05.00, kl. 08.00, kl. 10.00 og kl. 15.00. Tællingen lørdag er udført ca. kl. 11.00.

Nogle af de private pladser var der dog ikke givet samtykke til at tælle på, hvorfor parkeringsdata på disse udgår. Desuden var det ved nogle parkeringspladser ikke muligt at tælle, da der på nogle eller alle tidspunkter for tælling var en lukket port, og der dermed ikke var adgang til parkeringspladsen. Desuden indgår parkeringspladser til el-biler samt handicappladser ikke i de samlede antal parkeringspladser, der er angivet på kort og i tabeller i det følgende.

I opgørelserne i det følgende indgår 4.474 fladeparkeringspladser og 937 kantstensparkeringspladser, i alt 5.411 parkeringspladser.

I det følgende er resultater af undersøgelsen vist både inkl. og ekskl. K6 svarende til, at de private pladser med særlige tilladelser på privat ejet areal ikke indgår i parkeringsplanen. Opgørelserne inkl. K6 giver overblik over alle parkeringspladser i Kolding bymidte, hvor opgørelser ekskl. K6 giver overblik over parkeringspladser, der overordnet er offentligt tilgængelige og dermed de pladser, som Kolding Kommune har indflydelse på.

Parkeringsundersøgelsen detaljeres nærmere for hvert af de fem delområder i afsnit 8.

### 4.2 Belægningsgrader inkl. K6 (Offentlige og private pladser)

Tællingen viser, at den samlede belægningsgrad for alle parkeringspladser i Kolding bymidte er størst onsdag kl. 10, hvor belægningsgraden er 62%. På de øvrige talte tidspunkter er den samlede belægningsgrad maks. ca. 50%. Opgørelsen over belægningsgrader viser således, at der for Kolding bymidte som helhed er tilstrækkeligt mange P-pladser til at dække parkeringsbehovet. Dette gælder også, hvis man ser på delområderne enkeltvist. Ses der på belægningsgraden for de forskellige delområder er denne højest i delområde C med 77% lørdag i tidsrummet 11-13.

Belægningsgrader for parkeringspladser i Kolding bymidte fordelt på delområde og tidspunkt kan ses i tabel 4.1. Belægningsgrader fordelt på tilgængelighed/ejerforhold og tidspunkt kan ses i tabel 4.2.

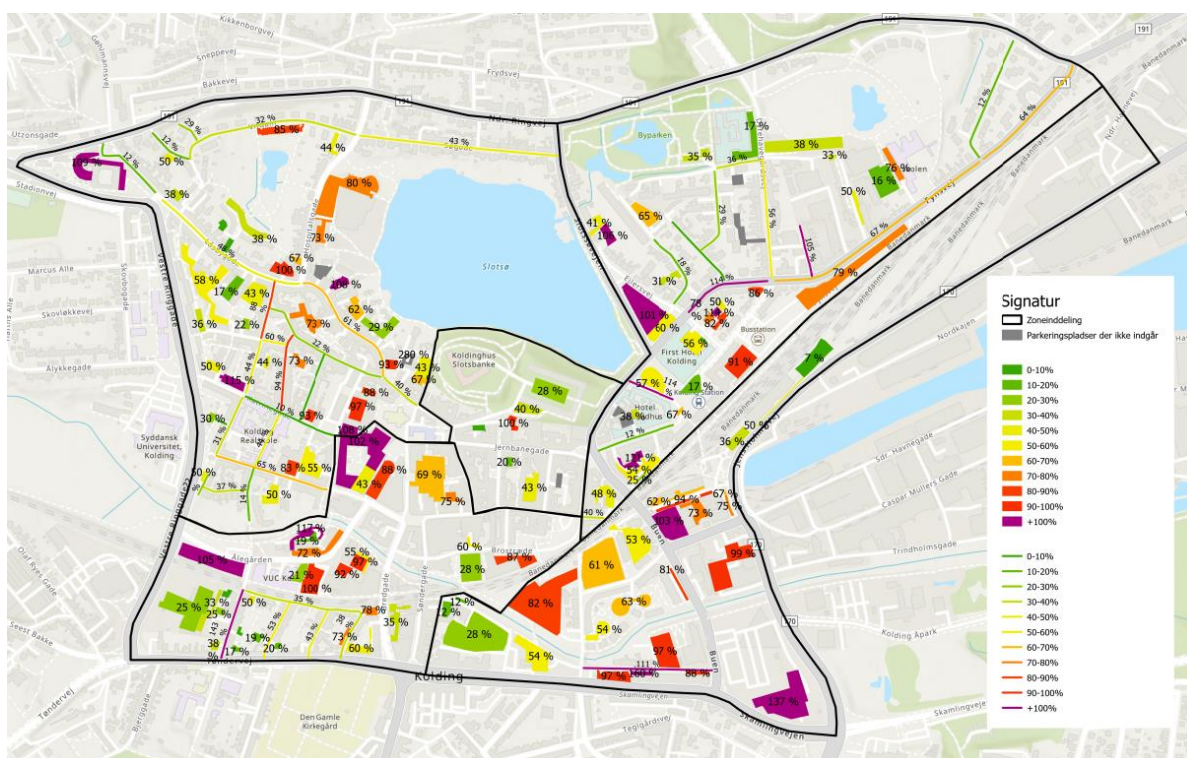
Delområde	Onsdag				Lørdag
	kl. 5	kl. 8	kl. 10	kl. 15	Kl. 11-13
NV	56%	52%	56%	50%	61%
NØ	31%	49%	56%	50%	44%
C	30%	32%	31%	39%	77%
SV	34%	51%	60%	52%	52%
SØ	22%	62%	75%	56%	39%
I alt	35%	53%	62%	52%	50%

**Tabel 4.1, Parkeringsbelægning fordelt på delområder og tælletidspunkter. Opgørelsen er for både offentlige og private pladser.**

	Onsdag				Lørdag
Tilgængelighed/ejerforhold	kl. 5	kl. 8	kl. 10	kl. 15	Kl. 11-13
K1	56%	40%	42%	41%	52%
K2	38%	77%	92%	76%	61%
K3	25%	64%	73%	63%	57%
K4	9%	32%	50%	27%	34%
K5	37%	47%	51%	46%	44%
K6	48%	52%	57%	49%	42%
<b>I alt</b>	<b>35%</b>	<b>53%</b>	<b>62%</b>	<b>52%</b>	<b>50%</b>

**Tabel 4.2, Parkeringsbelægning fordelt på tilgængelighed/ejerforhold og tælle tidspunkter. Opgørelsen er for både offentlige og private pladser.**

Belægningsgrader for alle parkeringspladser i Kolding bymidte kan ses på figur 4.1. Tallene dækker over store forskelle mellem de enkelte pladser, i nogle tilfælde er der store udsving selv mellem pladser, der er naboer. I nogle tilfælde kan dette forklares med forskellige restriktioner på nabopladserne. Samlede belægningsgrader for alle parkeringspladser i Kolding bymidte, fordelt på restriktionerne og tidspunkter kan ses i tabel 4.3. Det fremgår, at de mest belastede parkeringspladser er pladser med restriktionerne 4 timer lørdag kl. 11-13, hvor belægningsgraden er > 100%. Ydermere er der også stor belægningsgrad på pladser med restriktioner på 30 min lørdag kl. 11-13 og 30 min. onsdag kl. 5.



**Figur 4.1, Parkeringsbelægning onsdag kl. 10. Figuren viser store udsving selv mellem tætliggende pladser. Parkeringsarealerne dækker både over offentlige og private pladser.**



Restriktion	Onsdag				Lørdag	Antal pladser
	kl. 5	kl. 8	kl. 10	kl. 15	Kl. 11-13	
Ingen	36%	60%	68%	54%	48%	3.859
15 min	9%	20%	20%	24%	17%	46
30 min	89%	22%	22%	28%	94%	18
1 time	22%	43%	49%	27%	27%	51
2 timer	61%	40%	48%	44%	61%	424
2,5 timer	1%	14%	25%	22%	32%	100
3 timer	22%	34%	47%	50%	48%	784
4 timer	17%	65%	80%	75%	103%	110
<b>I alt</b>	<b>35%</b>	<b>53%</b>	<b>75%</b>	<b>52%</b>	<b>50%</b>	<b>5.411</b>

**Tabel 4.3, Parkeringsbelægning opgjort på restriktioner og tælletpunkter. Tallene dækker både over offentlige og private pladser.**

Det generelle billede er, at der i Kolding bymidte som helhed er et tilstrækkeligt udbud af parkeringspladser – det udnyttes blot ikke hensigtsmæssigt af bilisterne. Denne parkeringsplan, som også indgår som bilag til mobilitetsplanen, skal således fokusere på at løse dette problem, snarere end at anvise etablering af yderligere parkeringskapacitet. Parkeringsstøllingens resultater kan anvendes til at justere afgrænsninger af restriktioner, betalingsparkering m.v.

#### **4.3 Belægningsgrader ekskl. K6 (Offentligt tilgængelige pladser)**

Tages kategorien K6 "Privat areal, særlig tilladelse" ud af beregningerne fås overordnede resultater for belægningsgrader som vist i det følgende.

Opgørelsen viser, at den samlede belægningsgrad for alle parkeringspladser i Kolding bymidte er størst onsdag kl. 10, hvor belægningsgraden er 64%. På de øvrige talte tidspunkter er den samlede belægningsgrad maks. ca. 50%. Opgørelsen over belægningsgrader viser således, at der for Kolding bymidte som helhed er tilstrækkeligt mange P-pladser til at dække parkeringsbehovet – også uden privatejede parkeringspladser, hvor en særlig tilladelse er nødvendig. Dette gælder også, hvis man ser på delområderne enkeltvist. Ses der på belægningsgraden for de forskellige delområder er denne højest for delområde C med 87% lørdag i tidsrummet 11-13 – det er ligeledes her den største ændring i belægningsgraden ses, hvis en situation inkl. K6 og ekskl. K6 sammenholdes. Dette skyldes, at parkeringsudbuddet i delområde C reduceres med 39% i situationen ekskl. K6.

Det generelle billede er således nogenlunde det samme både inkl. og ekskl. private pladser, hvor en særlig tilladelse er nødvendig. Der er i Kolding bymidte som helhed et tilstrækkeligt udbud af parkeringspladser – det udnyttes blot ikke hensigtsmæssigt af bilisterne.

Belægningsgrader for parkeringspladser i Kolding bymidte fordelt på delområde og tidspunkt kan ses i tabel 4.4. Belægningsgrader fordelt på tilgængelighed/ejerforhold og tidspunkt kan ses i tabel 4.5, og belægningsgrader fordelt på restriktioner og tidspunkt kan ses i tabel 4.6.

Delområde	Onsdag				Lørdag
	kl. 5	kl. 8	kl. 10	kl. 15	Kl. 11-13
NV	52%	52%	58%	50%	66%
NØ	29%	49%	57%	52%	46%
C	11%	25%	30%	35%	87%
SV	30%	54%	64%	56%	52%
SØ	19%	61%	74%	55%	43%
<b>I alt</b>	<b>31%</b>	<b>54%</b>	<b>64%</b>	<b>53%</b>	<b>52%</b>

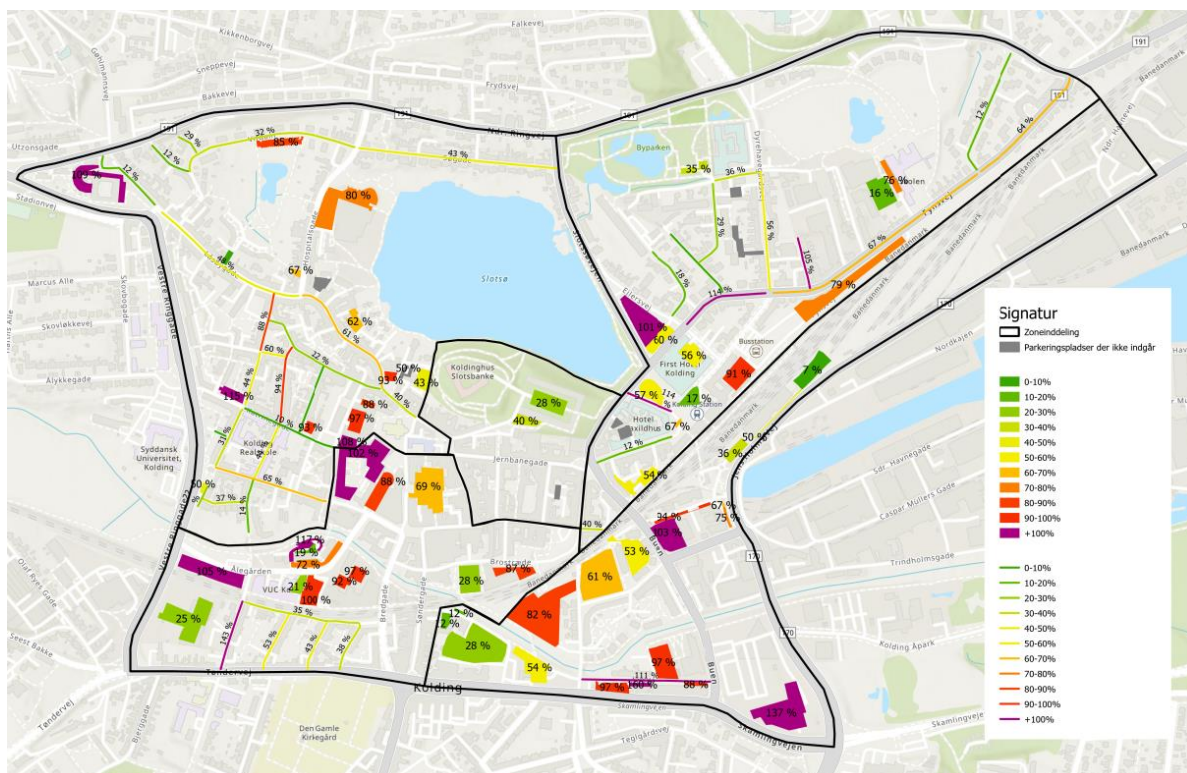
**Tabel 4.4, Parkeringsbelægning fordelt på delområder og tælle tidspunkter, ekskl. K6. Tallene dækker over offentligt tilgængelige pladser.**

Tilgængelighed/ejerforhold	Onsdag				Lørdag
	kl. 5	kl. 8	kl. 10	kl. 15	Kl. 11-13
K1	56%	40%	42%	41%	52%
K2	38%	77%	92%	76%	61%
K3	25%	64%	73%	63%	57%
K4	9%	32%	50%	27%	34%
K5	37%	47%	51%	46%	44%
<b>I alt</b>	<b>31%</b>	<b>54%</b>	<b>64%</b>	<b>53%</b>	<b>52%</b>

**Tabel 4.5, Parkeringsbelægning fordelt på tilgængelighed/ejerforhold og tælle tidspunkter, ekskl. K6. Tallene dækker over offentligt tilgængelige pladser.**

Belægningsgrader for alle offentligt tilgængelige parkeringspladser i Kolding bymidte der er talt onsdag kl. 10, kan ses på figur 4.2. Selvom der "blot" ses på de offentligt tilgængelige parkeringspladser, er der store forskelle i belægningsgrader mellem de enkelte pladser, i nogle tilfælde er der store udsving selv mellem pladser, der er naboer. Samlede belægningsgrader for alle offentligt tilgængelige parkeringspladser i Kolding bymidte, fordelt på restriktionerne og tidspunkter kan ses i tabel 4.6. Det fremgår heraf, at der generelt er overbelægning af parkeringspladser med restriktionen "andet". Der er dog usikkerheder ved, hvad der reelt indgår i denne restriktion.

Ydermere fremgår det, at de mest belastede parkeringspladser er pladser med restriktionerne 4 timer lørdag kl. 11-13, 30 min lørdag kl. 11-13 og 30 min. onsdag kl. 5, altså de samme som det var tilfældet inkl. de private arealer, hvor en særlig tilladelse er nødvendig. Tages K6 ud af data har dette "kun" betydning for parkeringspladser, hvor der ingen restriktioner er.



Figur 4.2, Parkeringsbelægning onsdag kl. 10, ekskl. K6. De angivne belægningsgrader er for offentligt tilgængelige pladser.

	Onsdag				Lørdag
Restriktion	kl. 5	kl. 8	kl. 10	kl. 15	Kl. 11-13
Ingen	30%	64%	73%	56%	50%
15 min	9%	20%	20%	24%	17%
30 min	89%	22%	22%	28%	94%
1 time	22%	43%	49%	27%	27%
2 timer	61%	40%	48%	44%	61%
2,5 timer	1%	14%	25%	22%	32%
3 timer	22%	34%	47%	50%	48%
4 timer	17%	65%	80%	75%	103%
I alt	31%	54%	83%	53%	52%

Tabel 4.6, Parkeringsbelægning opgjort på restriktioner og tælltidspunkter, ekskl. K6. Tallene dækker over offentligt tilgængelige pladser.



## 5. FREMTIDIG PARKERINGSPLAN - STRATEGI

I dette afsnit præsenteres et samlet forslag til parkeringsplan for Kolding bymidte. I det følgende afsnit 6 præsenteres en række projekter, som anbefales gennemført for at realisere planen.

Formålet med planen er at sætte rammer for Kolding Kommune og private aktørers planlægning af parkeringsforholdene.

Planen vil arbejde for at:

- Give et passende udbud af parkeringspladser i Bymidten, således at beboere, ansatte og gæster kan komme til at parkere uden for stort besvær og uden at generere unødvendig parkeringssøgende trafik. På den anden side skal det ikke være så let at parkere, at parkeringsforholdene modvirker andre tiltag, som har til formål at tilskynde trafikanterne til at vælge mere bæredygtige transportmidler.
- Give plads til at bymidten fortsat kan udvikles med nybyggeri og fortætning, og at der i den forbindelse kan etableres nye parkeringspladser ud fra en rimelig parkeringsnorm.
- Give robusthed til, at Kolding Kommune løbende kan nedlægge parkeringspladser, der er beliggende på arealer, der ønskes anvendt til andre formål. Det kunne eksempelvis dreje sig om parkeringspladsen i Staldgården ved Koldinghus og Sneflen mellem Banegården og Slotsøen.
- Arbejde med en betydelig forenkling og opstramning af systemet med betalingsparkering og tidsrestriktioner, og dermed en bedre udnyttelse af eksisterende pladser.
- Tage hensyn til de forskellige brugere af bymidten og deres forskellige behov.
- Trafikanter oplever bymidtens udbud af parkeringsmuligheder som et samlet tilbud med en vis ensartethed i regler osv. Kommunen vil derfor udstikke retningslinjerne for parkeringssystemet i det omfang, det er muligt inden for lovgivningen.
- Benytte parkeringssystemet til at tilskynde trafikanterne til at anvende bæredygtige biltrafikformer f.eks. ved at el- og delebiler gives bedre vilkår end benzin- og dieslbiler og der er tilstrækkelig ladeinfrastruktur til elbiler.
- Indgå samarbejde med ejere af private pladser om mulig dobbeltudnyttelse af parkeringspladser.

### Kolding Kommune vil:

- Arbejde for løsninger, der gør, at den eksisterende parkeringskapacitet i bymidten udnyttes mere effektivt og intelligent end i dag.
- Inddele bymidten i tre ringe med hver deres parkeringsrestriktioner
- Arbejde med flere parkeringspladser i konstruktion, placeret tæt ved ringvejen.
- Opdatere p-henvisningssystemet med flere af bymidtens parkeringspladser samt placering af de digitale henvisningsskilte.
- Opdatere kommunens parkeringsnormer og kriterierne for parkeringsfonden
- Arbejde med at lave attraktive stiforbindelser fra parkeringspladser til bymidten



Parkeringsundersøgelsen viser, at der set under ét er et tilstrækkeligt udbud af parkeringspladser i bymidten. Men undersøgelsen viser også, at udbuddet er uens fordelt i bymidtens delområder, og at der især er pres på pladser med fri parkering. Samtidig betyder den relativt store andel af privatejede pladser, at kommunens muligheder for at planlægge for en optimal udnyttelse af den samlede kapacitet er begrænset. Endvidere er en del af pladserne liggende i baggårde og på små parkeringspladser, som bilisterne ikke nødvendigvis kan finde.

#### 5.1 Gangafstande og restriktioner for brugergrupper

En erfaring fra andre byer af samme størrelse som Kolding er, at de ansatte i bymidtens butikker og virksomheder ofte parkerer på velbeliggende pladser, som dermed ikke længere er ledige for kunder og besøgende. Parkeringstællingen, der viser den højeste belægningsprocent onsdag kl. 10, antyder, at dette forhold også gør sig gældende i Kolding.

<b><u>Gruppe</u></b>	<b><u>Behov</u></b>	<b><u>Max. afstand</u></b>
Beboere	24-timers parkering	100 - 200 m til bolig
Handlende	Parkering op til 2 timer	100 - 200 m til butik
Ansatte	24-timers parkering	200 - 400 m til arbejdsplads
Turister	Parkering op til 4 timer Let at finde	400 m til start af cityområde
Pendlere (banegården)	24-timers parkering (i praksis)	200 - 300 m til station

**Tabel 5.1, Vurdering af, hvor langt parkeringspladser kan placeres fra målet i forhold til forskellige brugeres behov.**

### **Beboere**

Beboere bør have mulighed for at parkere gratis eller for et lille årligt gebyr inden for kort afstand fra deres bopæl. Beboere i en bymidte må dog også acceptere, at det ikke altid vil være muligt at sikre parkering til dem på egen matrikel eller i meget kort afstand til denne.

**Målsætning:** Max. gangafstand 100 - 200 m. Ubegrænset parkering, evt. med beboerlicens, hvis der ønskes tidsbegrænsning på den samme parkeringsplads for udefrakommende.

### **Handlende**

Handlende bør generelt have mulighed for at parkere tæt på butikkerne.

**Målsætning:** Max gangafstand 200 m. Tidsbegrænsning 2 timer, evt. med mulighed for at købe længere tid. Der kan kombineres med korttidsparkering (30 minutter) meget tæt ved butikker, der ikke f.eks. ligger på en gågade.

### **Turister**

Turister bør have mulighed for at parkere tæt på bymidtens udbud af butikker og oplevelser. Imidlertid vil turister typisk opholde sig længere i området. Ved et længere ophold kan en længere gangafstand til parkeringstilbuddet accepteres.

For turister er tydelig skiltning, vejvisning og oplysning om restriktioner desuden vigtigere end for stedkendte lokale.

**Målsætning:** Max gangafstand 400 m. Tidsbegrænsning 4 timer, evt. med mulighed for at købe længere tid.

### **Ansatte i bymidten**

De ansatte i bymidten må acceptere en lidt længere gangafstand end de øvrige brugergrupper. Dette er rimeligt ud fra en samlet prioritering af de enkelte gruppers behov over for hinanden. Samtidig kan en lidt længere afstand være med til at gøre andre transportvalg som cykling eller kollektiv trafik mere attraktive.

**Målsætning:** Max gangafstand 400 m. Ingen tidsbegrænsning. Gratis parkering.

### **Pendlere (Parker og Rejs)**

Pendlere, der skal med toget fra Kolding Banegård har en interesse i at kunne parkere tæt ved Banegården. Der er i dag parkeringspladser ved Banegården både med tilkørsel fra Fynsvej og fra Jens Holms Vej. Det vurderes, at der er et tilstrækkeligt antal pladser til rådighed i dag.

### **Planlægning og organisation**

Selvom parkeringen er opdelt i offentlig og privat parkering og i meget forskellige fysiske former, bør alle trafikanter opleve bymidtens udbud af parkeringsmuligheder som et samlet tilbud med en vis ensartethed i regler osv. Kommunen vil udstikke retningslinjerne for parkeringssystemet i det omfang, det er muligt inden for lovgivningen.

### **Bæredygtige løsninger**

Parkeringssystemet kan bruges til at tilskynde trafikanterne til at anvende bæredygtige biltrafikformer f.eks. ved at el- og delebiler gives bedre vilkår end benzin- og dieslbiler og der er ladeinfrastruktur til elbiler.



## 5.2 Parkeringsplanen i hovedtræk

Parkeringsplanen består af en række tiltag, hvoraf nogle er egentlige anlægsarbejder, andre er skiltning, mens andre er mere organisatoriske tiltag som indførelse af beboerlicenser. Parkeringsplanen tager i så høj grad som muligt højde for allerede besluttede eller planlagte tiltag, som forventes gennemført de kommende år.

Intentionen med planen er at sprede de parkerende bilister i bymidten og opnå en bedre balance mellem de forskellige brugergruppers behov. Især vurderes det, at der kan opnås fordele ved at skubbe ansatte lidt ud af bymidten og dermed give plads til handlende, beboere og turister.

P-søgesystemet foreslås justeret og løbende udvidet.

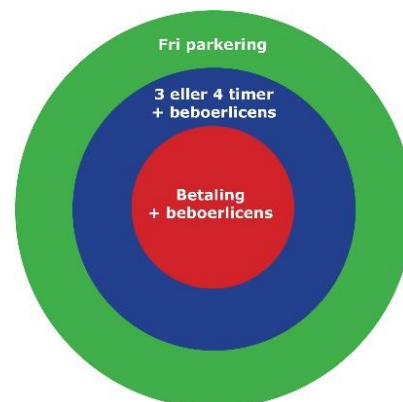
En forenkling af systemet af parkeringsrestriktioner vil gøre det lettere for især turister at orientere sig i bymidten. En betalingsparkeringsordning vil gøre det muligt at tilkøbe ekstra tid oveni den første periode, som altid er gratis.

## 5.3 Nyt system af restriktioner og betalingsparkering

Anbefalingen er, at der arbejdes med et forenklet system af restriktioner og betalingsparkering, hvor systemet opbygges som en "kinesisk æske", hvor det bliver dyrere og mere besværligt at parkere, jo tættere man kommer på den inderste bymidte, og jo længere man kommer fra Indre Ringvej – i øvrigt i tråd med de øvrige tiltag om begrænsning af biltrafik i bymidten i mobilitetsplanen.

Systemet består af tre ringe eller zoner:

- Inderst (rød zone): En central zone med betalingsparkering, både på kantstens- og fladeparkeringspladser
- Udenom en mellemzone (blå zone) med en tidsbegrænsning på 3 eller 4 timer, med mulighed for at købe ekstra parkeringstid – om det skal være 3 eller 4 timer afgøres i den videre udvikling af planen.
- Områder med kortere parkering (15 minutter, 30 minutter og 1 time) opretholdes.
- Yderst en zone (grøn zone) med tidsubegrænset parkering
- I de to inderste zoner er der mulighed for at købe beboerlicens



Der kan arbejdes med parkering i konstruktion på udvalgte steder, så vidt muligt i nær tilknytning til Indre Ringvej.



Figur 5.1, Udkast til samlet parkeringsplan inkl. tre-zone-princippet. (Grøn zone ikke vist)

## 5.4 Konsekvenser

I dette afsnit beskrives på overordnet niveau de forventede konsekvenser af gennemførelsen af planen. Konsekvenserne i de enkelte delområder beskrives nærmere i afsnit 7.

Beskrivelsen er opdelt i konsekvenser på kort sigt (2023-2024) og på længere sigt (2035).

### Konsekvenser på kort sigt (2023-2024)

For så vidt angår konsekvenserne for 2023-2024 indgår i konsekvensvurderingen

- at parkeringszonerne ændres i bymidten efter tre-rings-systemet (afsnit 5.3 og 6.1)
- at antallet af betalingspladser øges
- at følgende pladser nedlægges som direkte følge af andre projekter i mobilitetsplanen:
  - 12 pladser ved Svietorvet pga. etablering af cykelforbindelse Jernbanegade – Katrinegade
  - 61 pladser i Staldgården
  - 30 pladser ved Brostræde

Antallet af pladser i bymidten fordelt på betalingsparkering og restriktioner efter ændringerne er beregnet og derefter sammenholdt med behovet. Behovet er den belægning, der er registreret i parkeringsundersøgelsen 2022.

Det er dog en ubekendt faktor, at vi ikke kender det nøjagtige antal biler ejet af beboere i bymidten, og heller ikke hvordan de er fordelt geografisk, og derfor ikke nøjagtigt kan forudse om beboernes parkering kan give udfordringer i bestemte områder.

	Nuv. forhold	2023-2024
Betaling	(320)*	1.379
15 min. - 1 time	115	63
2 - 4 timer	1.418	1.038
Fri (offentligt tilg.)	2.503	1.580
Særlig tilladelse	1.356	1.326
<b>I alt</b>	<b>5.392</b>	<b>5.386</b>

\*) de 320 pladser er ikke talt med i summen, da størstedelen af alle betalingspladser også er registreret med en tidsrestriktion.

**Tablet 5.2, Vurdering af konsekvenser i antal parkeringspladser med forskellige restriktioner ved realisering af parkeringsplanen.**

Den foreslåede løsning vil medføre, at antallet af parkeringspladser med fri parkering vil falde fra ca. 2.500 pladser til ca. 1.600 pladser. Dette tal er lavere end det højest registrerede brugere af pladserne (1.628 onsdag kl. 10). Der er derfor en risiko for, at der kan opstå problemer, f.eks. i naboområdet til bymidten, hvis parkanterne ikke i fornøden grad kan fordele sig på de ledige pladser. Det må dog forventes, at flere beboere vil købe beboerlicenser og dermed kunne parkere i rød og blå zone, selvom de har behov for langtidsparkering. Desuden kan det forventes, at nogle af de andre projekter i mobilitetsplanen reducerer det samlede behov for parkeringspladser i bymidten.

Antallet af betalingsparkeringspladser vil stige fra 320 i dag til ca. 1.380.

### **Konsekvenser på længere sigt (2035)**

For så vidt angår 2035-situationen er der så mange ubekendte faktorer, at konsekvenserne kun kan beskrives som vurderinger i tekstform.

- Vi ved ikke nøjagtigt, hvilke konsekvenser de andre projekter i mobilitetsplanen vil have, hvis de bliver gennemført. Det er et centralt mål i mobilitetsplanen at nedbringe mængden af bolig-arbejdssted-trafik, der køres i bil til fordel for cykling og kollektiv trafik. Hvis dette mål opnås, vil det medføre, at antallet af bilister, der har behov for en parkeringsplads med fri parkering reduceres. Men modsat vil beboerne i bymidten have øget parkeringsbehov om dagen.
- Konsekvensen af øget hjemmearbejde på kontorarbejdspladser, bl.a. pga. erfaringerne under Covid19-pandemien er ikke kendt i deres fulde omfang endnu.
- Den samlede bilkørsel påvirkes af tendenser, som vi hverken kan kontrollere eller forudse. Udviklingen i brændstof- og bilpriserne, politiske indgreb f.eks. via ændrede afgifter og generelle holdningsændringer i samfundet kan alle påvirke omfanget af bilkørsel og dermed behovet for parkering i både den ene og den anden retning.
- I forudsætningerne for planen indgår en række konkrete kendte projekter, som f.eks. Kolding Å Helhedsplan og etablering af ny parkering ved UC Syd. Men vi ved ikke med sikkerhed, om disse projekter gennemføres og hvornår det sker.

Uanset hvad bør parkeringsplanen ikke opfattes som en statisk størrelse. Situationen bør løbende overvåges og Kolding Kommune bør være indstillet på løbende at justere f.eks. restriktioner og zonegrænser for f.eks. at imødegå uheldige konsekvenser af planen, samt overveje at etablere et eller flere parkeringsanlæg i konstruktion som beskrevet i afsnit 6.7.



## 6. FREMTIDIG PARKERINGSPLAN - PROJEKTER

I dette afsnit præsenteres de projekter, som anbefales gennemført for at realisere parkeringsplanen. Afsnittet omfatter både anlægsprojekter og projekter af mere organisatorisk karakter.

1. Etablering af nyt system af restriktioner og betalingsparkering (anlægsprojekt)
2. P-normer, dobbeltudnyttelse, og P-fond (organisatorisk projekt)
3. Forenklet beboerlicens (organisatorisk projekt)
4. Samarbejde mellem kommunen og de private aktører på området (organisatorisk projekt)
5. Styrket P-henvisningssystem og generel forbedret P-vejvisning (anlægsprojekt)
6. Skiltning af attraktive stiforbindelser fra parkeringspladserne til bymidten (anlægsprojekt)
7. Parkering i konstruktion (anlægsprojekt)

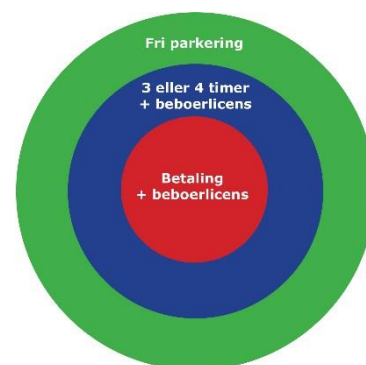
*Nogle af forslagene er fremsat af rådgiverne igennem processen er ikke gennemanalyseret i alle detaljer sammen med kommunen.*

### 6.1 Nyt system af restriktioner og betalingsparkering

Principperne i projektet er beskrevet i afsnit 5.3. Anlægsprojektet består i opsætning af den nødvendige nye skiltning og afmærkning samt ændring af systemet for betalingsparkering.

### 6.2 P-normer, dobbeltudnyttelse og P-fond

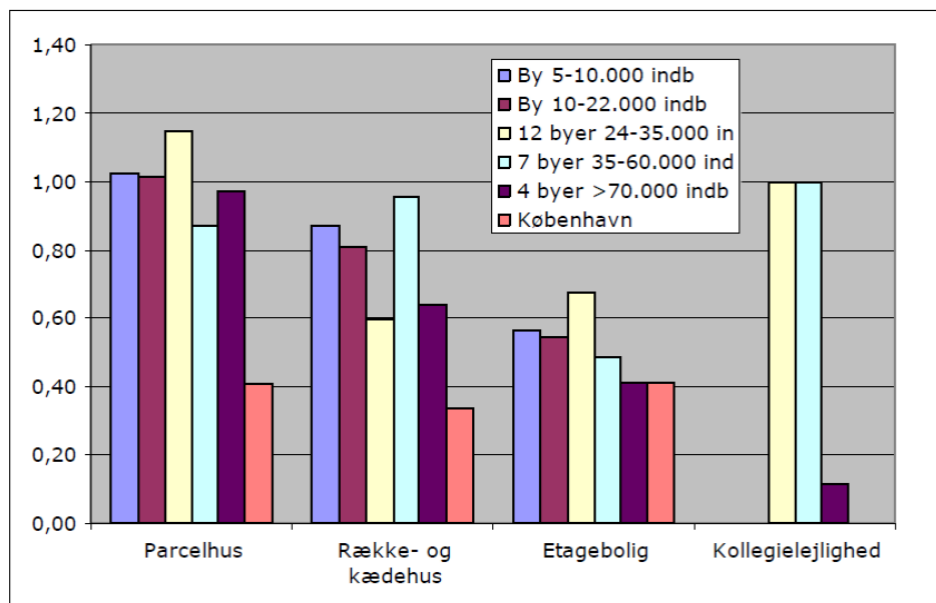
Det anbefales, at der foretages et serviceeftersyn af de fastsatte P-normer for bymidten og af P-fonden. I øjeblikket gælder der en norm på 1 plads pr. etagebolig.



Boligtype	Antal udlagte pladser pr. boligenhed
Enfamiliehuse - herunder dobbelt-, række-, kæde-, gruppehuse og lignende	2,0
Etageboliger	1,5
Etageboliger i bymidten.	1,0
Ungdomsboliger og ældreboliger	0,33

Figur 6.1, Gældende parkeringsnorm

En rapport fra Vejdirektoratet viste i 2009 sammenhæng mellem bystørrelse, placering i byen og parkeringsbehov (figur 6.2): Jo større byen og jo tættere ved bymidten man bor, jo mindre er ens parkeringsbehov. For byer mellem 35.000 og 60.000 indbyggere skulle antallet af biler ligge omkring 0,5 pr. bolig. Selvom tallene ikke er nye, er bilejerskabet ikke steget mere end, at det vurderes, at der er plads til at nedsætte parkeringsnormen for etageboliger i bymidten.



**Figur 6.2, Antal biler pr. bolig afhængig af boligtype i bykerner. (Registrerede parkeringsbehov i byer, Vejdirektoratet, 2009)**

Undersøgelsen af bilrådighed (afsnit 3.9) bekræfter, at parkeringsnormen for bymidten i den nuværende kommuneplan er sat på et niveau, der overstiger det reelle behov.

Der foreslås følgende nye P-normer for boliger:

- Enfamiliehuse i bymidten: 1,0 plads pr. bolig
- Etageboliger i bymidten: 0,6 plads pr. bolig

I fremtiden bør der ikke kunne regnes med dobbeltudnyttelse ved beregning af parkeringsbehov. Grunden til dette er, at præmissen for dobbeltudnyttelse er, at beboerne benytter deres bil til pendling hver dag. I mobilitetsplanen er det en grundmålsætning, at så meget pendling som muligt skal ske med bæredygtige transportmidler. I fremtiden forventes det derfor at flere biler holder parkeret hele dagen. Der vil dog stadig i særlige tilfælde kunne arbejdes med dobbeltudnyttelse i forbindelse med detailhandel og arbejdspladser.

Hvad angår P-fonden er den umiddelbare vurdering, at systemet er brudt sammen, og at P-fonden bør gentænkes.

### 6.3 Forenklet beboerlicens

Beboerlicenssystemet bør ændres til at dække rød og blå zone og forenkles, så der kun er én type licens.

### 6.4 Samarbejde mellem kommunen og de private aktører på området

38% af parkeringskapaciteten i Kolding bymidte ejes af private grundejere og administreres af private parkeringsselskaber. Et godt samarbejde med disse aktører er derfor afgørende for at parkeringssystemet kan virke optimalt. Det foreslås derfor, at der nedsættes en form for permanent samarbejdsudvalg til at sikre dette.

## 6.5 Styrket P-henvisningssystem og generel forbedret P-vejvisning

P-henvisningssystemet har i dag kun skilte placeret på selve P-ringen og inden for Ringen. Der er ingen skilte på indfaldsvejene, inden man ankommer til Ringen. Desuden bør P-henvisningssystemet udvides, så flere af byens større pladser kommer med i dette.

Generelt bør byens parkeringshenvisning i bymidten gennemgås kritisk, så det sikres, at der ikke vejvises ad uhensigtsmæssige ruter. Som nævnt tidligere anbefales det bl.a., at skiltning til parkering for Koldinghus ikke længere sker til Staldgården, men til P-pladsen ved Slotssøen.



Figur 6.3, Visualisering af mulige P-søge-skilte på Fynsvej før Jens Holms Vej.

## 6.6 Skiltning af attraktive stiforbindelser fra parkeringspladserne til bymidten

En gennemførelse af det beskrevne zonesystem vil uundgåeligt medføre, at nogle parkanter får lidt længere at gå fra bilen til deres mål. Ulemperne ved dette kan afbødes ved at sikre, at de væsentlige ruter fra parkeringspladserne til parkanternes mål dels er attraktive, dels er skiltet tydeligt.

Det forhold at flere parkeringspladser i Kolding bymidte er beliggende, så gangruter mellem parkering og besøgsmaal i bymidten leder forbi og langs med Slotssøen eller Kolding å, gør det muligt at skilte nogle attraktive ruter, bl.a. for besøgende til Koldinghus.

## 6.7 Parkering i konstruktion

Der er allerede et par parkeringshuse i Kolding bymidte, og flere er på vej, bl.a. i Kolding Å-projektet ved Holmsminde og Riberdyb. Parkering i konstruktion er dyrere end terrænparkering, men har til gengæld også fordele:

- Der kan parkere flere biler på et mindre areal, således at nuværende terrænparkeringspladser kan frigøres til andre formål
- Bilerne er "gemt væk" i konstruktionen og fylder dermed ikke i bybilledet.

Selvom tællingerne viser, at der i princippet er parkeringspladser nok i Kolding bymidte, anbefales det, at der åbnes mulighed for at etablere parkering i konstruktion på udvalgte steder, som



kan aflaste lokale spidsbelastninger og give mulighed for at andre parkeringsarealer kan overgå til andre formål.

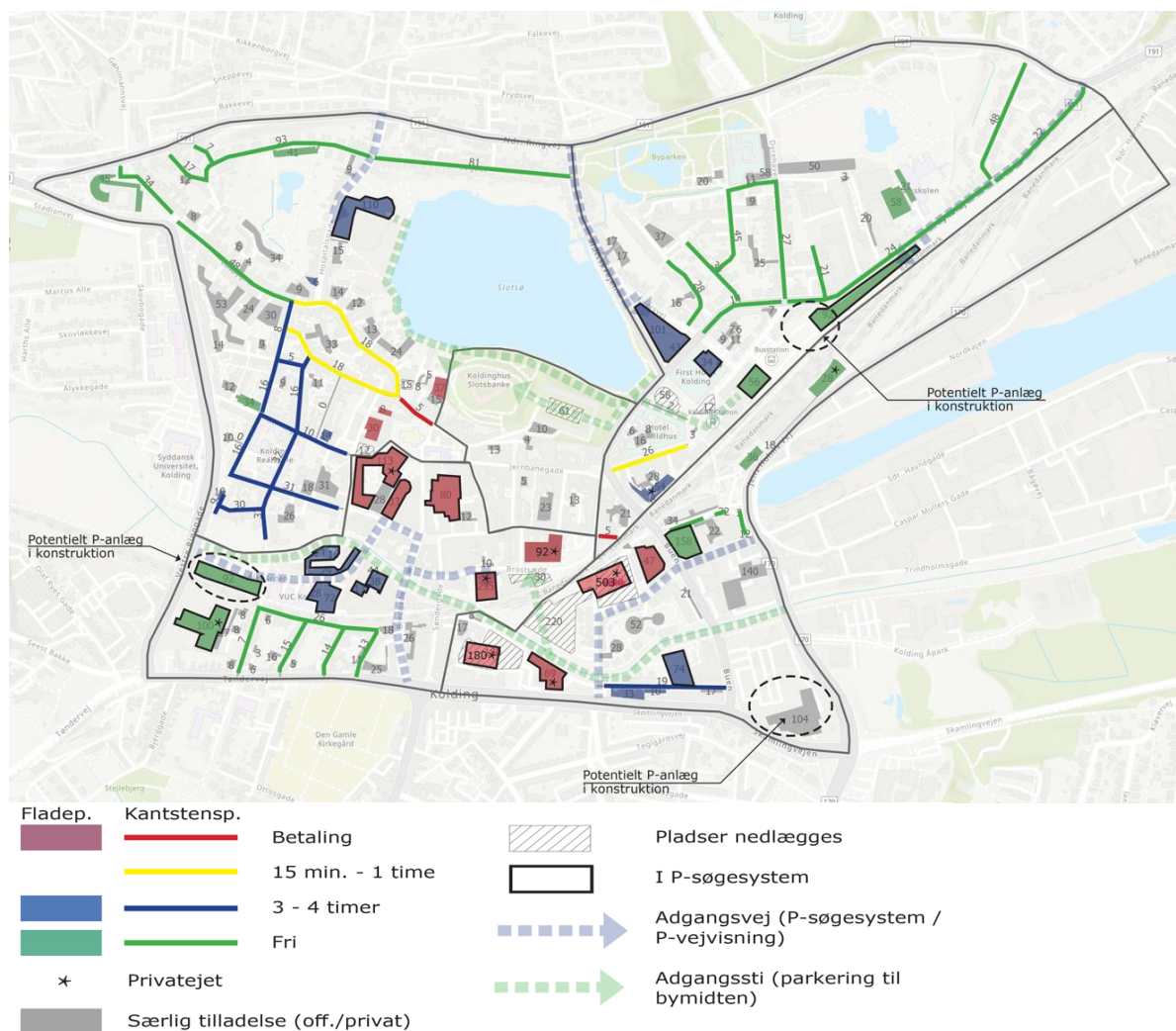
I det følgende beskrives en række oplæg til parkering i konstruktion placeret på udvalgte steder i bymidten. Placeringerne skal forstås som mulige bud, hvor parkeringskapaciteten i delområderne samles og placeres så tæt ved Indre Ringvej som muligt, så trafikken internt i bymidten reduceres.

Derfor beskriver planen tre mulige bud, som dog forudsætter flere analyser og en nærmere afklaring af forskellige forhold. Oplæggene skal derfor ikke betragtes som en endelig udpegning. Planen indeholder ikke oplæg til placering af parkering i konstruktion i delområderne NV og C.

- Delområde NØ: Parkeringshus i området nordøst for Banegården og posthuset.  
Et parkeringsanlæg her skal primært erstatte de langtidsparkeringspladser, som i hht. planen overgår til blå zone (3-4 timer) ved Slotsøen (for at muliggøre nedlæggelse af pladser i Staldgården). Den nøjagtige placering og størrelse af anlægget er ikke kendt. Der kan f.eks. tænkes sammen med en ombygning af posthuset, eller placeres nordøst for busterminalen og få tilkørsel sammen med pendlerparkeringspladsen. I den nye zoneopdeling er pladsen placeret i grøn zone.
- Delområde SV: Parkeringspladsen Ålegården ved Vestre Ringgade ("Ålegården II"). Parkeringspladsen er allerede i dag på belastningsgrænsen. Placeringen er attraktiv for ansatte i den sydvestlige del af bymidten og for gæster, der gerne vil gå lidt længere til bymidtens butikker og attraktioner. Det foreslås at etablere et eller to dæk over en del af pladsen. I den nye zoneopdeling er pladsen placeret i grøn zone.
- Delområde SØ: Parkeringspladsen ved Skamlingvejen - Østerbrogade. Parkeringspladsen er allerede i dag på belastningsgrænsen. En parkering i konstruktion her kan desuden afhjælpe det øgede parkeringsbehov omkring UC Syd og muliggøre nedlæggelse af andre parkeringspladser i området. Rent byarkitektonisk kan et P-hus her være med til at synliggøre bymidten. Etablering af et parkeringshus med 600-700 pladser i området indgår allerede i kendt planlægning for området. I den nye zoneopdeling er pladsen placeret i grøn zone.

## 7. DELOMRÅDERNE

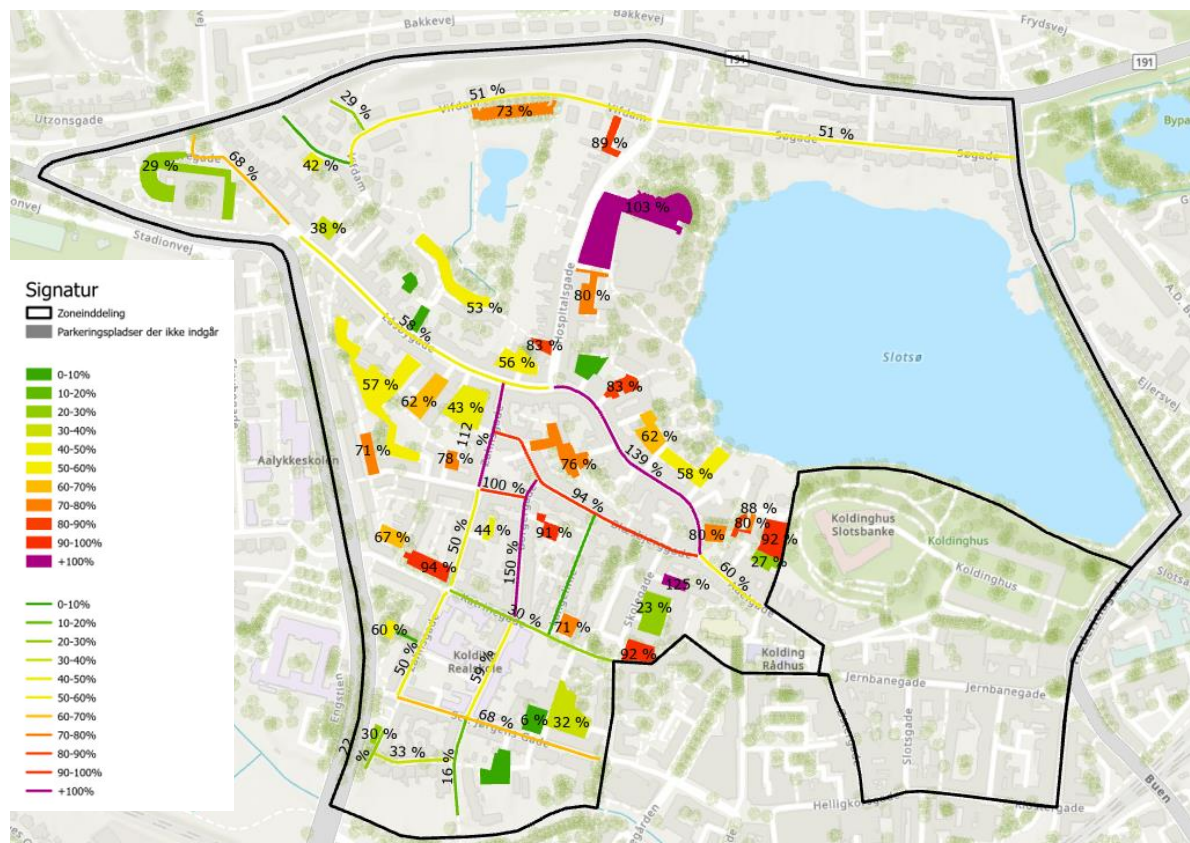
I det følgende beskrives eksisterende samt fremtidige forhold for hvert af de fem delområder. De fremtidige forhold for hvert delområder kommer fra et samlet forslag til en fremtidig detaljering. Forslaget til fremtidige parkeringsforhold for Kolding bymidte kan ses på figur 7.1.



Figur 7.1, Parkeringsplanen i Kolding bymidte.

## 7.1 Delområde NV – eksisterende forhold

I delområde NV er der i alt 1.334 parkeringspladser, heraf 531 kantstensparkeringspladser, den største andel af kantstensparkeringspladser i bymidten. Tilsvarende er der forholdsvis få større sammenhængende fladeparkeringspladser. Den største er pladsen ved Slotsøbadet med 110 pladser. Belægningsgrader for alle parkeringspladser i delområde NV lørdag kl. 11 kan ses på figur 7.2.



**Figur 7.2, Parkeringsbelægning lørdag kl. 11 i delområde NV. Kortet dækker over både offentlige og private parkeringsarealer.**

Pladsen ved Slotsøbadet skiller sig ud med en belægning over 100%. Den samlede parkeringsbelægning fordelt på restriktioner og tælletidspunkter fremgår af tabel 7.1.

	Onsdag				Lørdag
Restriktion	kl. 5	kl. 8	kl. 10	kl. 15	Kl. 11-13
Ingen	57%	53%	56%	48%	56%
15 min		20%	40%		60%
30 min	89%	22%	22%	28%	94%
1 time					
2 timer	64%	43%	46%	41%	56%
2,5 timer					
3 timer	44%	61%	94%	106%	89%
4 timer	17%	65%	80%	75%	103%
Andet					
<b>I alt</b>	<b>56%</b>	<b>52%</b>	<b>56%</b>	<b>50%</b>	<b>61%</b>

**Tabel 7.1, Parkeringsbelægning opgjort på restriktioner og tælletidspunkter. Tallene dækker over både offentlige og private parkeringsarealer.**

Af tabel 7.1 fremgår det, at de mest belastede parkeringspladser er pladser med restriktionerne 4 timer lørdag kl. 11-13 og 3 timer onsdag kl. 15, hvor belægningsgraden er > 100%. Ydermere

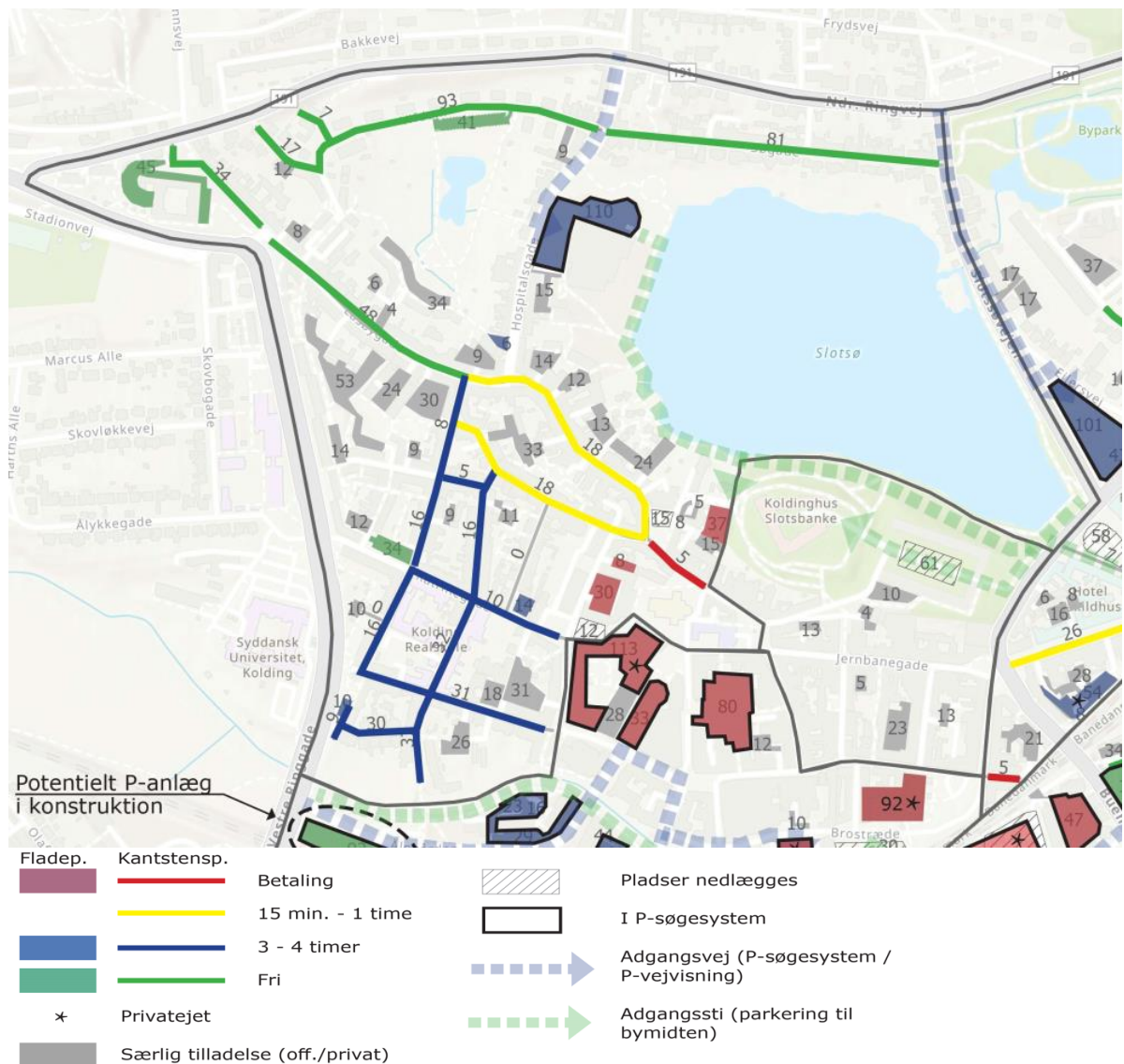


er der også stor belægning på pladser med restriktioner på 30 min lørdag kl. 11-13 og 3 timer onsdag kl. 10.

Selvom der tilsyneladende er et samlet overskud af parkeringspladser i delområdet, vurderes disse at være svære at finde pga. pladsernes spredte beliggenhed. Endvidere er en del af pladserne beliggende i baggårde, hvilket også gør dem svære at finde. Repræsentanter for Slotsøbadet har på interessentgruppemøde givet udtryk for, at Slotsøbadet mangler parkeringspladser.

## 7.2 Delområde NV – fremtid

I dette afsnit præsenteres et forslag til en detaljering af parkeringsplanen for så vidt angår delområde NV. Forslaget vises på figur 7.3.



Figur 7.3, Parkeringsplanen i delområde NV.



### Kort sigt (2023-2025)

Med indførelse af ringsystemet vil en del kantstenspladser, der i dag har kortere tidsrestriktioner (30 minutter og 2 timer) overgå til 3 eller 4-timersparkering. Der er behov for at overvåge brugen af disse pladser og evt. vende tilbage til de kortere restriktioner, hvis der er brug for det, selvom det vil gøre ringsystemet mindre entydigt forståeligt. Det vurderes, at en del af disse pladser vil blive brugt af beboere med beboerlicens.

Delområde NV omfatter en del mindre, private pladser med særlig tilladelse, typisk beliggende i baggårde og bag ejendommene. Det er ikke relevant at inddrage nogle af disse pladser i det offentligt tilgængelige system.

Som følge af etablering af cykelforbindelse mellem Jernbanegade og Katrinegade nedlægges 12 parkeringspladser på Svietorvet.

	Nuværende forhold	Ændring på kort sigt (2023-2025)
Betaling	65	92
30 min. – 1 time	27	22
2 timer	272	0
3 og 4 timer	128	381
Fri off. parkering	483	415
Privat/særl. till. (K6)	424	424

**Tabel 7.2, Delområde NV, samlet overblik over parkeringsplanens konsekvenser.**

### Længere sigt – frem mod 2035

På længere sigt kan det overvejes at nedlægge parkeringspladserne Låsbybanke, som kan indrettes til byrumsfunktioner.

For to små pladser ved Skolegade, der i dag er personaleparkering for Kolding Kommune, skal der tages stilling til, om de skal indgå i betalingsparkeringen eller opretholdes som parkering med særlig tilladelse.

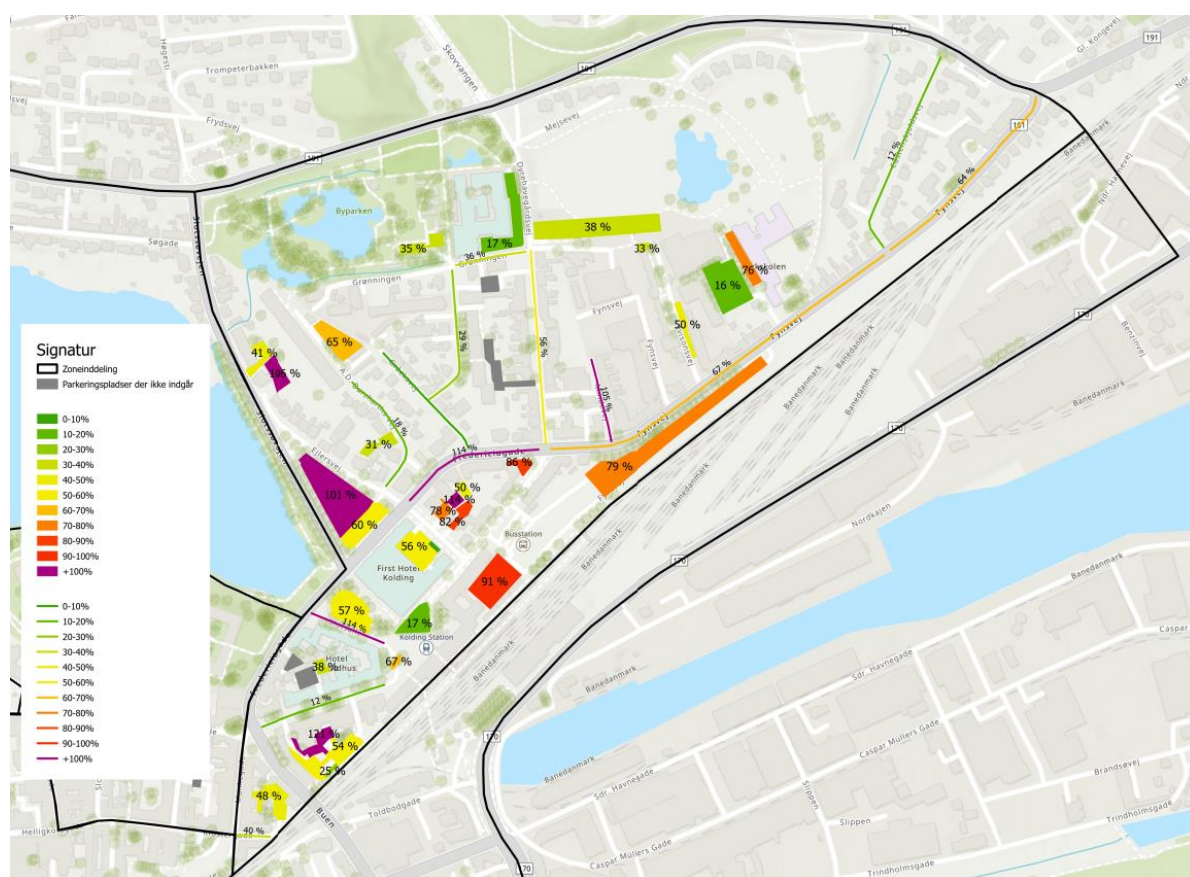
### 7.3 Delområde NØ - eksisterende forhold

I delområde NØ er der en parkeringskapacitet på 1.193 parkeringspladser i alt, heraf 312 kantstensparkeringspladser.

Området omfatter bl.a. Banegården og dens pendlerparkering samt den store parkeringsplads ved Slotssøvejen.

Opgørelsen over belægningsgrad viser, at den samlede belægningsgrad for alle parkeringspladser i delområde NØ er størst onsdag kl. 10, hvor belægningsgraden er 56%. På de øvrige talte tidspunkter er den samlede belægningsgrad maks. 50%. Opgørelsen over belægningsgrader viser således, at der for delområde NØ som helhed er tilstrækkeligt mange P-pladser til at dække parkeringsbehovet.

Belægningsgrader for alle parkeringspladser i delområde NØ onsdag kl. 10 kan ses på figur 7.4.



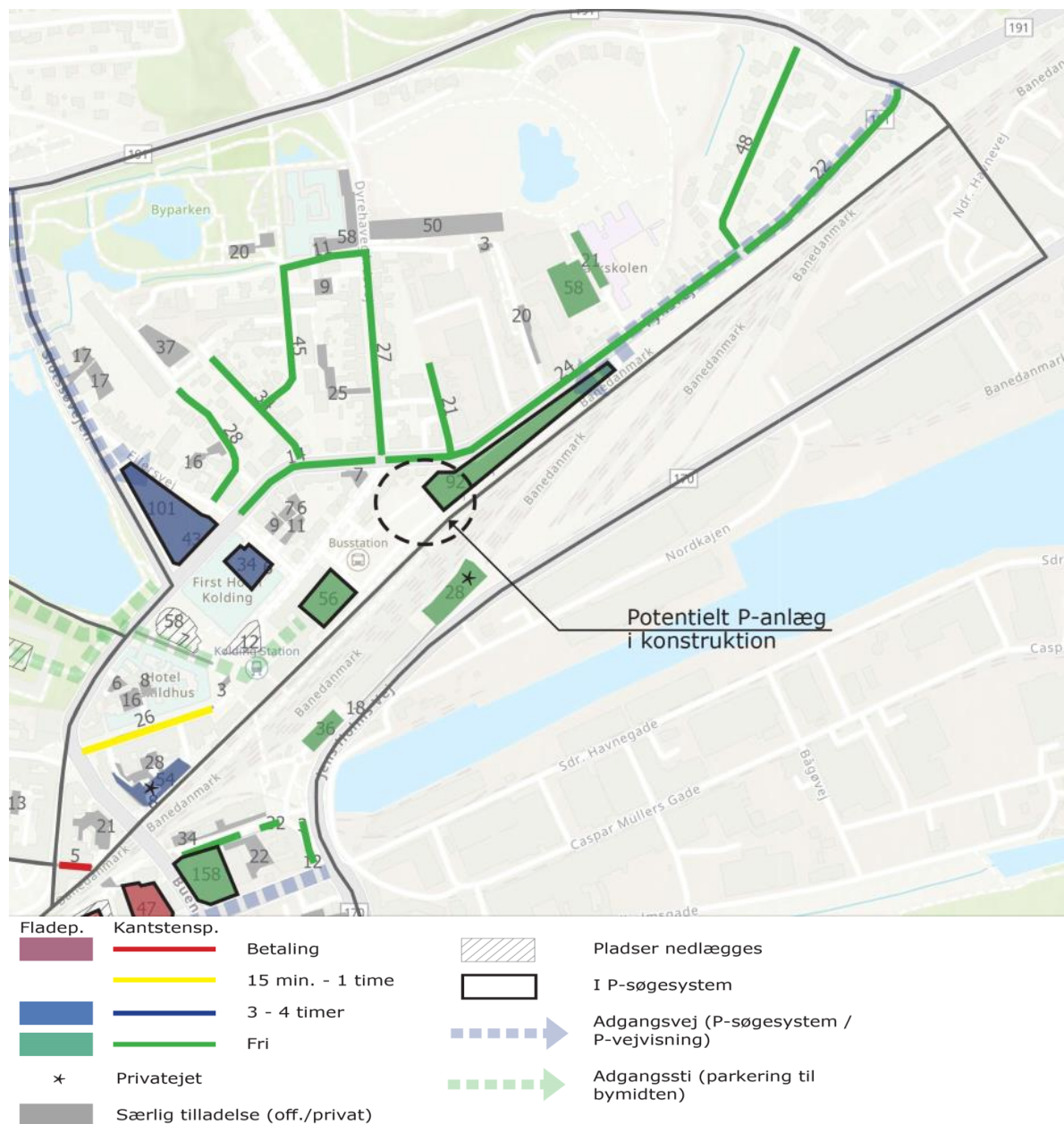
**Figur 7.4, Parkeringsbelægning onsdag kl. 10 i delområde NØ. Tallene dækker over både offentlige og private parkeringsarealer.**

Den del af parkeringspladsen ved Slotssøvejen, som har fri parkering, skiller sig ud med en belægning over 100%. Pendlerparkeringspladsen har en belægning på 79%.

Der er et samlet overskud af parkeringspladser i området, men pladsen ved Slotssøvejen er hårdt belastet. Pendlerparkeringspladsen ved Kolding Banegård synes at være tilstrækkeligt stor til behovet.

### 7.4 Delområde NØ – fremtid

I dette afsnit præsenteres et forslag til en detaljering af parkeringsplanen for så vidt angår delområde NØ. Forslaget vises på figur 7.5.



Figur 7.5, Parkeringsplanen i delområde NØ.

### Kort sigt (2023-2024)

Med de planlagte zonegrænser overgår 101 pladser ved Slotsøvejen fra fri til 3 eller 4-timers parkering. Hovedformålet med denne ændring er at flytte parkering for gæster til Koldinghus fra Staldgården til Slotsøvejen.

	Nuværende forhold	Kort sigt (2023-2024)
Betaling	54	59
30 min. – 1 time	-	-
2 timer	-	-
3 og 4 timer	193	297
Fri off. parkering	611	507
Privat/særl. till. (K6)	329	329

**Tablet 7.3, Delområde NØ, samlet overblik over parkeringsplanens konsekvenser.**

### Længere sigt – frem mod 2035

I forbindelse med opgradering af Banegårdspladsen og forbedring af gangforbindelse mellem Banegården og Koldinghus kan nogle eller alle parkeringspladser på Banegårdspladsen og Sneglen nedlægges. Sammen med nedlæggelsen af de fri parkeringspladser ved Slotsøen kan der forventes øget pres på den resterende fri parkering i området, og det peges derfor på, at der kan etableres et parkeringshus i området nordøst for Banegården og posthuset. Den nøjagtige placering og størrelse af anlægget er ikke kendt. Der kan f.eks. tænkes sammen med en ombygning af posthuset, eller placeres nordøst for busterminalen og få tilkørsel sammen med pendlerparkeringspladsen. I den nye zoneopdeling er parkeringshuset placeret i grøn zone.

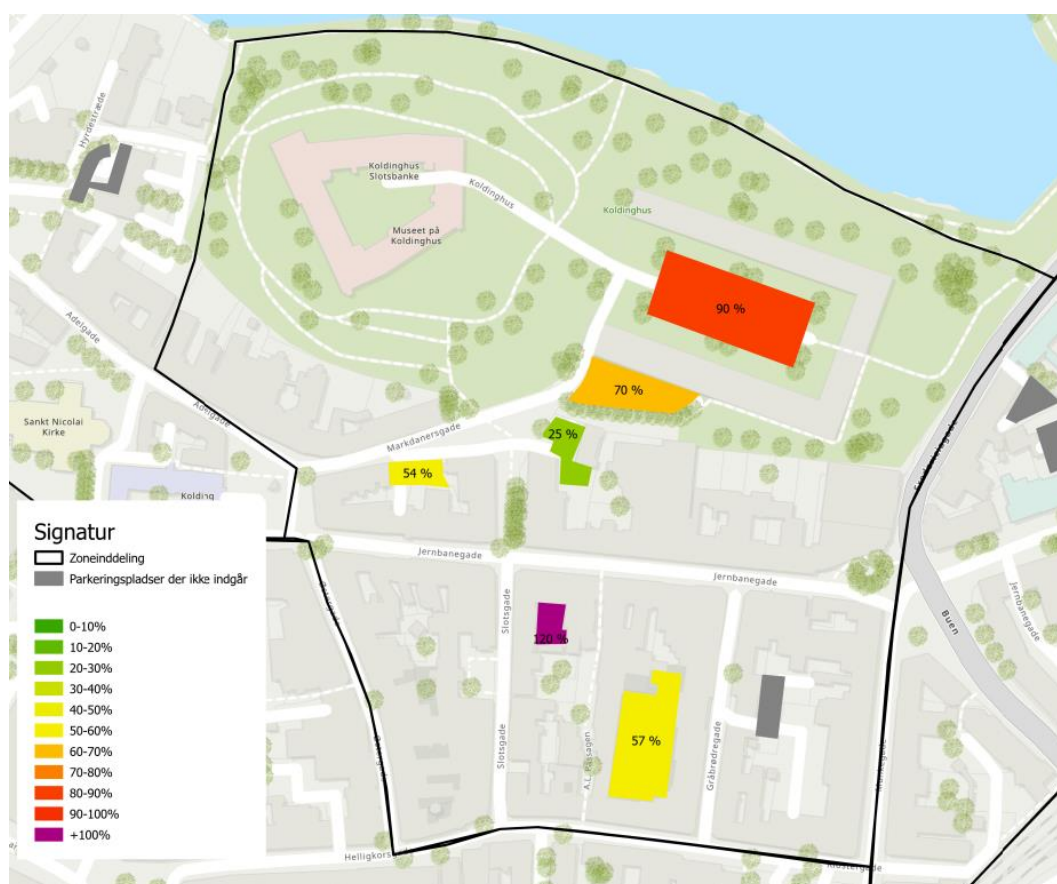


## 7.5 Delområde C – eksisterende forhold

Delområde C skiller sig ud ved sin lille størrelse og særlige karakter, da den delvist er sammenfaldende med den inderste bymidte, der i Mobilitetsplanen udpeges som "område med reduceret biltrafik". I delområdet er der en parkeringskapacitet på 116 fladeparkeringspladser. Der er ingen kantstensparkeringspladser i området. Den største parkeringsplads i delområdet er parkeringspladsen i Staldgården med 61 pladser.

Opgørelsen over belægningsgrad viser, at den samlede belægningsgrad for alle parkeringspladser i delområde C er størst lørdag kl. 11, hvor belægningsgraden er 77%. På de øvrige talte tidspunkter er den samlede belægningsgrad maks. ca. 40%. Opgørelsen over belægningsgrader viser således, at der for delområde C som helhed er tilstrækkeligt mange P-pladser til at dække parkeringsbehovet.

Belægningsgrader for alle parkeringspladser i delområde C lørdag kl. 11 kan ses på figur 7.6.



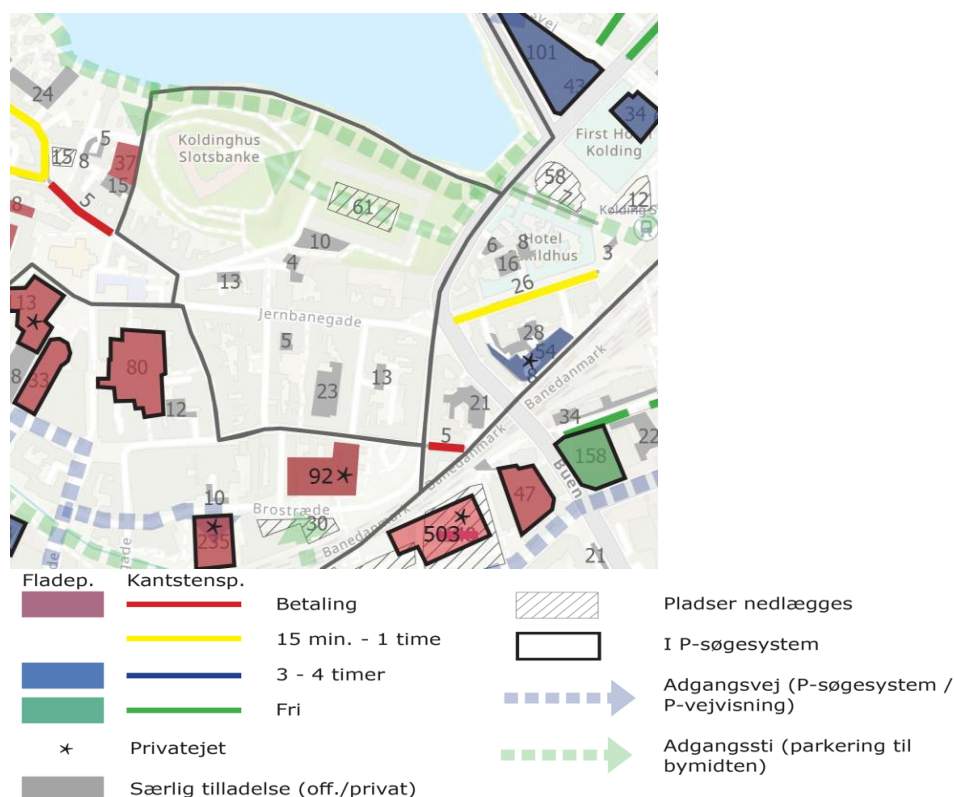
**Figur 7.6, Parkeringsbelægning lørdag kl. 11 i delområde C. Tallene dækker over både offentlige og private parkeringsarealer.**

Den lille parkeringsplads i Slotsgade er hårdt belastet med en belægning på 120%. Desuden har parkeringspladsen Staldgården en belægningsgrad på 90%, hvor der formodentlig er tale om gæster til Koldinghus, som via P-vejvisning henvises her til.

Den samlede parkeringskapacitet i delområde C har på grund af det lille antal pladser marginal betydning for det samlede parkeringsudbud i bymidten. I forbindelse med implementering af Mobilitetsplanen ønskes parkeringspladsen i Staldgården nedlagt, da det ønskes, at denne kan benyttes til rekreative funktioner eller at pladsen f.eks. forbeholdes parkering for ansatte i Koldinghus. Dette vil medføre, at et parkeringsbehov på op mod 60 pladser skal kunne dækkes andre steder i bymidten.

## 7.6 Delområde C – fremtid

I dette afsnit præsenteres et forslag til en detaljering af parkeringsplanen for så vidt angår delområde C. Forslaget vises på figur 7.7.



**Figur 7.7, Parkeringsplanen i delområde C. De nye pladser i Klostergården hører trafikplanmæssigt med i delområde C.**

### Kort sigt (2023-2024)

Pladserne i Staldgården nedlægges og overgår til byrumsforhold. Evt kan et mindre antal pladser opretholdes til parkering for ansatte og handicapparkering for Koldinghus. 92 parkeringspladser i Klostergården med tilkørsel fra Klostergade åbner inden for kort tid. Disse pladser bliver private pladser med mulighed for betaling for gæster.

	Nuværende forhold	Kort sigt (2023-2024)
Betaling	71	92 (Klostergården)
30 min. - 1 time	-	-
2 timer	-	-
3 og 4 timer	-	-
Fri off. parkering	-	-
Privat/særl. till. (K6)	45	45

**Tabel 7.4, Delområde C, samlet overblik over parkeringsplanens konsekvenser.**

### Længere sigt – frem mod 2035

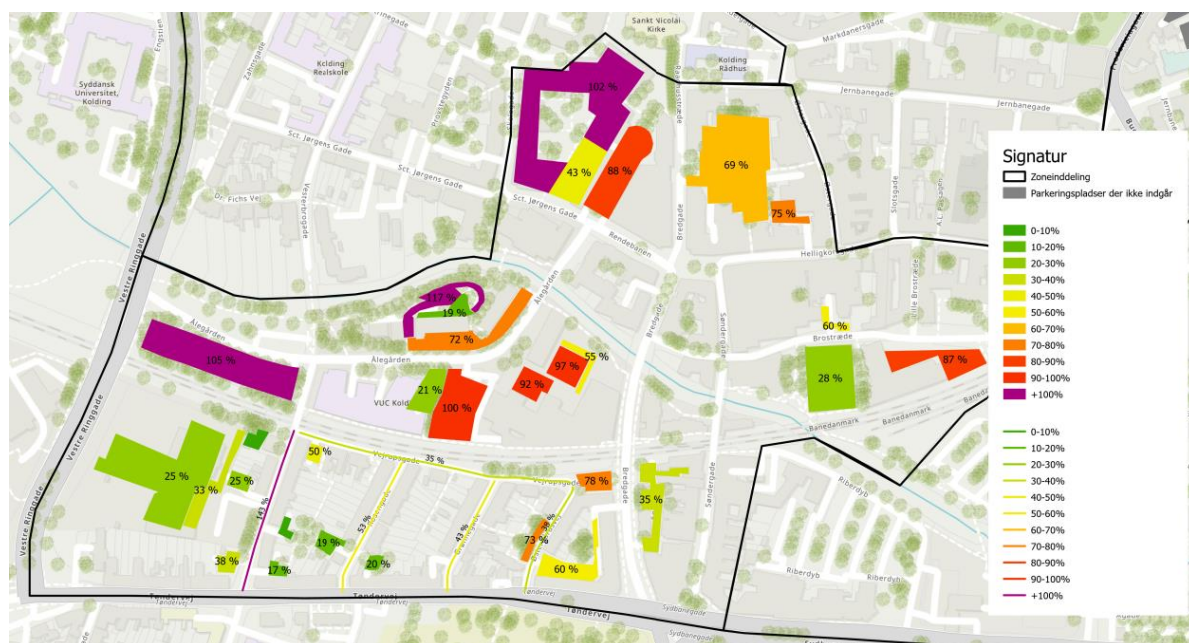
Der er ikke kendte planer eller ønsker om andre ændringer af parkeringsforholdene i delområde C. De øvrige parkeringspladser i delområdet er stort set beliggende i private gårde.

## 7.7 Delområde SV – eksisterende forhold

I delområde SV er der en parkeringskapacitet på 1.238 parkeringspladser, heraf 75 kantstens-parkeringspladser. Området indeholder en del større parkeringspladser og -anlæg, bl.a. pladserne ved Ålegården, Midtgården, Borchs Gård og Føtex' Parkeringshus.

Opgørelsen over belægningsgrad viser, at den samlede belægningsgrad for alle parkeringspladser i delområde SV er størst onsdag kl. 10, hvor belægningsgraden er 60%. På de øvrige talte tidspunkter er den samlede belægningsgrad maks. ca. 50%. Opgørelsen over belægningsgrader viser således, at der for delområde SV som helhed er tilstrækkeligt mange P-pladser til at dække parkeringsbehovet.

Belægningsgrader for alle parkeringspladser i delområde SV onsdag kl. 10 kan ses på figur 7.8.



**Figur 7.8, Parkeringsbelægning onsdag kl. 11 i delområde SV. Tallene dækker over både offentlige og private parkeringsarealer.**

Parkeringspladserne Ålegården II og Midtgården skiller sig ud med belægning over 100%. Føtex' P-hus har trods sin gode beliggenhed en belægningsprocent på 28.

Onsdag kl. 10 viser tællingen, at belægningsgraden for flere af parkeringsarealerne er >100% og >90% - både ved kantstensparkering og ved fladeparkering. Det bemærkes dog, at der på langt størstedelen af parkeringspladserne er en belægningsgrad < 70%, hvormed der fortsat er fri kapacitet i området.

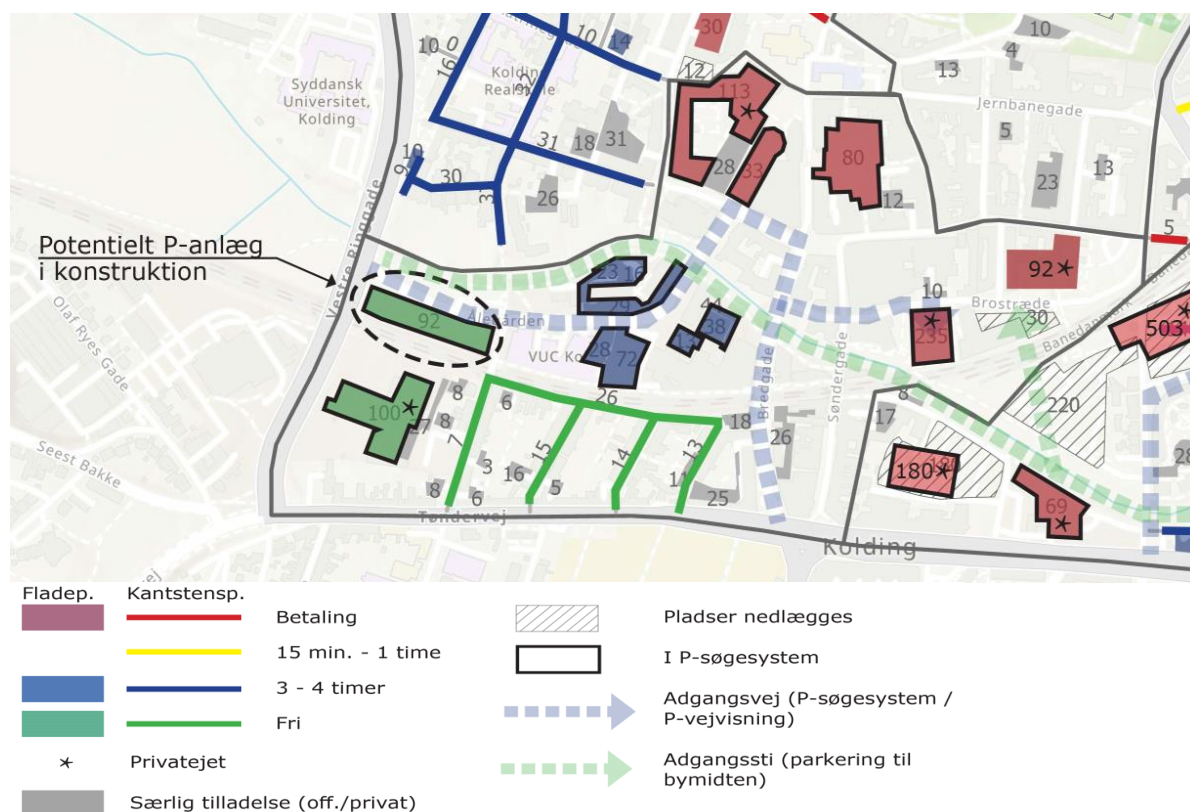
Af tabel 7.5 fremgår det, at de mest belastede parkeringspladser er pladser med restriktionerne 2 timer onsdag kl. 5, hvor belægningsgraden > 100% og lørdag kl. 11 samt pladser med ingen restriktioner onsdag kl. 10.

Restriktion	Onsdag				Lørdag
	kl. 5	kl. 8	kl. 10	kl. 15	Kl. 11-13
Ingen	37%	61%	70%	57%	57%
15 min					
30 min					
1 time					
2 timer	105%	49%	51%	67%	89%
2,5 timer	1%	14%	25%	57%	57%
3 timer	23%	42%	55%	49%	41%
4 timer					
Andet					
<b>I alt</b>	<b>34%</b>	<b>51%</b>	<b>60%</b>	<b>52%</b>	<b>52%</b>

**Tabel 7.5, Parkeringsbelægning opgjort på restriktioner og tælletidspunkter. Tallene dækker over både offentlige og private parkeringsarealer.**

### 7.8 Delområde SV – fremtid

I dette afsnit præsenteres et forslag til en detaljering af parkeringsplanen for så vidt angår delområde SV. Forslaget vises på figur 7.9.



**Figur 7.9, Parkeringsplanen i delområde SV.**



### Kort sigt (2023-2024)

I forbindelse med ombygning af gaden ved den gamle bybusterminal ønskes de 30 parkeringspladser her nedlagt.

Det foreslås, at Føtex' parkeringshus overgår til betalingsparkering.

Omkring Nytorv overflyttes en del pladser fra fri til 3 eller 4-timers parkering.

	Nuværende forhold	Kort sigt (2023-2024)
Betaling	113	461
30 min. - 1 time	-	-
2 timer	75	-
3 og 4 timer	390	219
Fri off. parkering	412	267
Privat/særl. till. (K6)	261	231

**Tablet 7.6, Delområde SV, samlet overblik over parkeringsplanens konsekvenser.**

### Længere sigt – frem mod 2035

I forbindelse med ændring af zonegrænserne omkring Nytorv kan der forventes øget pres på den resterende fri parkering i området, og det peges derfor på, at der kan etableres et parkeringshus i området omkring parkeringspladsen Ålegården ved Vestre Ringgade ("Ålegården II"). Placeringen er attraktiv for ansatte i den sydvestlige del af bymidten og for gæster, der gerne vil gå lidt længere til bymidtens butikker og attraktioner. Det foreslås at etablere et eller to dæk over en del af pladsen. I den nye zoneopdeling er pladsen placeret i grøn zone.

På langt sigt vil det være ønskeligt, at Føtex' parkeringshus overgår til andet formål, så bus- og cykelkorridoren Brostræde-Farverstræde aflastes for biltrafik.

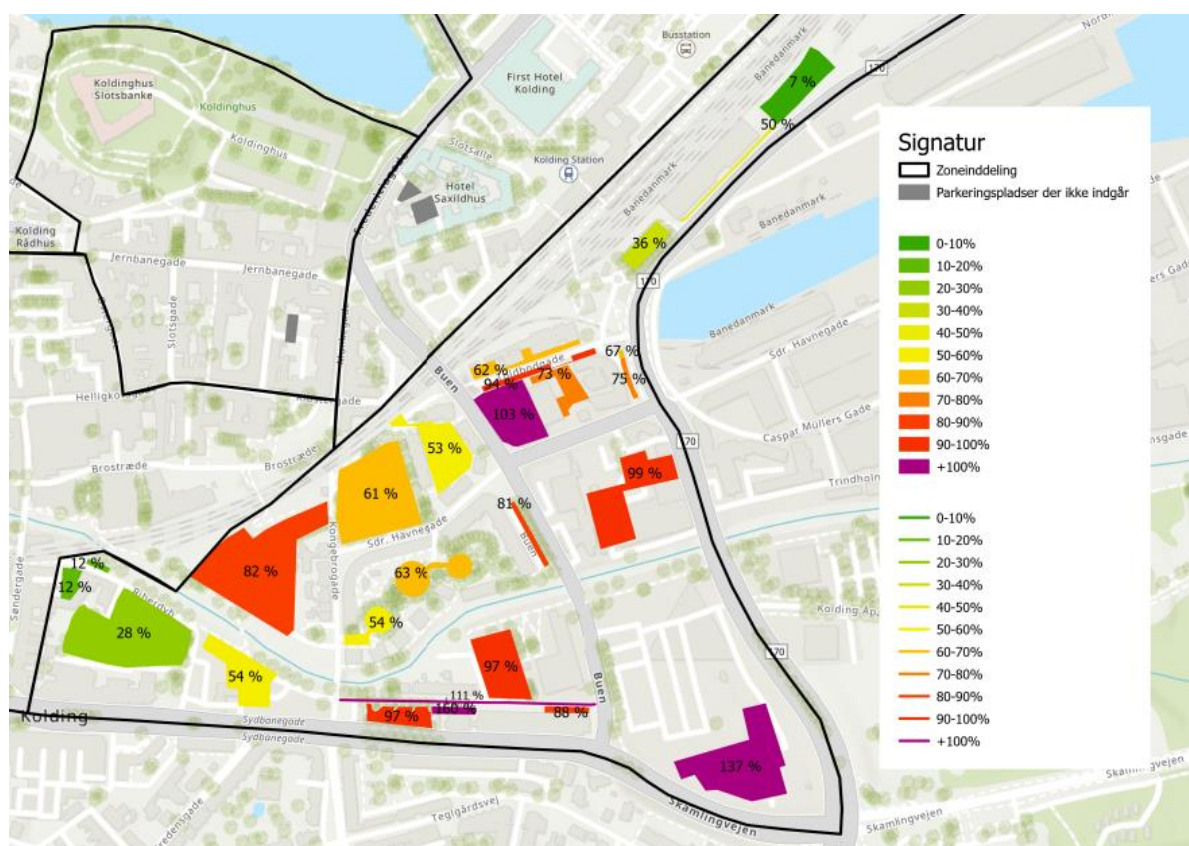
## 7.9 Delområde SØ – eksisterende forhold

I delområde SØ er der en parkeringskapacitet på 1.530 parkeringspladser, heraf 19 kantstens-parkeringspladser.

Delområdet omfatter en række større parkeringspladser, bl.a. omkring Campus, Holmsminde og Ribberdyb, samt parkeringshuset Toldbodgade.

Opgørelsen over belægningsgrad viser, at den samlede belægningsgrad for alle parkeringspladser i delområde SØ er størst onsdag kl. 10, hvor belægningsgraden er 75%. På de øvrige talte tidspunkter er den samlede belægningsgrad maks. ca. 62%. Opgørelsen over belægningsgrader viser således, at der for delområde SØ som helhed er tilstrækkeligt mange P-pladser til at dække parkeringsbehovet.

Belægningsgrader for alle parkeringspladser i delområde SØ onsdag kl. 10 kan ses på figur 7.10.



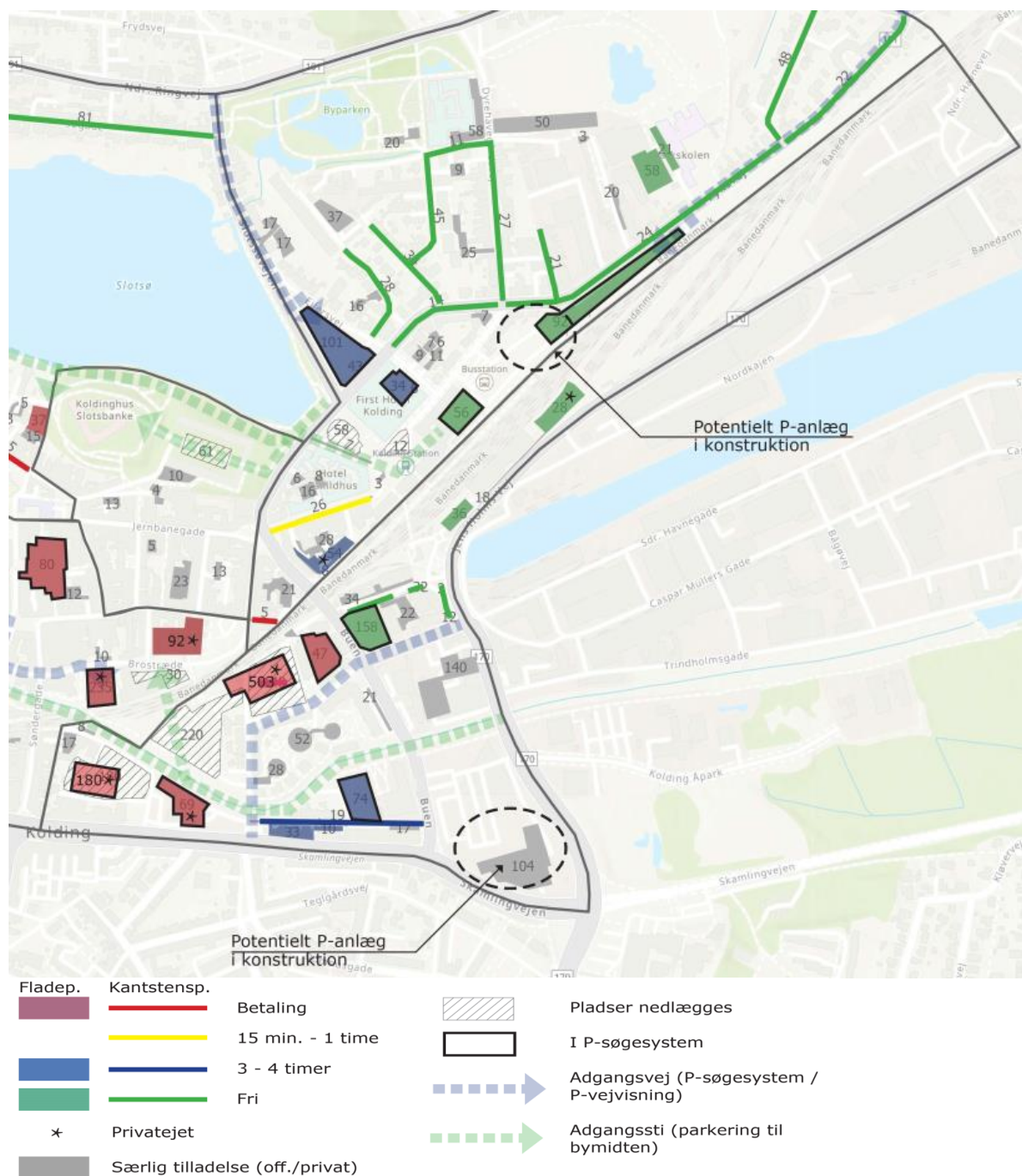
**Figur 7.10, Parkeringsbelægning onsdag kl. 10 i delområde SØ. Tallene dækker over både offentlige og private parkeringsarealer.**

Her ses bl.a. parkeringshuset Toldbodgade og P-pladsen på hjørnet af Skamlingvejen og Østerbrogade med belægningsprocenter >100% og flere andre parkeringspladser med belægning tæt ved 100%.

I dette område er der ændringer i både udbud og efterspørgsel på vej: Omkring Holmsminde og Ribberdyb planlægges nybyggeri, der vil øge parkeringskapaciteten med netto ca. 180 pladser, men også øge efterspørgslen med nye beboere og ansatte.

## 7.10 Delområde SØ – fremtid

I dette afsnit præsenteres et forslag til en detaljering af parkeringsplanen for så vidt angår delområde SØ. Forslaget vises på figur 7.11.



Figur 7.11, Parkeringsplanen i delområde SØ.

### Kort sigt (2023-2024)

Delområde SØ er det delområde, hvor der vil ske de største ændringer i de nærmeste år, både på grund af parkeringsplanen og på grund af allerede kendte projekter. Men de fleste ændringer vil først ske efter "kort sigt"-perioden og beskrives derfor under "Længere sigt".

	Nuværende forhold	Kort sigt (2023-2024)
Betaling	17	799 (inkl. Kolding Å)
30 min. - 1 time	47	
2 timer	77	
3 og 4 timer	183	153
Fri off. parkering	926	391
Privat/særl. till. (K6)	297	297

**Tabel 7.7, Delområde SØ, samlet overblik over parkeringsplanens konsekvenser.**

### Længere sigt - frem mod 2035

Omkring Holmsminde og Riberdyb planlægges som nævnt nybyggeri (Kolding Å Helhedsplan), der vil øge parkeringskapaciteten med netto ca. 180 pladser, men også øge efterspørgslen med nye beboere og ansatte. Ved UC Syd planlægges den eksisterende grusparkeringsplads - der allerede i dag er på belastningsgrænsen - udvidet med ca. 200 pladser.

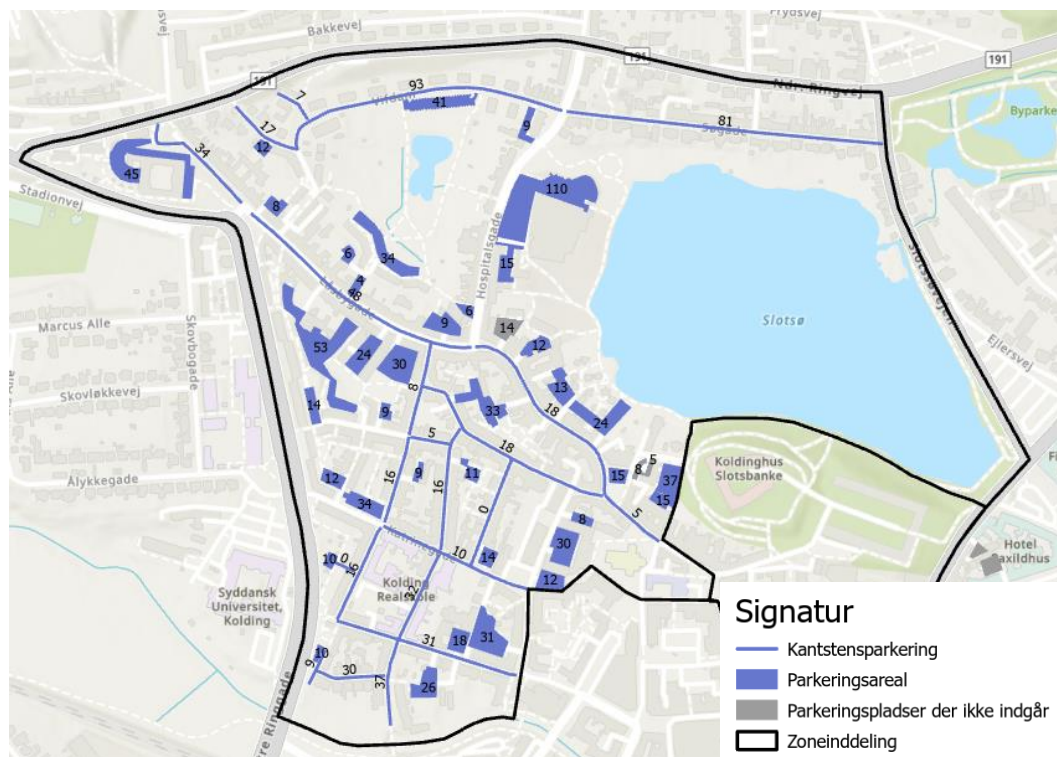
På længere sigt anbefales det, at det undersøges, om der her kan etableres et parkeringshus med 600-700 pladser, som kan afhjælpe det øgede parkeringsbehov omkring UC Syd og muliggøre nedlæggelse af andre parkeringspladser i området, f.eks. ved Havneparken. Rent byarkitektonisk kan et P-hus her være med til at synliggøre bymidten. Etablering af et parkeringshus i området indgår allerede i kendt planlægning for området. I den nye zoneopdeling er pladsen placeret i grøn zone.



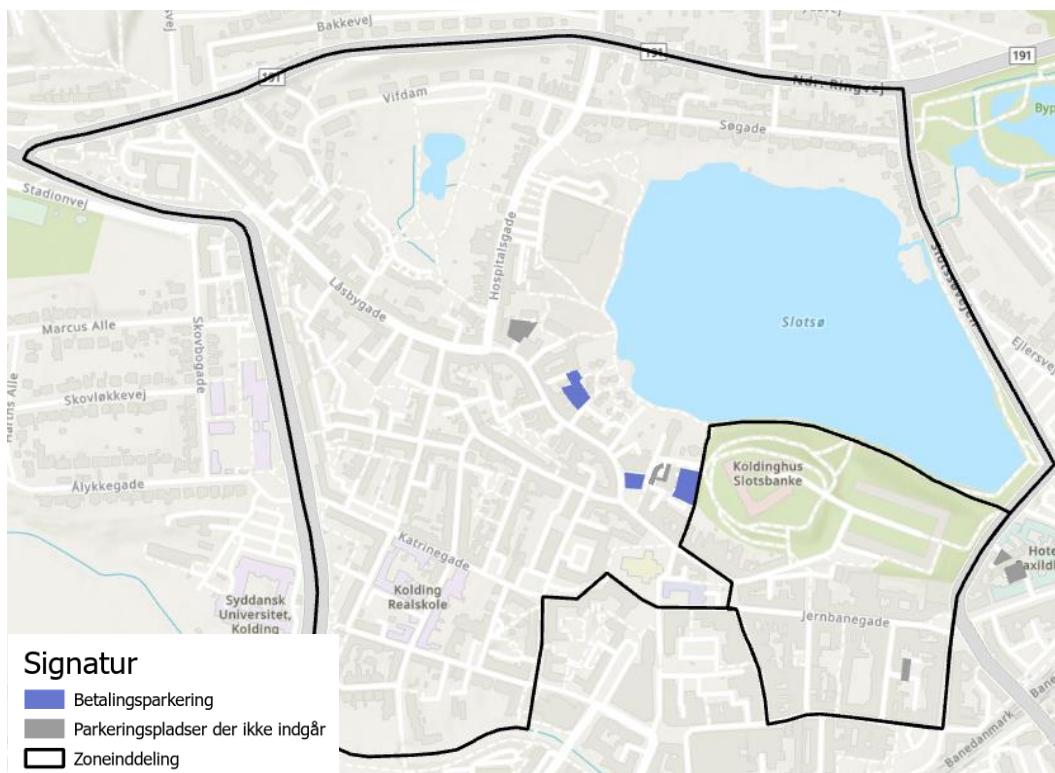
## 8. BILAG: DETALJERING AF DELOMRÅDER

### 8.1 Delområde NV

I delområde NV er der en parkeringskapacitet på 803 fladeparkeringspladser og 531 kantstensparkeringspladser, 1.334 parkeringspladser i alt. Parkeringspladserne i området kan ses på figur 8.1. Af de 803 fladeparkeringspladser i delområde NV er 8% af disse betalingsparkering. Hvilke parkeringspladser, der er betalingsparkering kan ses på figur 8.2.

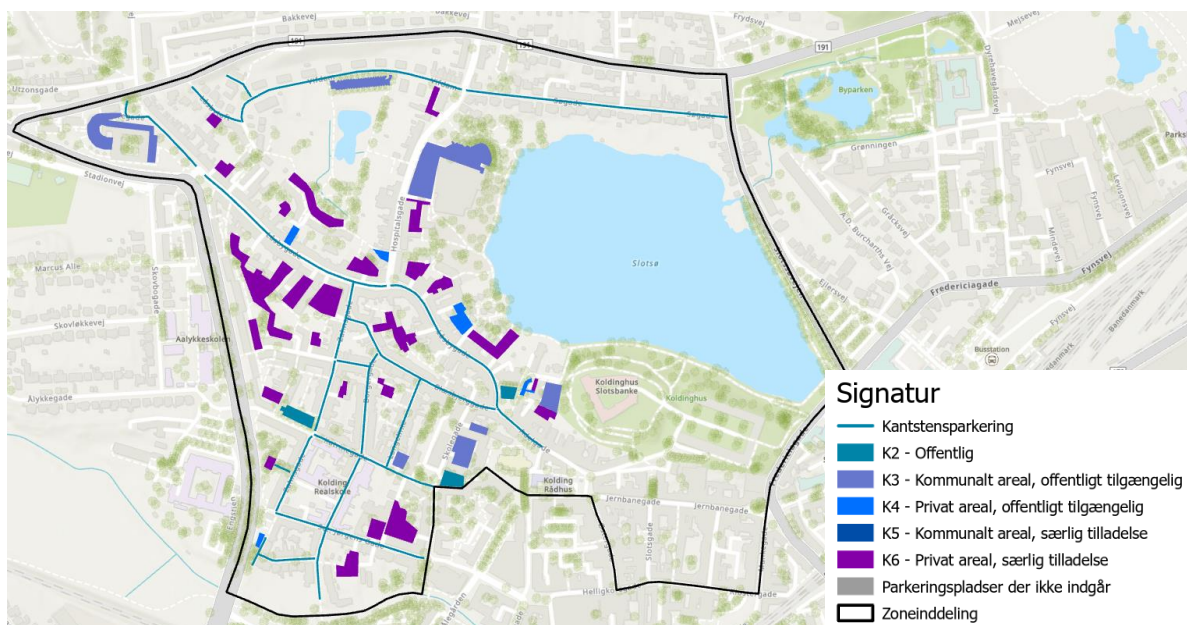


Figur 8.1, Antal fladeparkeringspladser og kantstensparkeringspladser i delområde NV. Tallene dækker over både offentlige og private parkeringsarealer.

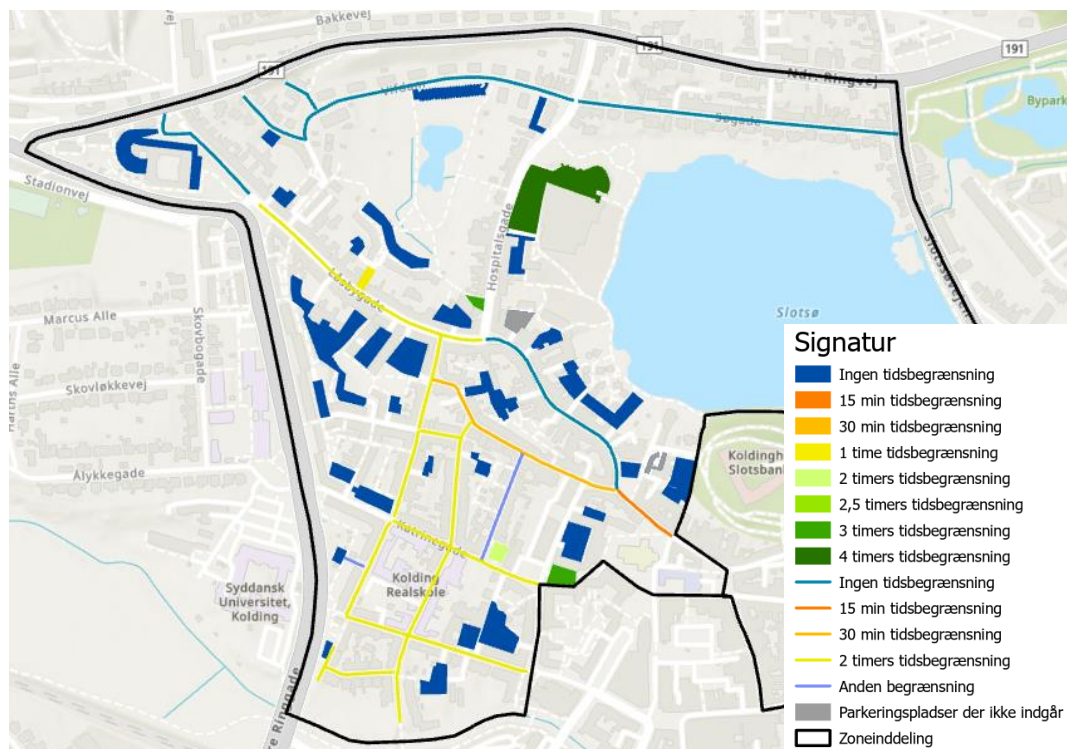


Figur 8.2, Betalingsparkering i delområde NV.

Tilgængelighed/ejerforhold for parkeringspladser i delområde NV kan ses på figur 8.3, mens restriktioner er vist på figur 8.4.



Figur 8.3, Tilgængelighed/ejerforhold for parkeringspladser i delområde NV.



**Figur 8.4, Restriktioner for parkeringspladser i delområde NV. Restriktionerne dækker over både offentlige og private parkeringsarealer.**

I tabel 8.1 ses opgørelser af antal parkeringspladser opgjort ved tilgængelighed/ejerforhold og restriktioner. De privatejede pladser, K4 og K6 udgør i alt 34% af parkeringsudbuddet i delområde NV. Dette har betydning for Kolding Kommunes muligheder i forhold til f.eks. at indføre nye restriktioner, hvis ikke ejerne af disse pladser har interesse i at samarbejde.

Det bemærkes, at ved en situation, hvor parkeringspladser med ejerforholdet K6 ikke indgår, vil parkeringskapaciteten i delområde NV reduceres med 32% - reduktionen vil være parkeringspladser uden tidsrestriktion.

Desuden ses det, at kantstensparkerung udgør den største andel af parkeringsudbuddet i delområde NV med 40%. Størstedelen af kantstensparkerungen har en restriktion på 2 timers parkering. Opgørelsen viser, at der er tidsrestriktioner på 32% af parkeringspladserne, og at 76% af parkeringspladserne enten har 4 timers restriktion eller ingen restriktion.

	15 min	30 min	1 time	2 timer	2,5 timer	3 timer	4 timer	Ingen	Andet	I alt
K1	5	18	-	258	-	-	-	250	-	531
K2	-	-	-	-	-	12	-	49	-	61
K3	-	-	-	14	-	-	110	161	-	285
K4	-	-	4	-	-	6	-	23	-	33
K5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
K6	-	-	-	-	-	-	-	424	-	424
I alt	5	18	4	272	-	18	110	907	-	1334

**Tabel 8.1, Antal parkeringspladser i delområde NV opgjort ved tilgængelighed/ejerforhold og restriktioner. Tallene dækker over både offentlige og private parkeringsarealer.**

De beregnede belægningsgrader for parkeringspladserne i delområde NV er opgjort på tilgængelighed/ejerforhold og restriktioner og kan ses i tabel 8.2 og tabel 8.3.



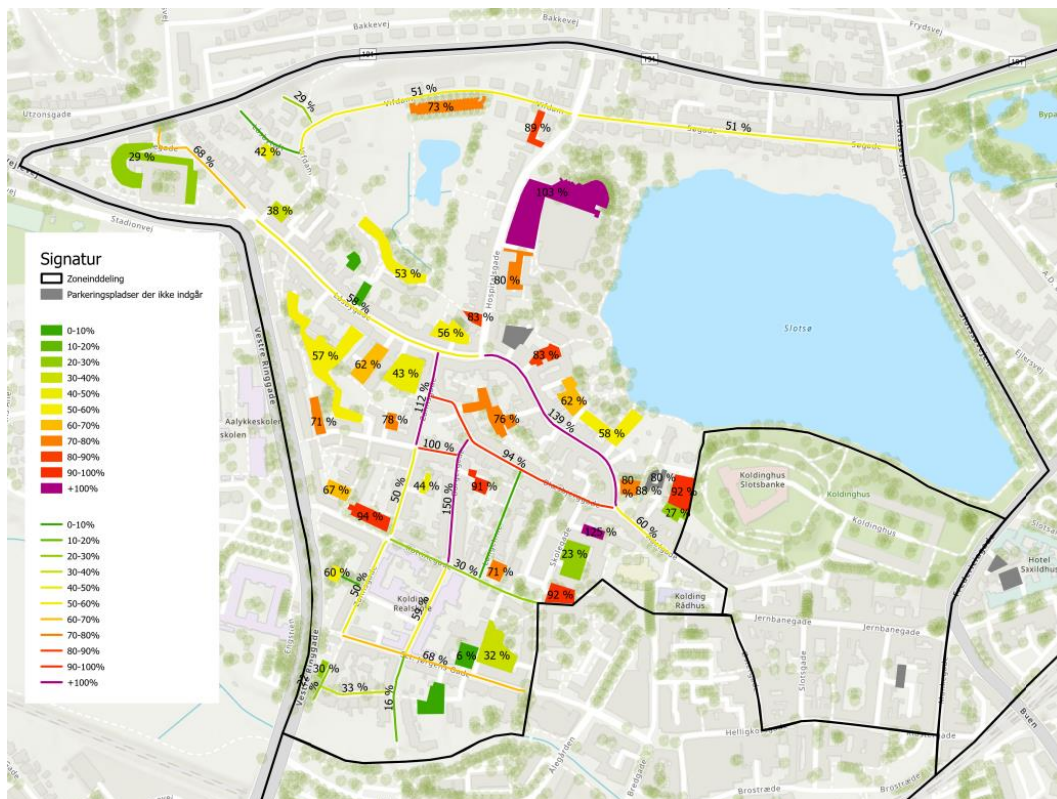
Opgørelsen over belægningsgrad og tilgængelighed/ejerforhold viser, at den samlede belægningsgrad for alle parkeringspladser i delområde NV er størst lørdag kl. 11, hvor belægningsgraden er 61%. På de øvrige talte tidspunkter er den samlede belægningsgrad maks ca. 56%. Opgørelsen over belægningsgrader viser således, at der for delområde NV som helhed er tilstrækkeligt mange P-pladser til at dække parkeringsbehovet.

Ses der på parkeringspladsernes tilgængelighed/ejerforhold er der størst belægning på pladserne med ejerforhold svarende til K2 og K3, hvor belægningsgraden er hhv. 108% onsdag kl. 10 og 83% onsdag kl. 10.

Tilgængelighed/ejerforhold	Onsdag				Lørdag
	kl. 5	kl. 8	kl. 10	kl. 15	Kl. 11-13
<b>K1 - Kantstensparkering</b>	34%	39%	23%	39%	59%
<b>K2 - Offentlig</b>	67%	67%	108%	89%	90%
<b>K3 - Kommunalt areal, offentligt tilgængelig</b>	32%	74%	83%	64%	76%
<b>K4 - Privat areal, offentligt tilgængelig</b>	70%	33%	48%	26%	41%
<b>K5 - Kommunalt areal, særlig tilladelse</b>					
<b>K6 - Privat areal, særlig tilladelse</b>	66%	54%	52%	51%	51%
<b>I alt</b>	<b>54%</b>	<b>52%</b>	<b>56%</b>	<b>50%</b>	<b>61%</b>

**Tabel 8.2, Parkeringsbelægning fordelt på tilgængelighed/ejerforhold og tælletidspunkter. Tallene dækker over både offentlige og private parkeringsarealer.**

Belægningsgrader for alle parkeringspladser i delområde NV lørdag kl. 11 kan ses på figur 8.5.



**Figur 8.5, Parkeringsbelægning lørdag kl. 11 i delområde NV. Tallene dækker over både offentlige og private parkeringsarealer.**

Ses der på belægningsgrader for hver enkelt parkeringsareal lørdag kl. 11 er der flere arealer, hvor belægningsgraden > 100% og >90% - både ved kantstensparkering og ved fladeparkering. Det bemærkes dog, at der på langt størstedelen af parkeringspladserne er en belægningsgrad <



60%, hvor det altså er lidt over halvdelen af parkeringspladserne på disse parkeringsarealer, der benyttes.

Af tabel 8.3 fremgår det, at de mest belastede parkeringspladser er pladser med restriktionerne 4 timer lørdag kl. 11-13 og 3 timer onsdag kl. 15, hvor belægningsgraden er > 100%. Ydermere er der også stor belægning på pladser med restriktioner på 30 min lørdag kl. 11-13 og 3 timer onsdag kl. 10.

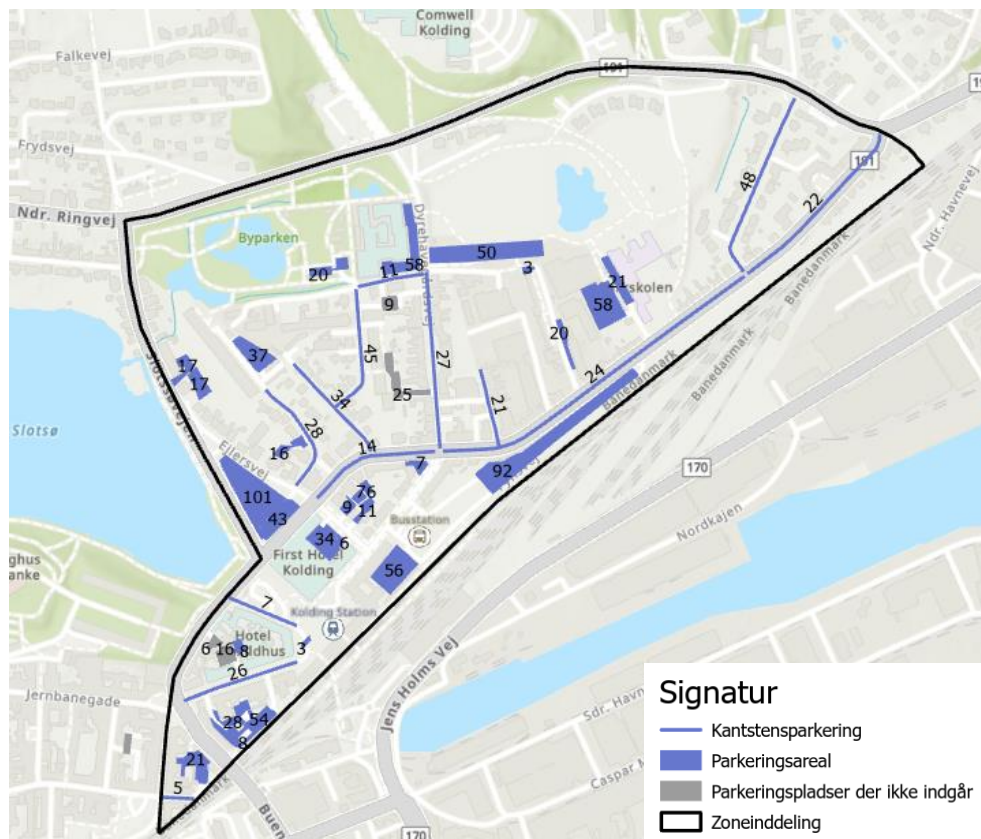
Desuden viser registreringerne, at der generelt er overbelægning af parkeringspladser med restriktionen "andet", selvom der i dette delområde ingen parkeringspladser er med denne restriktion – disse er derfor taget ud af tabellen.

Restriktion	Onsdag				Lørdag
	kl. 5	kl. 8	kl. 10	kl. 15	Kl. 11-13
Ingen	57%	53%	56%	48%	56%
15 min		20%	40%		60%
30 min	89%	22%	22%	28%	94%
1 time					
2 timer	64%	43%	46%	41%	56%
2,5 timer					
3 timer	44%	61%	94%	106%	89%
4 timer	17%	65%	80%	75%	103%
Andet					
<b>I alt</b>	<b>56%</b>	<b>52%</b>	<b>56%</b>	<b>50%</b>	<b>61%</b>

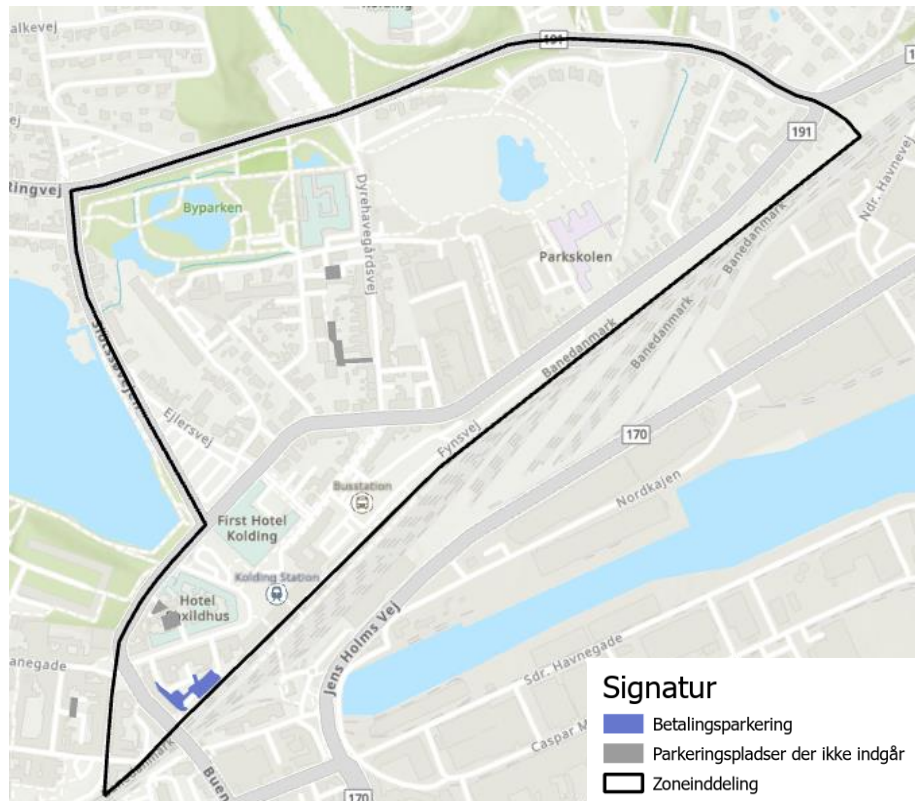
**Tabel 8.3, Parkeringsbelægning opgjort på restriktioner og tælle tidspunkter. Tallene dækker over både offentlige og private parkeringsarealer.**

## 8.2 Delområde NØ

I delområde NØ er der en parkeringskapacitet på 881 fladeparkeringspladser og 312 kantstensparkeringspladser, 1.193 parkeringspladser i alt. Parkeringspladserne i området kan ses på figur 8.6. Af de 881 fladeparkeringspladser i delområde NØ er 6% af disse betalingsparkering. Hvilke parkeringspladser, der er betalingsparkering kan ses på figur 8.7.

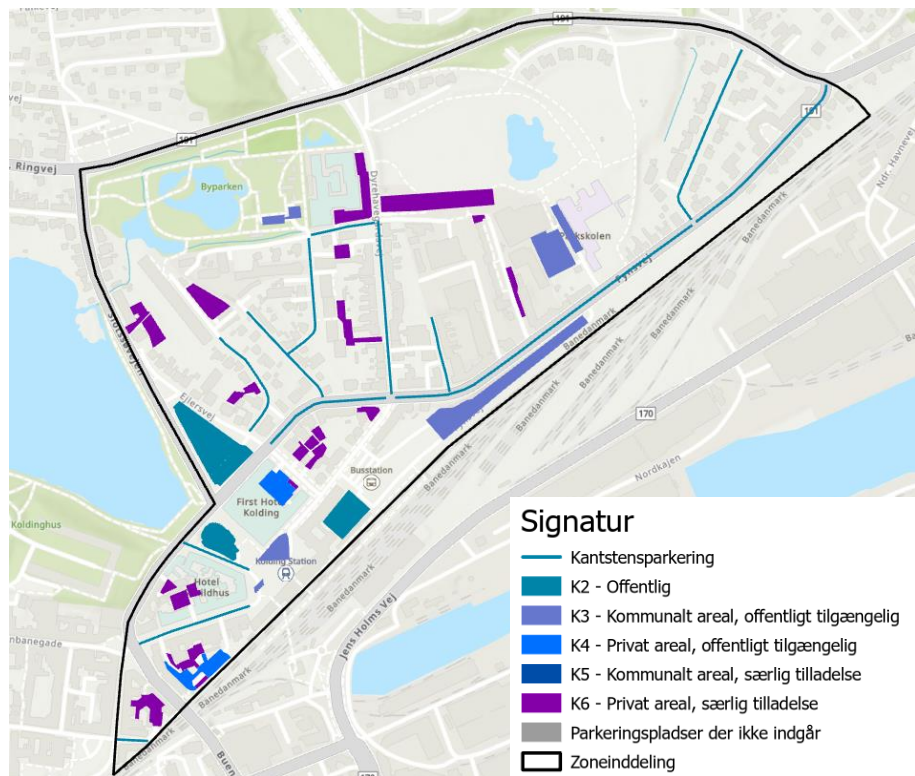


**Figur 8.6, Antal fladeparkeringspladser og kantstensparkeringspladser i delområde NØ. Tallene dækker over både offentlige og private parkeringsarealer.**

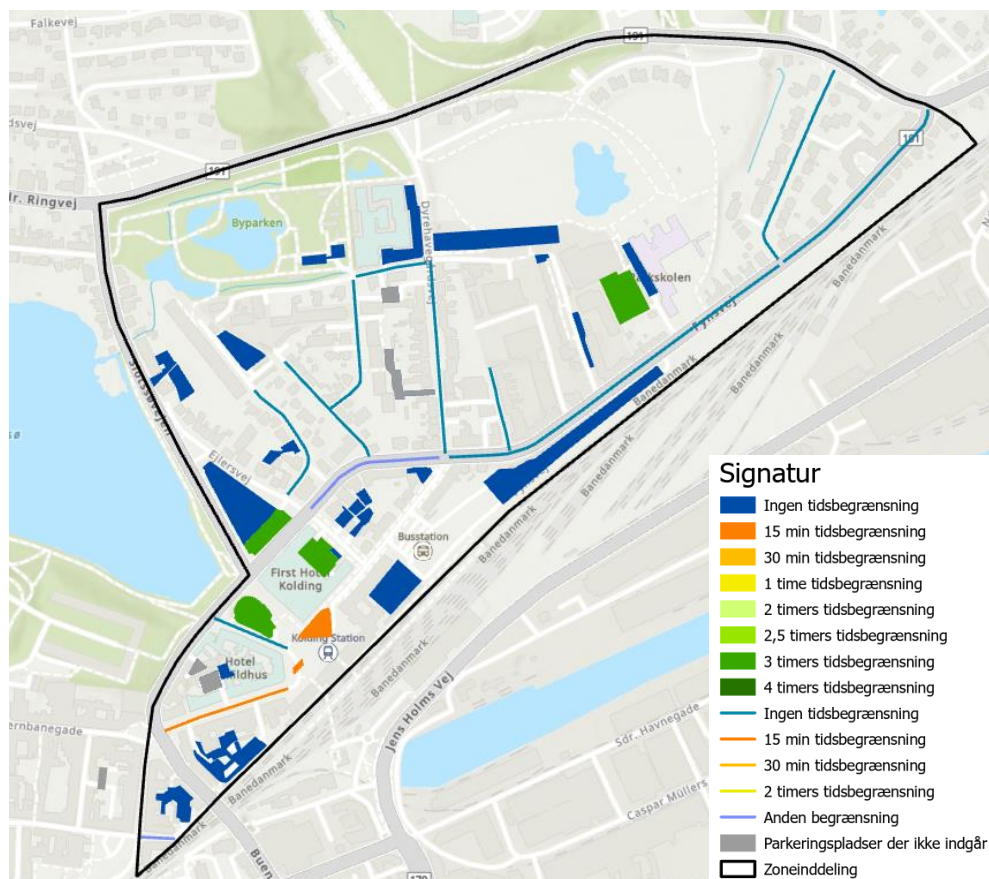


**Figur 8.7, Betalingsparkering i delområde NØ.**

Tilgængelighed/ejerforhold for parkeringspladser i delområde NØ kan ses på figur 8.8, mens restriktioner er vist på figur 8.9.



**Figur 8.8, Tilgængelighed/ejerforhold for parkeringspladser i delområde NØ.**



**Figur 8.9, Restriktioner for parkeringspladser i delområde NØ. Restriktionerne dækker over både offentlige og private parkeringsarealer.**

I tabel 8.4 ses opgørelser af antal parkeringspladser opgjort ved tilgængelighed/ejerforhold og restriktioner. De privatejede pladser, K4 og K6 udgør i alt 35% af parkeringsudbuddet i delområde NØ. Dette har betydning for Kolding Kommunes muligheder i forhold til f.eks. at indføre nye restriktioner, hvis ikke ejerne af disse pladser har interesse i at samarbejde.

Desuden ses det, at K1 og K6 udgør den største andel af parkeringsudbuddet i delområde NØ med hhv. 26% og 28%. 78% af parkeringsudbuddet i delområde NØ har ingen restriktioner.

Det bemærkes, at ved en situation, hvor parkeringspladser med ejerforholdet K6 ikke indgår, vil parkeringskapaciteten i delområde NØ reduceres med ca. 28% - reduktionen vil være parkeringspladser uden tidsrestriktion.

	15 min	30 min	1 time	2 timer	2,5 timer	3 timer	4 timer	Ingen	Andet	I alt
<b>K1</b>	26	-	-	-	-	-	-	267	19	<b>312</b>
<b>K2</b>	-	-	-	-	-	101	-	157	-	<b>258</b>
<b>K3</b>	15	-	-	-	-	58	-	133	-	<b>206</b>
<b>K4</b>	-	-	-	-	-	34	-	54	-	<b>88</b>
<b>K5</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>0</b>
<b>K6</b>	-	-	-	-	-	-	-	329	-	<b>329</b>
<b>I alt</b>	<b>41</b>	-	-	-	-	<b>193</b>	-	<b>940</b>	-	<b>1.193</b>

**Tabel 8.4, Antal parkeringspladser i delområde NØ opgjort ved tilgængelighed/ejerforhold og restriktioner. Tallene dækker over både offentlige og private parkeringsarealer.**



De beregnede belægningsgrader for parkeringspladserne i delområde NØ er opgjort på tilgængelighed/ejerforhold og restriktioner og kan ses i tabel 8.5 og i tabel 8.6.

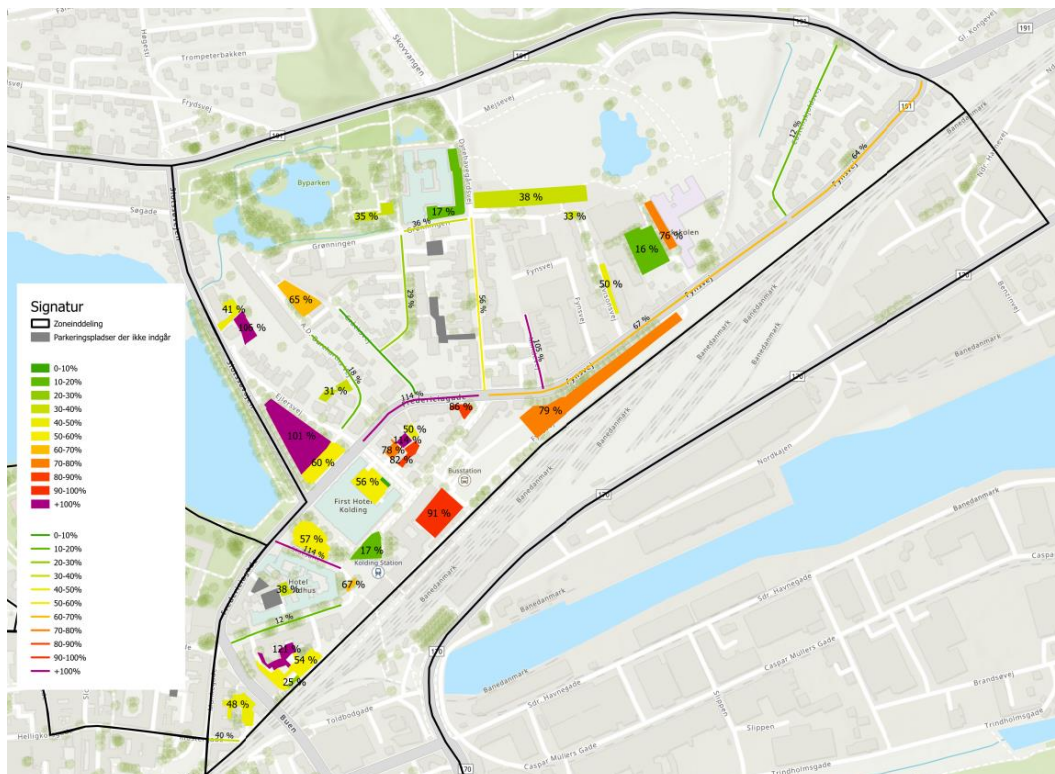
Opgørelsen over belægningsgrad og tilgængelighed/ejerforhold viser, at den samlede belægningsgrad for alle parkeringspladser i delområde NØ er størst onsdag kl. 10, hvor belægningsgraden er 56%. På de øvrige talte tidspunkter er den samlede belægningsgrad maks 50%. Opgørelsen over belægningsgrader viser således, at der for delområde NØ som helhed er tilstrækkeligt mange P-pladser til at dække parkeringsbehovet.

Ses der på parkeringspladsernes tilgængelighed/ejerforhold er der størst belægning på pladserne med ejerforhold svarende til K2, hvor belægningsgraden er 82% onsdag kl. 10 og 77% onsdag kl. 15.

Tilgængelighed/ejerforhold	Onsdag				Lørdag
	kl. 5	kl. 8	kl. 10	kl. 15	Kl. 11-13
<b>K1 - Kantstensparkering</b>	39%	39%	40%	37%	30%
<b>K2 - Offentlig</b>	38%	69%	82%	77%	72%
<b>K3 - Kommunalt areal, offentligt tilgængelig</b>	14%	43%	53%	49%	48%
<b>K4 - Privat areal, offentligt tilgængelig</b>	6%	44%	55%	42%	23%
<b>K5 - Kommunalt areal, særlig tilladelse</b>					
<b>K6 - Privat areal, særlig tilladelse</b>	36%	49%	53%	44%	39%
<b>I alt</b>	<b>31%</b>	<b>49%</b>	<b>56%</b>	<b>50%</b>	<b>44%</b>

**Tabel 8.5, Parkeringsbelægning fordelt på tilgængelighed/ejerforhold og tælle tidspunkter. Tallene dækker over både offentlige og private parkeringsarealer.**

Belægningsgrader for alle parkeringspladser i delområde NØ onsdag kl. 10 kan ses på figur 8.10.



**Figur 8.10, Parkeringsbelægning onsdag kl. 10 i delområde NØ. Tallene dækker over både offentlige og private parkeringsarealer.**

Ses der på belægningsgrader for hver enkelt parkeringsareal onsdag kl. 11 er der enkelte arealer, hvor belægningsgraden > 100% og >90% - både ved kantstensparkerings og ved fladeparkerings. Det bemærkes dog, at der på langt størstedelen af parkeringspladserne er en belægningsgrad < 60%.

Af tabel 8.6 fremgår det, at de mest belastede parkeringspladser er pladser med restriktionen "andet", hvor belægningsgraden er > 100% eller tæt ved 100%.

Restriktion	Onsdag				Lørdag
	kl. 5	kl. 8	kl. 10	kl. 15	Kl. 11-13
Ingen	33%	52%	59%	50%	44%
15 min	10%	20%	17%	27%	12%
30 min					
1 time					
2 timer					
2,5 timer					
3 timer	20%	33%	45%	48%	53%
4 timer					
Andet	68%	116%	95%	100%	58%
<b>I alt</b>	<b>32%</b>	<b>49%</b>	<b>56%</b>	<b>50%</b>	<b>44%</b>

**Tabel 8.6, Parkeringsbelægning opgjort på restriktioner og tælletidspunkter. Tallene dækker over både offentlige og private parkeringsarealer.**

### 8.3 Delområde C

I delområde C er der en parkeringskapacitet på 116 fladeparkeringspladser. Der er ingen kantstensparkeringspladser i området. Parkeringspladserne i området kan ses på figur 8.11. Af de 116 fladeparkeringspladser i delområde C er 61% af disse betalingsparkering. Hvilke parkeringspladser, der er betalingsparkering kan ses på figur 8.12.



**Figur 8.11, Antal fladeparkeringspladser og kantstensparkeringspladser i delområde C. Tallene dækker over både offentlige og private parkeringsarealer.**



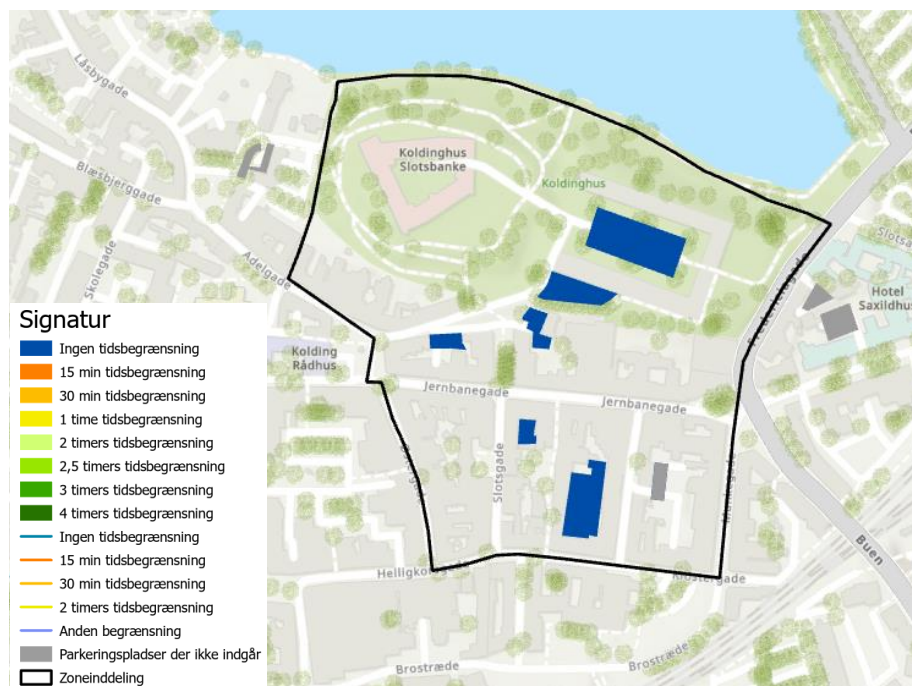
**Figur 8.12, Betalingsparkering i delområde C.**

Tilgængelighed/ejerforhold for parkeringspladser i delområde C kan ses på figur 8.13, mens restriktioner er vist på figur 8.14.



**Figur 8.13, Tilgængelighed/ejerforhold for parkeringspladser i delområde C.**





**Figur 8.14, Restriktioner for parkeringspladser i delområde C. Restriktionerne dækker over både offentlige og private parkeringsarealer.**

I delområde C er der parkering med ejerforhold svarende til K3 og K6. 71 af parkeringspladserne i området har ejerforhold som K3, mens 45 parkeringspladser har ejerforhold svarende til K6.

De privatejede pladser, K6, udgør i alt ca. 39% af parkeringsudbuddet i delområde C. Dette har betydning for Kolding Kommunes muligheder i forhold til f.eks. at indføre nye restriktioner, hvis ikke ejerne af disse pladser har interesse i at samarbejde. Ved en situation, hvor parkeringspladser med ejerforholdet K6 ikke indgår, vil parkeringskapaciteten i delområde C således reduceres med 39% - reduktionen vil være parkeringspladser uden tidsrestriktion.

Der er ingen tidsrestriktioner på nogle af de 116 parkeringspladser.

De beregnede belægningsgrader for parkeringspladserne i delområde C er opgjort på tilgængelighed/ejerforhold samt restriktioner og kan ses i tabel 8.7.

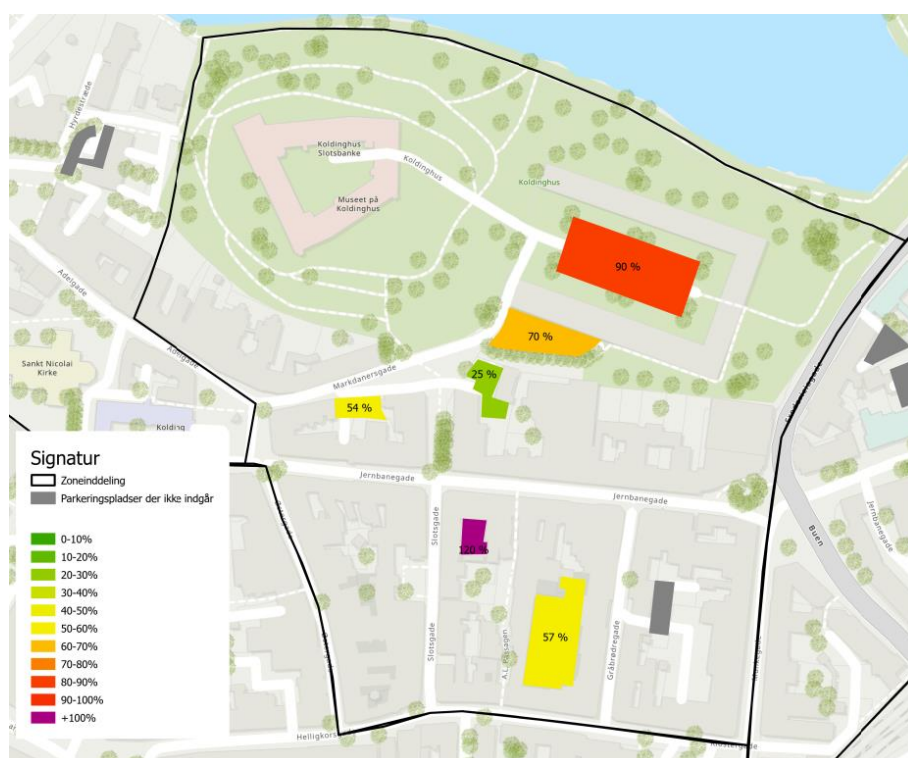
Opgørelsen over belægningsgrad og tilgængelighed/ejerforhold viser, at den samlede belægningsgrad for alle parkeringspladser i delområde C er størst lørdag kl. 11, hvor belægningsgraden er 77%. På de øvrige talte tidspunkter er den samlede belægningsgrad maks ca. 40%. Opgørelsen over belægningsgrader viser således, at der for delområde C som helhed er tilstrækkeligt mange P-pladser til at dække parkeringsbehovet.

Ses der på parkeringspladsernes tilgængelighed/ejerforhold er der størst belægning på parkeringspladser med ejerforhold svarende til K3. Her er belægningsgraden 87% lørdag kl. 11.

Tilgængelighed/ejerforhold	Onsdag				Lørdag
	kl. 5	kl. 8	kl. 10	kl. 15	Kl. 11-13
K1 - Kantstensparkering					
K2 - Offentlig					
K3 - Kommunalt areal, offentligt tilgængelig	11%	25%	30%	35%	87%
K4 - Privat areal, offentligt tilgængelig					
K5 - Kommunalt areal, særlig tilladelse					
K6 - Privat areal, særlig tilladelse	60%	42%	33%	44%	60%
I alt	30%	32%	31%	39%	77%

**Tabel 8.7, Parkeringsbelægning fordelt på tilgængelighed/ejerforhold og tælletpunkter. Tallene dækker over både offentlige og private parkeringsarealer.**

Belægningsgrader for alle parkeringspladser i delområde C lørdag kl. 11 kan ses på figur 8.15.

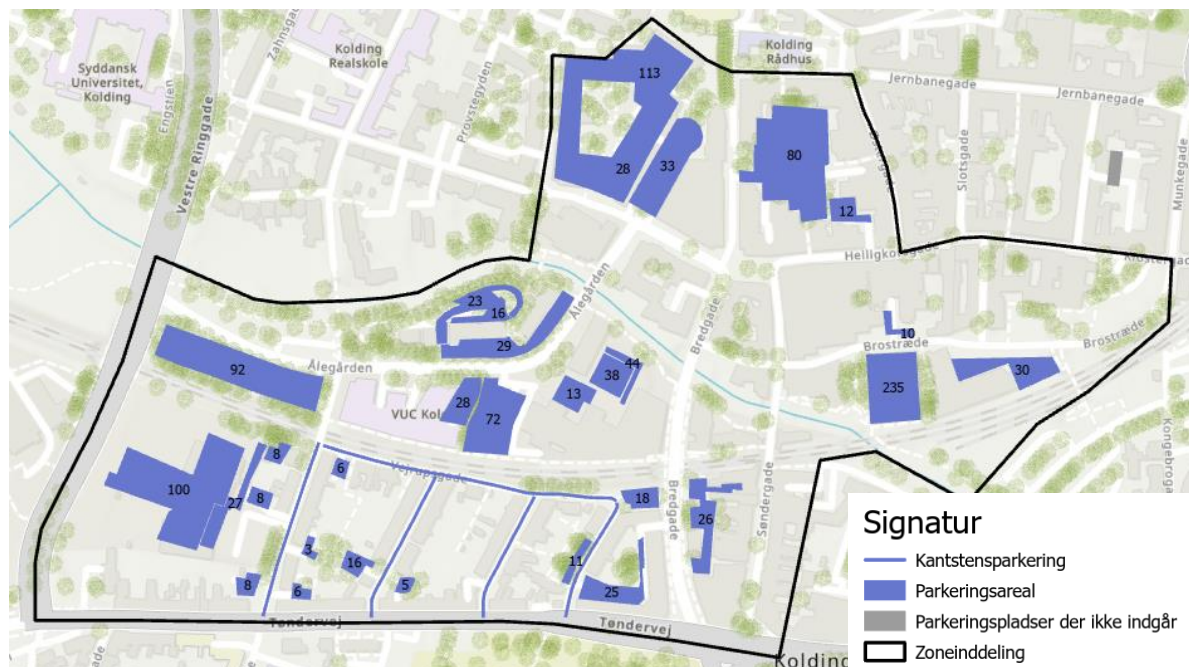


**Figur 8.15, Parkeringsbelægning lørdag kl. 11 i delområde C. Tallene dækker over både offentlige og private parkeringsarealer.**

Lørdag kl. 11 er der enkelte parkeringsarealer, hvor belægningsgraden > 100% og 90%. Det bemærkes dog, at der ligeledes er parkeringspladser med belægningsgrader < 70%, hvormed der fortsat er parkeringskapacitet i området.

## 8.4 Delområde SV

I delområde SV er der en parkeringskapacitet på 1.163 fladeparkeringspladser og 75 kantstensparkeringspladser, 1.238 parkeringspladser i alt. Parkeringspladserne i området kan ses på Figur 8.16. Af de 1.163 fladeparkeringspladser i delområde SV er 10% betalingsparkering. Hvilke parkeringspladser, der er betalingsparkering kan ses på figur 8.17.



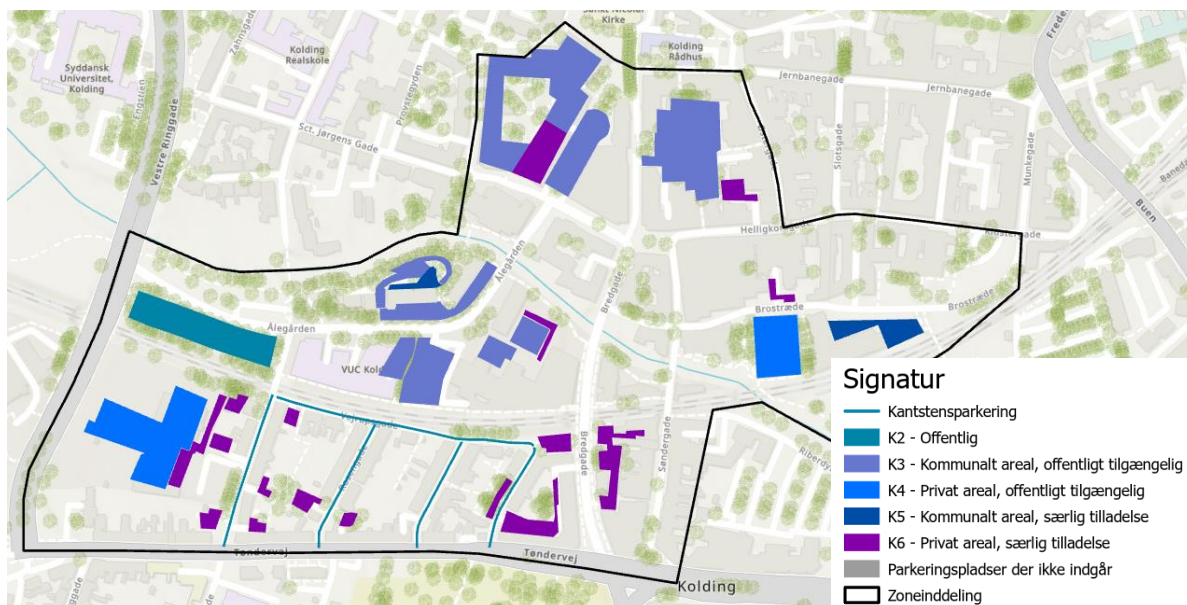
Figur 8.16, Antal fladeparkeringspladser og kantstensparkeringspladser i delområde SV. Tallene dækker over både offentlige og private parkeringsarealer.



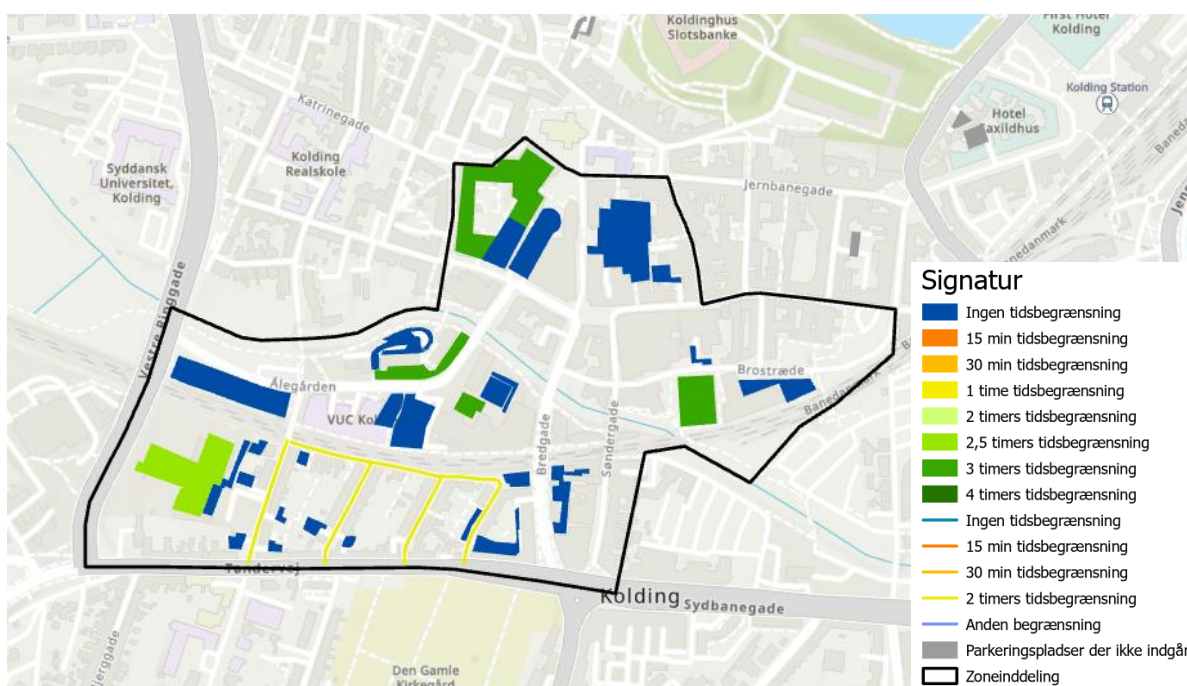
Figur 8.17, Betalingsparkering i delområde SV.

Tilgængelighed/ejerforhold for parkeringspladser i delområde SV kan ses på figur 8.18, mens restriktioner er vist på figur 8.19.





Figur 8.18, Tilgængelighed/ejerforhold for parkeringspladser i delområde SV.



Figur 8.19, Restriktioner for parkeringspladser i delområde SV. Restriktionerne dækker over både offentlige og private parkeringsarealer.

I tabel 8.8 ses opgørelser af antal parkeringspladser opgjort ved tilgængelighed/ejerforhold og restriktioner. De privatejede pladser, K4 og K6 udgør i alt 48% af parkeringsudbuddet i delområdet SV. Dette har betydning for Kolding Kommunes muligheder i forhold til f.eks. at indføre nye restriktioner, hvis ikke ejerne af disse pladser har interesse i at samarbejde.

Det bemærkes, at ved en situation, hvor parkeringspladser med ejerforholdet K6 ikke indgår, vil parkeringskapaciteten i delområdet SV reduceres med 21% - reduktionen vil være parkeringspladser uden tidsrestriktion.

Desuden ses det, at parkeringspladser med ejerforhold svarende til K3 udgør den største andel af parkeringsudbuddet i delområdet SV med 35%. Størstedelen af parkeringspladserne har en restriktion på 3 timer eller ingen restriktioner.



	15 min	30 min	1 time	2 timer	2,5 timer	3 timer	4 timer	Ingen	Andet	I alt
K1	-	-	-	75	-	-	-		-	75
K2	-	-	-	-	-	-	-	92	-	92
K3	-	-	-	-	-	155	-	274	-	429
K4	-	-	-	-	100	235	-		-	335
K5	-	-	-	-	-	-	-	46	-	46
K6	-	-	-	-	-	-	-	261	-	261
I alt	-	-	-	75	100	390	-	673	-	1.238

**Tabel 8.8, Antal parkeringspladser i delområde SV opgjort ved tilgængelighed/ejerforhold og restriktioner. Tallene dækker over både offentlige og private parkeringsarealer.**

De beregnede belægningsgrader for parkeringspladserne i delområde SV er opgjort på tilgængelighed/ejerforhold og restriktioner og kan ses i tabel 8.9 og i tabel 8.10.

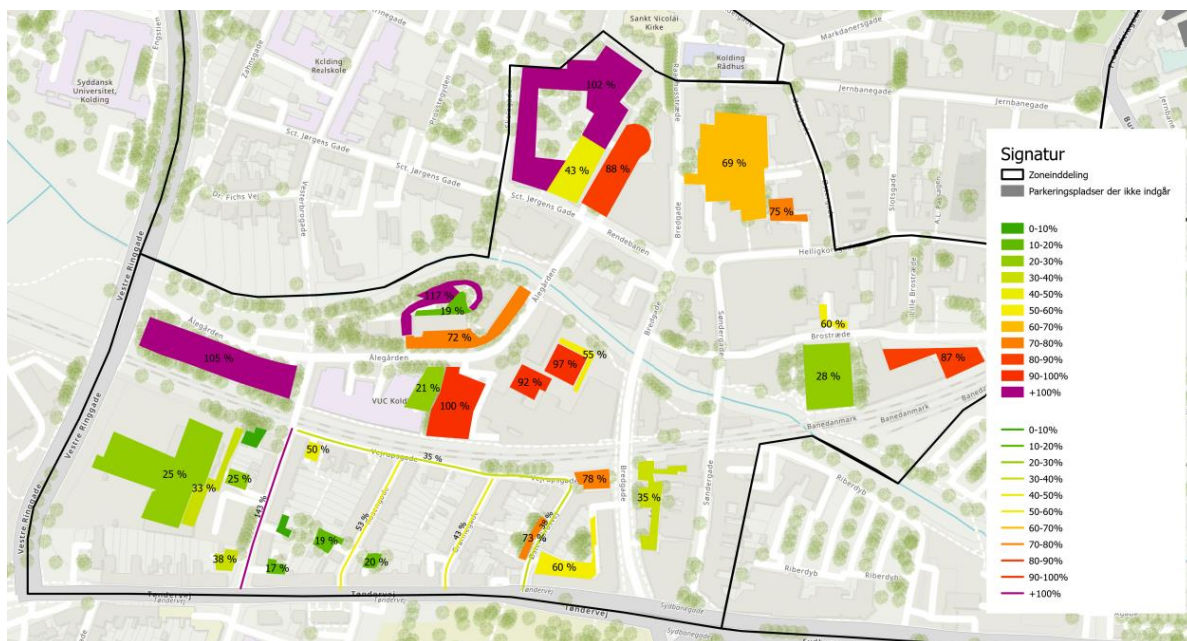
Opgørelsen over belægningsgrad og tilgængelighed/ejerforhold viser, at den samlede belægningsgrad for alle parkeringspladser i delområde SV er størst onsdag kl. 10, hvor belægningsgraden er 60%. På de øvrige talte tidspunkter er den samlede belægningsgrad maks ca. 50%. Opgørelsen over belægningsgrader viser således, at der for delområde SV som helhed er tilstrækkeligt mange P-pladser til at dække parkeringsbehovet.

Ses der på parkeringspladsernes tilgængelighed/ejerforhold er der størst belægning på pladserne K1, K2 og K3, hvor der på flere tidspunkter er en belægningsgrad >105%.

Tilgængelighed/ejerforhold	Onsdag				Lørdag
	kl. 5	kl. 8	kl. 10	kl. 15	Kl. 11-13
K1 - Kantstensparkering	105%	49%	51%	67%	89%
K2 - Offentlig	36%	101%	105%	80%	29%
K3 - Kommunalt areal, offentligt tilgængelig	32%	75%	87%	66%	56%
K4 - Privat areal, offentligt tilgængelig	5%	17%	27%	31%	40%
K5 - Kommunalt areal, særlig tilladelse	61%	57%	63%	72%	85%
K6 - Privat areal, særlig tilladelse	47%	36%	46%	40%	51%
I alt	34%	51%	60%	52%	52%

**Tabel 8.9, Parkeringsbelægning fordelt på tilgængelighed/ejerforhold og tælle tidspunkter. Tallene dækker over både offentlige og private parkeringsarealer.**

Belægningsgrader for alle parkeringspladser i delområde SV onsdag kl. 10 kan ses på figur 8.20.



**Figur 8.20, Parkeringsbelægning onsdag kl. 11 i delområde SV. Tallene dækker over både offentlige og private parkeringsarealer.**

Belægningsgrader for hvert enkelt parkeringsareal onsdag kl. 10 er der flere arealer, hvor belægningsgraden > 100% og >90% - både ved kantstensparkering og ved fladeparkering. Det bemærkes dog, at der på langt størstedelen af parkeringspladserne er en belægningsgrad < 70%, hvormed der fortsat er fri kapacitet i området.

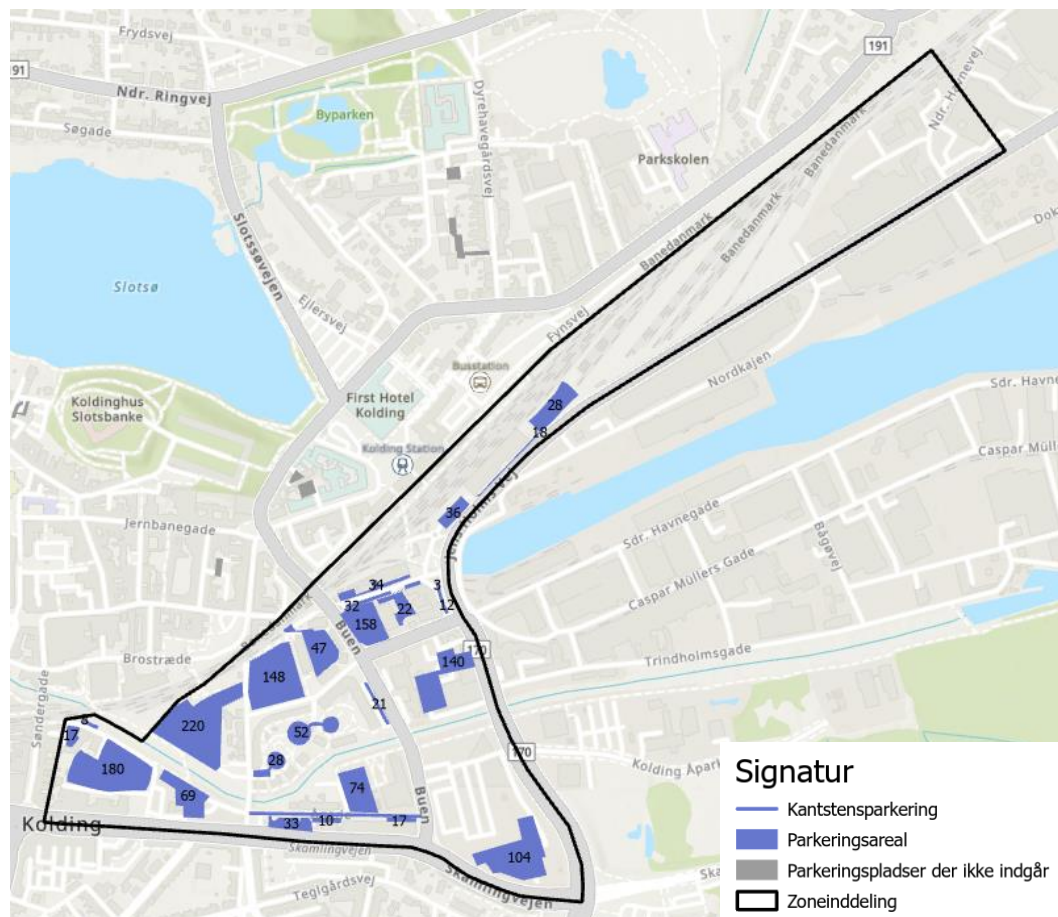
Af tabel 8.10 fremgår det, at de mest belastede parkeringspladser er pladser med restriktionerne 2 timer onsdag kl. 5, hvor belægningsgraden > 100% og lørdag kl. 11 samt pladser med ingen restriktioner onsdag kl. 10.

Restriktion	Onsdag				Lørdag
	kl. 5	kl. 8	kl. 10	kl. 15	Kl. 11-13
Ingen	37%	61%	70%	57%	57%
15 min					
30 min					
1 time					
2 timer	105%	49%	51%	67%	89%
2,5 timer	1%	14%	25%	57%	57%
3 timer	23%	42%	55%	49%	41%
4 timer					
Andet					
<b>I alt</b>	<b>34%</b>	<b>51%</b>	<b>60%</b>	<b>52%</b>	<b>52%</b>

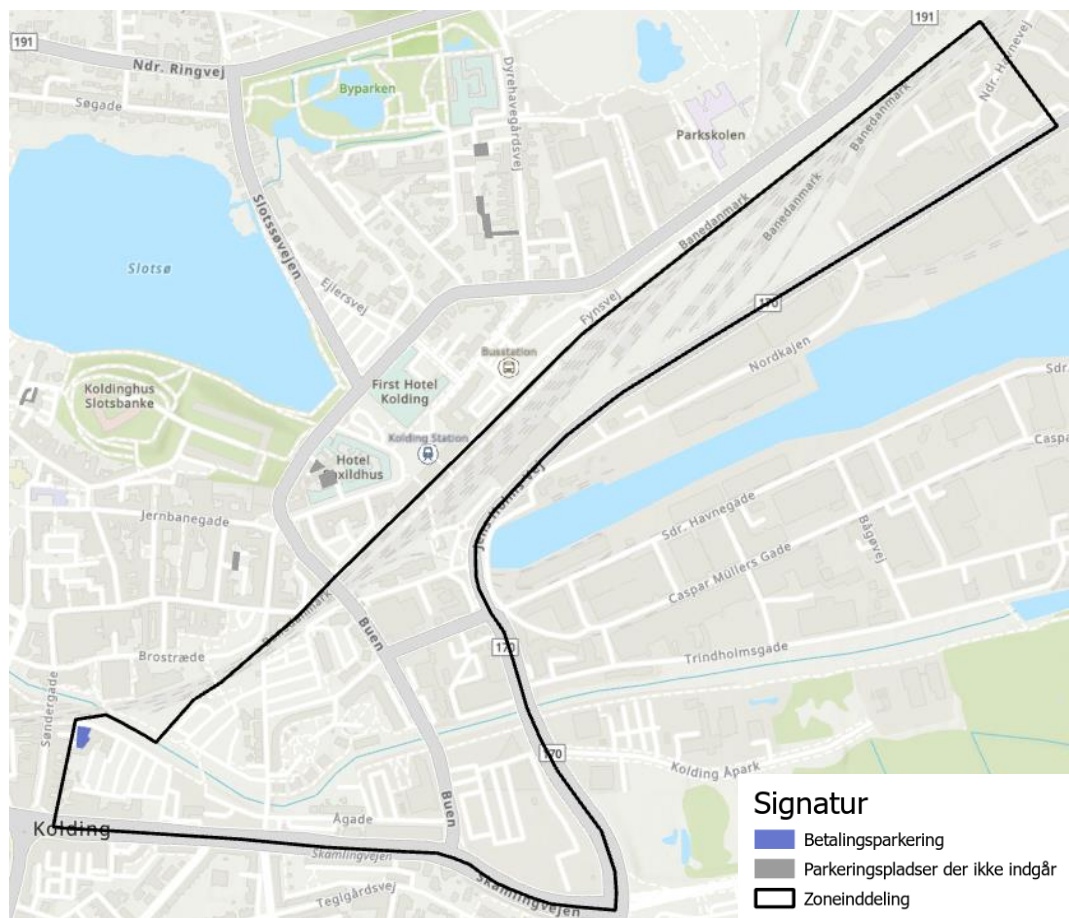
**Tabel 8.10, Parkeringsbelægning opgjort på restriktioner og tælle tidspunkter. Tallene dækker over både offentlige og private parkeringsarealer.**

### 8.5 Delområde SØ

I delområde SØ er der en parkeringskapacitet på 1.511 fladeparkeringspladser og 19 kantstensparkeringspladser, 1.530 parkeringspladser i alt. Parkeringspladserne i området kan ses på figur 8.21. Af de 1.511 fladeparkeringspladser i delområde SØ er 1% af disse betalingsparkering. Hvilke parkeringspladser, der er betalingsparkering kan ses på figur 8.22.



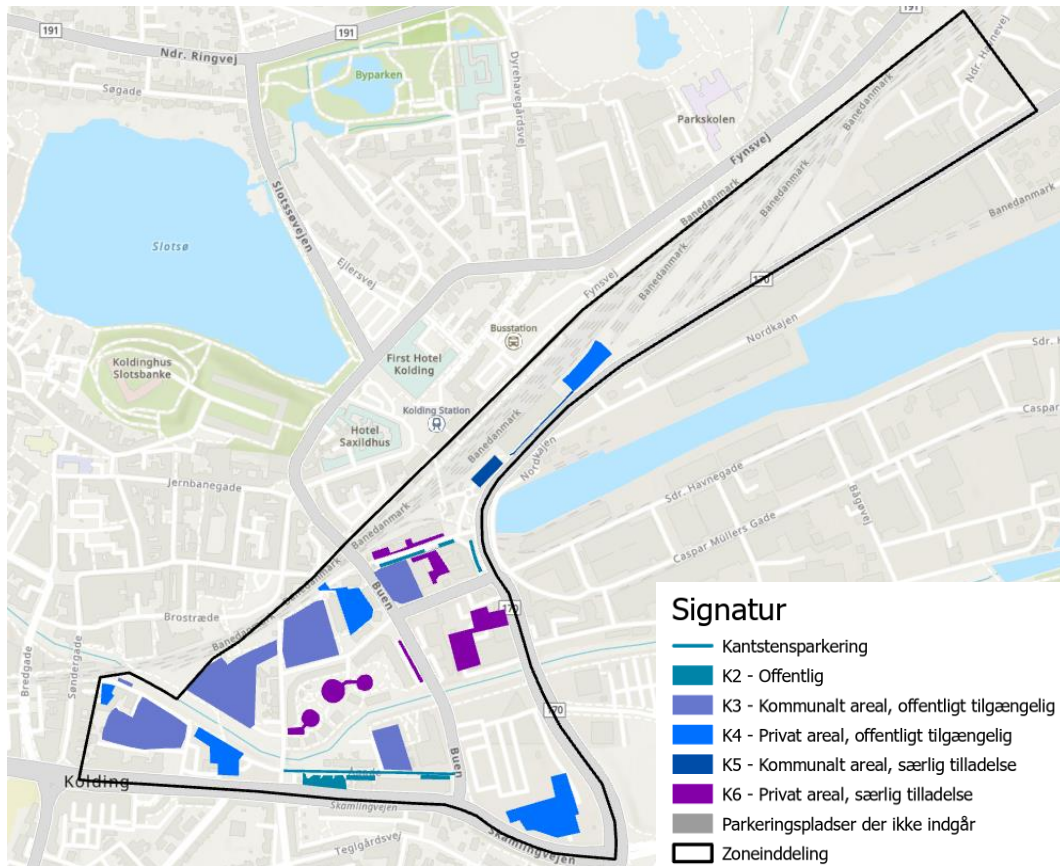
Figur 8.21, Antal fladeparkeringspladser og kantstensparkeringspladser i delområde SØ. Tallene dækker over både offentlige og private parkeringsarealer.



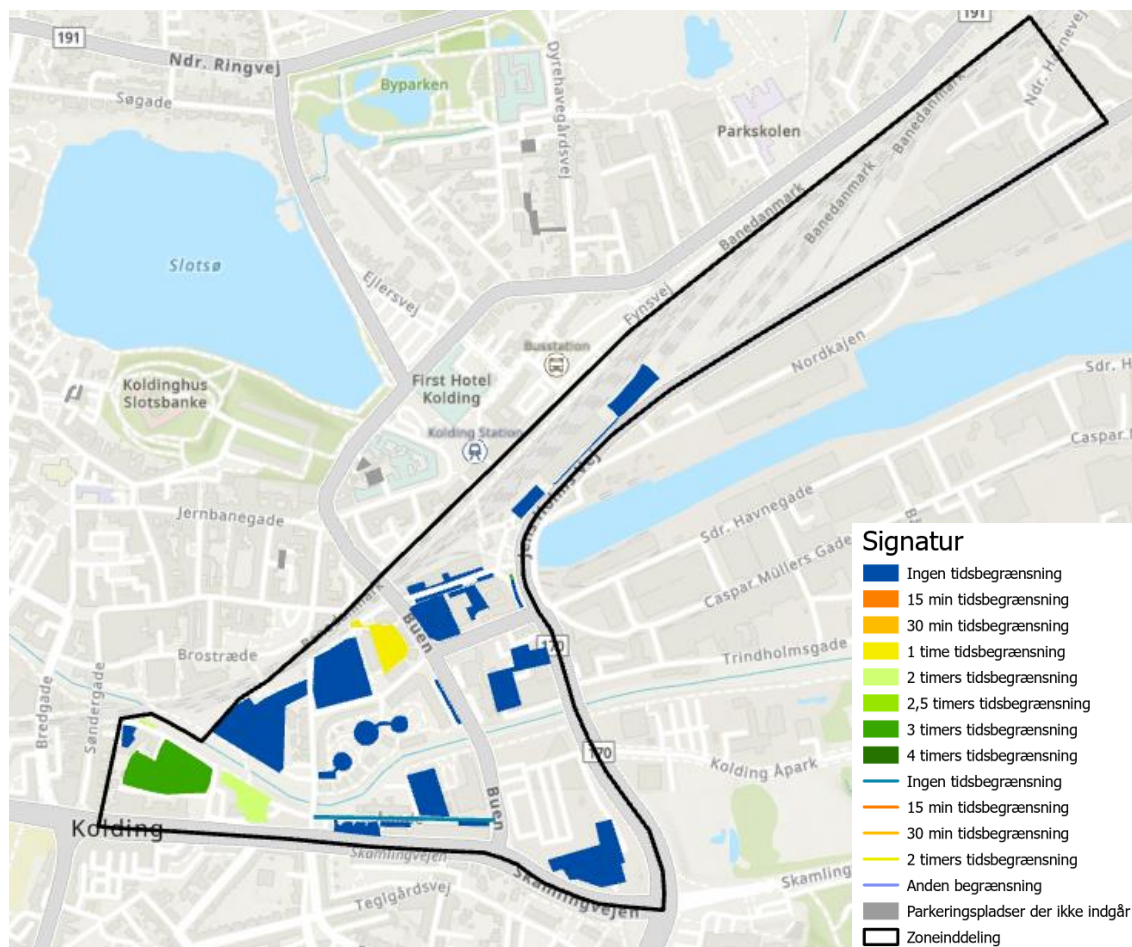
**Figur 8.22, Betalingsparkering i delområde SØ.**

Tilgængelighed/ejerforhold for parkeringspladser i delområde SØ kan ses på figur 8.23, mens restriktioner er vist på figur 8.24.





**Figur 8.23, Tilgængelighed/ejerforhold for parkeringspladser i delområde SØ.**



**Figur 8.24, Restriktioner for parkeringspladser i delområde SØ. Restriktionerne dækker over både offentlige og private parkeringsarealer.**

I tabel 8.11 ses opgørelser af antal parkeringspladser opgjort ved tilgængelighed/ejerforhold og restriktioner. De privatejede pladser, K4 og K6 udgør i alt 37% af parkeringsudbuddet i delområde SØ. Dette har betydning for Kolding Kommunes muligheder i forhold til f.eks. at indføre nye restriktioner, hvis ikke ejerne af disse pladser har interesse i at samarbejde.

Det bemærkes, at ved en situation, hvor parkeringspladser med ejerforholdet K6 ikke indgår, vil parkeringskapaciteten i delområde SØ reduceres med ca. 20% - reduktionen vil være parkeringspladser uden tidsrestriktion.

Desuden ses det, at K3 udgør den største andel af parkeringsudbuddet i delområde SØ med 51%. Opgørelsen viser, at der ingen tidsrestriktioner er på ca. 80% af parkeringspladserne.

	15 min	30 min	1 time	2 timer	2,5 timer	3 timer	4 timer	Ingen	Andet	I alt
K1	-	-	-	-	-	-	-	19	-	19
K2	-	-	-	-	-	3	-	104	-	107
K3	-	-	-	8	-	180	-	600	-	788
K4	-	-	47	69	-	-	-	149	-	265
K5	-	-	-	-	-	-	-	54	-	54
K6	-	-	-	-	-	-	-	297	-	297
I alt	-	-	47	77	-	183	-	1.223	-	1.530

**Tabel 8.11, Antal parkeringspladser i delområde SØ opgjort ved tilgængelighed/ejerforhold og restriktioner. Tallene dækker over både offentlige og private parkeringsarealer.**

De beregnede belægningsgrader for parkeringspladserne i delområde SØ er opgjort på tilgængelighed/ejerforhold og restriktioner og kan ses i tabel 8.12 og i tabel 8.13.

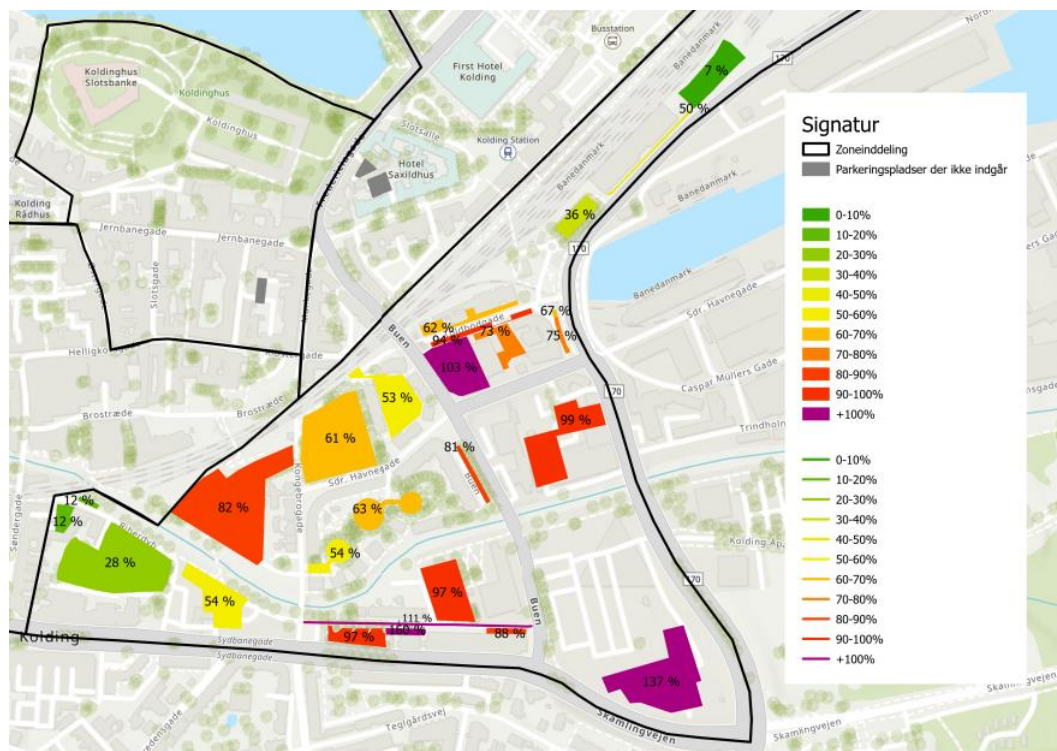
Opgørelsen over belægningsgrad og tilgængelighed/ejerforhold viser, at den samlede belægningsgrad for alle parkeringspladser i delområde SØ er størst onsdag kl. 10, hvor belægningsgraden er 75%. På de øvrige talte tidspunkter er den samlede belægningsgrad maks ca. 62%. Opgørelsen over belægningsgrader viser således, at der for delområde SØ som helhed er tilstrækkeligt mange P-pladser til at dække parkeringsbehovet.

Ses der på parkeringspladsernes tilgængelighed/ejerforhold er der belægningsgrader > 100% ved parkeringspladser med ejerforhold svarende til K1. Udover disse er der en maksimal belægningsgrad for de forskellige ejerforhold på 97%, som det ses for ejerforhold svarende til K2 onsdag kl. 10.

Tilgængelighed/ejerforhold	Onsdag				Lørdag
	kl. 5	kl. 8	kl. 10	kl. 15	Kl. 11-13
<b>K1 - Kantstensparkering</b>	37%	74%	111%	63%	42%
<b>K2 - Offentlig</b>	25%	83%	97%	63%	47%
<b>K3 - Kommunalt areal, offentligt tilgængelig</b>	22%	63%	71%	69%	50%
<b>K4 - Privat areal, offentligt tilgængelig</b>	7%	48%	78%	16%	28%
<b>K5 - Kommunalt areal, særlig tilladelse</b>	17%	39%	41%	24%	9%
<b>K6 - Privat areal, særlig tilladelse</b>	34%	66%	81%	60%	23%
<b>I alt</b>	<b>22%</b>	<b>62%</b>	<b>75%</b>	<b>56%</b>	<b>39%</b>

**Tabel 8.12, Parkeringsbelægning fordelt på tilgængelighed/ejerforhold og tælletidspunkter. Tallene dækker over både offentlige og private parkeringsarealer.**

Belægningsgrader for alle parkeringspladser i delområde SØ onsdag kl. 10 kan ses på figur 8.25.



**Figur 8.25, Parkeringsbelægning onsdag kl. 10 i delområde SØ. Tallene dækker over både offentlige og private parkeringsarealer.**

Ses der på belægningsgrader for hver enkelt parkeringsareal onsdag kl. 10 er der flere arealer, hvor belægningsgraden > 100% eller pladser, der er tæt på at være fuldt belagt - både ved kantstensparkering og ved fladeparkering. Det bemærkes dog, at der på flere af parkeringspladserne er en belægningsgrad på ca. 60% eller mindre.

Af tabel 8.13 fremgår det, at de mest belastede parkeringspladser er pladser med ingen restriktioner onsdag kl. 8 og kl. 10, hvor belægningsgraden er hhv. 85% og 72%.

Restriktion	Onsdag				Lørdag
	kl. 5	kl. 8	kl. 10	kl. 15	Kl. 11-13
Ingen	23%	72%	85%	59%	37%
15 min					
30 min					
1 time	23%	47%	53%	30%	30%
2 timer	8%	19%	49%	34%	48%
2,5 timer					
3 timer	21%	16%	28%	48%	57%
4 timer					
Andet					
<b>I alt</b>	<b>22%</b>	<b>62%</b>	<b>75%</b>	<b>56%</b>	<b>39%</b>

**Tabel 8.13, Parkeringsbelægning opgjort på restriktioner og tælletpunkter. Tallene dækker over både offentlige og private parkeringsarealer.**



